



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Forslag til endring av vegtrafikkloven § 26
Øvingskjøring, § 27 Trafikklærere og trafikkskoler
og § 29 *Kvalifikasjonskrav til yrkessjåfører*

Høring om forslag til endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven)

Vegdirektoratet
Trafikant og kjøretøyavdelingen 3. juli 2016

Innhold

1. Sammendrag	3
2. Bakgrunnen for forslaget	4
3. Gjeldende rett	4
3.1 Føreropplæring.....	4
3.2 Utrykningsopplæring	10
3.3 Yrkessjåførutdanning	12
3.4. Saksbehandlingsgebyr.....	14
3.5 Øvingskjøring	14
4. Rettstilstanden i andre land.....	17
4.1 Andre land.....	17
5. Forslag til lovendringer.....	22
5.1 Behovet for lovendringene.....	22
5.2 Forslag til lovtekst med kommentarer	23
6. Økonomiske og administrative konsekvenser	45
6.1 Innledning	45
6.2 Private aktører	45
6.3 Offentlige aktører	47

1. Sammendrag

På vegne av Samferdselsdepartementet foreslår Vegdirektoratet endringer i vegtrafikkloven knyttet til førerkortrettet opplæring, opplæring av førere av utrykningskjøretøy, yrkesutdanning av førere av tunge kjøretøy (yrkessjåførutdanning) og øvingskjøring privat eller med lærer.

Formålet med forslaget til endringene er todelt; å sikre klarere og mer tidsriktige hjemler for de reguleringene som følger av de respektive forskriftene og å innføre hjemler for å innføre enkelte nye reguleringer. Forslag til nye reguleringer omhandler ikke direkte den opplæringen elevene skal ta, men rammene rundt den og skal bidra til at elevene får den opplæringen som er intensjonen. I tillegg foreslås det å innføre en hjemmel for innføring av saksbehandlingsgebyr.

Innenfor trafikkskolebransjen er det i dag stor forskjell på kompetansen hos de faglige lederne. Dette skyldes dels at de er utdannet til forskjellig tid med dertil hørende forskjellige kompetansekrav, dels at enkelte selv har sørget for å oppdatere seg, mens andre ikke har gjort det. Det samme gjelder for trafikklærerne. Denne informasjonen bekreftes i rapportene knyttet til prosjektet «Evaluering av norsk føreropplæring etter 2005». Tilsvarende utfordringer er det innenfor utrykning og yrkessjåfør.

Det foreslås bl.a. hjemler for følgende forskriftsreguleringer:

- Krav om periodisk etterutdanning av trafikklærere og faglige ledere for å sikre tilstrekkelig kompetanse.
- En godkjenningsordning for trafikklærere og faglige ledere for å kontrollere at etterutdanning er gjennomført og at godkjenningskrav fortsatt er oppfylt.
- Strengere kompetansekrav til faglige ledere/trafikklærere som skal utføre særlig krevende oppgaver, for eksempel bidra i utdanningen av trafikklærere.
- Habilitetskrav til faglige ledere m.fl. for å sikre at ikke utenforstående hensyn påvirker gjennomføringen av den opplæringen som gis.
- Innføre tilsynsreaksjonen tvangsmulkt for å få en effektiv reaksjon som ikke er mer belastende enn nødvendig.
- Innføre godkjennings- og tilsynsgebyr.
- Enkelte mindre endringer knyttet til øvingskjøring, herunder krav om registrering av ledsager.

I tillegg foreslås innført et krav om at undervisningspersonell skal kunne dokumentere vandel med en såkalt barneomsorgsattest, samt krav om at øvingskjøringen heller ikke kan være farlig for eleven.

Tilsvarende endringer foreslås for utdanningen av utrykningsførere og yrkessjåførutdanningen så langt det passer.

2. Bakgrunnen for forslaget

Bakgrunnen for forslaget er todelt.

Det er for det første behov for mer tidsmessige og detaljerte hjemler i vegtrafikkloven for hva som kan reguleres i forskrift, knyttet til føreropplæring, utrykningsopplæring og yrkessjåførutdanningen. Dagens omtaler i loven er for det meste svært knapp, mens områdene er detaljert regulert i tilhørende forskrifter. Sivilombudsmannen har påpekt behovet for mer presise hjemmelsbestemmelser for tilsynsreaksjoner innenfor føreropplæringen.

For det andre er det ønskelig å innføre enkelte nye hjemler, først og fremst knyttet til en ordning med regodkjenning, innføring av reaksjonen tvangsmulkt og innføringen av saksbehandlingsgebyr. Regodkjenning bør knyttes opp til et krav om etterutdanning. Evalueringen av føreropplæringen har vist at det er et behov for og et ønske om en jevnlig faglig oppdatering. Tilsynsvirksomheten har erfart at de i noen saker mangler en hensiktsmessig reaksjon. Det gjelder særlig der hvor det er formelle mangler og hvor pålegg om retting ikke blir etterkommet. Tilbakekalling av godkjenning kan da fremstå som et for strengt virkemiddel, og gir i visse situasjoner heller ikke et tilstrekkelig oppfylleelsespress. En tvangsmulkt vil være bedre egnet for formålet.

Saksbehandlingsgebyr innføres på stadig flere områder i samfunnet; det er den som mottar tjenesten som skal betale for den. Dette tilsier at det innføres gebyr for godkjenninger. Tilsyn er ikke på samme måte en tjeneste, slik at spørsmålet om gebyr bør vurderes noe annerledes her.

Tilsynsområdene innenfor trafikant- og kjøretøyområdet er sett i sammenheng, og det foreslås sammenfallende regler så langt det passer.

Også innenfor øvingskjøring er det behov for enkelte endringer, dels for å skjerpe reglene, dels for å åpne for flere unntak.

3. Gjeldende rett

3.1 Føreropplæring

Med føreropplæring, også kalt trafikkopplæring, menes opplæring med sikte på å erverve et førerkort.

Den nasjonale trafikksikkerhetsstrategien med en visjon om null drepte og alvorlig 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.

Føreropplæringen, herunder krav til trafikkskoler og trafikklærere, reguleres av vegtrafikkloven av 18. juni 1965 nr. 4 § 27 og forskrift av 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. (trafikkopplæringsforskriften). I tillegg er det lærerplaner som omhandler intensjonene med føreropplæringen og nærmere informasjon om forskriftens krav til opplæringen i en eller flere førerkortklasser, for eksempel for MC-klassene.

Føreropplæringen i Norge forutsetter at den kommende føreren tar store deler av opplæringen ved en trafikkskole eller en annen nærmere angitt opplæringsinstitusjon, gjerne supplert med privat øvingskjøring. Opplæring i en opplæringsinstitusjon betegnes alltid som opplæring mot vederlag.

Opplæringen skal foregå trinnvis for at eleven skal få en god utvikling og størst mulig utbytte av opplæringen. Det er fastsatt fire trinn. På alle trinnene er det større eller mindre obligatoriske elementer som eleven må gjennomføre ved en opplæringsinstitusjon. Det som er gjort obligatorisk er opplæring som ikke, eller vanskelig, lar seg teste på førerprøven. I den obligatoriske delen skal eleven utvikle sin risikoforståelse, sin selvinnsikt mv., slik at han/hun blir en trygg og sikker fører. Slik opplæring forutsetter høy kompetanse hos den som skal undervise. Opplæringsinstitusjonene er vist stor tillit ved at de har fått ansvaret for den obligatoriske opplæringen.

Opplæring mot vederlag er regulert/hjemlet i vegtrafikkloven § 27. Gjeldende § 27 har følgende ordlyd:

Vegtrafikkloven § 27. Trafikklærere og trafikkskoler

Personer som skal ha offentlig godkjenning som trafikklærere, må være fylt 21 år. De må være edruelige og godtgjøre med ordinær politiattest at de har slik vandel at de finnes skikket som trafikklærere. De må ha gyldig førerkort for motorvogn av den gruppe som det skal gis undervisning i, samt ha bestått en trafikklærerprøve. Departementet kan fastsette tilleggskrav for visse motorvogngrupper.

Departementet kan gi forskrifter om godkjenning av trafikklærere, om etablering og drift av trafikkskoler og om gebyr.

Departementet kan gi bestemmelser om hvordan opplæring for å oppnå kompetansebevis eller bevis for å ha gjennomgått annen obligatorisk trafikkopplæring skal etableres og drives. Kursarrangør kan gis myndighet til å utstede kompetansebevis eller liknende som gir rett til å føre særskilt type motorvogn eller motorvogn som nyttes til særlige formål.

Da vegtrafikkloven i 1964–65 ble utformet dreide diskusjonen seg særlig om hvorvidt det skulle være etableringsbegrensninger eller fri konkurranse. I ettertid er det andre spørsmål som har vært mer sentrale og som dels er behandlet gjennom lovendring, dels regulert

gjennom forskrift. Lovens § 27 bærer preg av at det er gjort tilføyelser, slik at detaljeringsgraden er mer forskjellig for de ulike områdene, enn behovet tilsier.

Øvingskjøringen er særskilt regulert i lovens § 26. Dette gjelder både den private øvingskjøringen og den som skjer mot vederlag.

Når det gjelder opplæring mot vederlag står det i § 26 bl.a.: «*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.*» Bestemmelsen gir også hjemmel for forskrifter på nærmere angitte områder. Privat øvingskjøring omtales nedenfor under pkt. 3.5 sammen med enkelte spesielle punkter om øvingskjøring mot vederlag.

Vegtrafikkloven § 26 og § 27 omhandler opplæring med sikte på at eleven skal *erhverve* en førerrett. Det sondres således mellom førerkortrettet opplæring og vedlikeholdstrening for personer med førerrett. Vedlikeholdstrening er slik som tiltaket «65 +» som er et ajourføringstilbud til eldre med førerrett.

Med hjemmel i § 26 og § 27 m.fl. har Vegdirektoratet – etter delegering fra Samferdselsdepartementet – fastsatt trafikkopplæringsforskriften som detaljregulerer kravene til selve opplæringen, til trafikklærere, trafikkskoler mv. Regionvegkontorene i Statens vegvesen er godkjennings- og tilsynsmyndighet. Forskriften har også enkelte bestemmelser om den private øvingskjøringen.

3.1.1 Vegtrafikkloven § 27 første ledd:

Bestemmelsen setter i første ledd konkrete krav som må oppfylles av den som vil ha godkjenning som trafikklærer. Disse kravene kan fylles ut gjennom forskrifter, jf. bestemmelsens andre ledd.

I Norge er det i dag Nord universitet (tidligere HiNT – Høgskolen i Nord-Trøndelag) og HiOA (Høgskolen i Oslo og Akershus) som tilbyr trafikklærerutdanning. De utdanner årlig til sammen nær 120 trafikklærere. I tillegg reiser nordmenn til Sverige og Danmark for å ta utdanning, og noen få utenlandske trafikklærere kommer til Norge. Det er en betydelig økning i antall nye trafikklærere nå i forhold til tidligere tider. Årlig utdanningsvolum var 30 trafikklærerelever i perioden 1973 – 1977, mens det ble økt til 100 i 2009. En anser at 80 – 100 nyutdannede årlig er tilstrekkelig til å sikre at føreropplæring kan tilbys landets innbyggerne der de bor og virker. Her må det imidlertid tas hensyn til at dagens trafikklærerkompetanse bidrar til at trafikklærerne er mer attraktive for andre yrker, noe som leder til økt gjennomstrømning i trafikkskolebransjen.

Av lovens forarbeider til § 27 fremgår det at lovgiver anså det for viktig at det ble stilt strengere krav til en trafikklærer enn kravene som gjaldt for å få førerkort. Bestemmelsen setter en aldersgrense på 21 år. Alderskravet har mindre praktisk betydning i dag fordi trafikklærerutdanningen er utvidet til en toårig høyskoleutdanning, så de fleste er da 21 år, eller tett opp til denne alderen, når de er ferdig utdannet. Alderskravet har i noen tilfeller en selvstendig betydning for dem som tar utdanning i utlandet.

Videre var kravet om edruelighet og vandel sentralt for lovgiver. En trafikklærer er under kjøringen alene med en elev som vanligvis er under myndighetsalder, for enkelte klasser ned i 15 år, selv om eleven da sjelden er alene med lærer. Vandelskravet var opprinnelig strengere enn det er i dag. Vandelen skal i dag dokumenteres med politiattest. En del relevante overtredelser faller relativt raskt ut av en slik attest.

I de senere år er det kommet nye regler som medfører at elever kan oppnå rettigheter kun på bakgrunn av gjennomført obligatorisk opplæring, dvs. at det ikke skal avlegges noen form for prøve hos Statens vegvesen. Dette har reist spørsmålet om det bør innføres habilitetskrav, siden det ikke er noen særskilte habilitetskrav i dag.

Kravet om at læreren må ha gyldig førerkort for motorvogn av den gruppen det skal gis undervisning i, må først og fremst sees i sammenheng med vegtrafikkloven § 26 øvingskjøring, men også med de øvrige delene av opplæringen. Et slikt krav er nødvendig for at læreren skal ha tilstrekkelig innsikt i temaet vedkommende skal undervise i. Siden det stilles helsekrav for å få førerkort, innebærer førerkortkravet også et helsekrav. Helsekravet er skjerpet gjennom trafikkopplæringsforskriften (§ 6-2) som sier at trafikklærere må tilfredsstillende helsekravene for buss som har de strengeste helsekravene.

Kravet til utdanning; at trafikklæreren skal ha bestått en trafikklærerprøve, har i realiteten blitt skjerpet med årene, ettersom kravene for å gå opp til en slik prøve er strengere nå. Opprinnelig var det kun en prøve, men ingen krav til utdanning. Så ble det en ettårig utdanning. Fra 2004 er det en toårig høyskoleutdanning i Norge. Det skjerpede kravet til lærerne må sees i sammenheng med utviklingen av den opplæringen elevene skal gjennomføre, før de kan gå opp til førerprøven.

Trafikkopplæringsforskriften krever at enhver trafikkskole skal ha en godkjent faglig leder som bl.a. skal veilede og kontrollere skolens trafikklærere. Vegtrafikkloven stiller ingen egne krav hverken om eller til faglige leder ved trafikkskolen. Godkjenning som faglig leder forutsetter at vedkommende har gjennomført en egen faglig lederutdanning, etter gjennomført trafikklærergodkjenning og praksis. Faglig lederutdanningen er i dag på et halvt år. Også dette kravet var mindre strengt tidligere. Trafikklærere utdannet etter 2004 vil dermed kunne ha en faglig leder med trafikklærergodkjenning som kun bygger på en bestått trafikklærerprøve eller en ettårig utdanning, og en eldre faglig lederutdanning. Dette innebærer at trafikklærere med toårig høyskoleutdanning ofte har et vesentlig bedre grunnlag for å undervise etter dagens forskrift og læreplaner, enn den faglige lederen som skal veilede og kontrollere dem.

I siste setning i vegtrafikkloven § 27 første ledd gis det hjemmel for å fastsette tilleggskrav for visse motorvogngrupper. Det er i trafikkopplæringsforskriften bl.a. stilt særskilte krav for å kunne undervise på deler av de obligatoriske kursene i tunge klasser. Ved innføring av dagens føreropplæring ble det forskriftsfestet et tilleggskrav som innebar at trafikklærere måtte gjennomføre en kortere etterutdanning for fortsatt å kunne undervise i enkelte klasser.

Når det gjelder etterutdanning mer generelt har trafikkopplæringsforskriften § 6-1 krav om at undervisningspersonell må følge med i den faglige utviklingen, 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 samband med slike kurs. Denne bestemmelsen anses ikke for å hjemle et generelt krav om alle trafikklærere må gjennomføre en nærmere fastsatt etterutdanning.

Videre pålegger trafikkopplæringsforskriften § 6-14 faglig leder å sørge for at undervisningspersonellet gjennomgår faglig utvikling, men denne bestemmelsen kan kun håndheves overfor faglig leder og gir heller ikke grunnlag for et generelt krav om etterutdanning.

En godkjenning, både som trafikkskole, trafikklærer og som faglig leder, varer dermed så lenge godkjenningvilkårene fortsatt er oppfylt og godkjenningen heller ikke av andre grunner blir trukket tilbake.

3.1.2 Vegtrafikkloven § 27 andre og tredje ledd

Bestemmelsens andre ledd er en ren fullmaktsbestemmelse. Den gir hjemmel for å fastsette regler om godkjenning av trafikklærere, om etablering og drift av trafikkskoler og om gebyr. Dette er en meget vid formulering og den er også tolket meget vidt, gjennom reguleringer i trafikkopplæringsforskriften.

I tillegg til at trafikkopplæringsforskriften stiller diverse krav til trafikkskoler og skolenes ansatte, er det innført en forenklet trafikkskolemodell for visse klasser/emner, betegnet kursarrangør. Trafikkopplæringsforskriften stiller også visse krav til offentlig skoleverk. Videre fremgår tilsynshjemler og tilsynsreaksjoner av trafikkopplæringsforskriften.

Reguleringen med og av kursarrangør må sees i sammenheng med bakgrunnen for tredje ledd.

Tredje ledd sier at det kan gis bestemmelser om hvordan opplæring for å oppnå kompetansebevis eller bevis for å ha gjennomgått annen obligatorisk trafikkopplæring skal etableres og drives. Kompetansebevis var tidligere aktuelt for mopedopplæringen, siden det da ikke var krav om førerkort for å kjøre moped, kun et bevis. Bestemmelsen hjemler i dag regulering av opplæring for utrykningsfører, jf. nedenfor.

Kursarrangører innenfor førerkortrettet opplæring kan iht. trafikkopplæringsforskriften § 4-1 godkjennes for undervisning i klasse AM146 tohjulsmoped og klasse S beltemotorsykel (snøskuter), men ikke trafikalt grunnkursdelen av disse klassene, samt for opplæring på visse kurs i tunge klasser. Bakgrunnen for denne særordningen er dels historisk, dels faglig begrunnet. Godkjenning og krav til kursarrangør reguleres i trafikkopplæringsforskriften § 5-4. Kravene for godkjenning er noe lavere enn for trafikkskoler, øvrige krav er for en stor del de samme som for trafikkskoler.

Trafikkopplæringsforskriften stiller kompetansekrav til undervisningspersonell også hos kursarrangør, for å sikre kvaliteten på opplæringen. Disse har bare egen godkjenning der hvor forskriften stiller krav om at de skal være trafikk lærer (kursene for tunge kjøretøy). Det er imidlertid samme behov for å kunne stille krav til helse og vandel her som for trafikk lærere. For at vandelskravet skal kunne dokumenteres med politiattest (ev. barneomsorgsattest) må, eller i hvert fall bør, kravet om attest hjemles i lov.

En godkjenning som kursarrangør varer så lenge godkjenningvilkårene fortsatt er oppfylt og godkjenningen heller ikke av andre grunner blir trukket tilbake.

3.1.3 Offentlig skoleverk

Opplæring i offentlig skoleverk ble for en del år siden ansett for å falle utenfor begrepet «opplæring mot vederlag», siden eleven ikke betalte læreren for opplæringen. Denne vurderingen har endret seg over tid, og i trafikkopplæringsforskriften fremgår det klart at opplæring i offentlig skoleverk faller inn under forskriftens virkeområde, jf. definisjonen av opplæring mot vederlag i forskriftens § 1–2 første ledd bokstav c.

Forskriften § 4–1 sier at offentlig skoleverk kan gi opplæring i alle klasser, men retten til å gi *obligatorisk* opplæring er begrenset til nærmere angitte klasser. Kravene som er stilt til opplæringsinstitusjoner gjelder også for offentlig skoleverk, med mindre noe annet er særskilt bestemt. Offentlig skole skal ikke godkjennes slik som trafikk skoler og kursarrangører, men offentlig skole må melde fra til regionvegkontoret før de starter opplæringen, jf. § 5–13. Da må det gis diverse nærmere angitte opplysninger, bl.a. knyttet til undervisningspersonell som benyttes i øvingskjøringen og den obligatoriske opplæringen. Denne bestemmelsen må sees i sammenheng med de kompetansekravene til undervisningspersonell i offentlig skoleverk som fremkommer av § 6–4.

For at opplæringen skal anses å skje i regi av offentlig skoleverk, må den være en del av skolens ordinære opplæringstilbud. Hvis en offentlig skole ønsker å tilby førerkortrettet opplæring til elevene i elevenes fritid, må skolen leie inn en trafikk skole, eller kursarrangør innenfor dennes ansvarsområde. Alternativt kan den offentlige skolen etablere en egen trafikk skole. Dette har enkelte offentlige skoler gjort. En slik trafikk skole skal godkjennes av Statens vegvesen, har samme rettigheter og plikter som andre trafikk skoler og er underlagt tilsyn fra Statens vegvesen.

Statens vegvesen fører ikke tilsyn med opplæring som er en del av skolens ordinære opplæringstilbud. Slik opplæring faller inn under skolemyndighetenes ansvarsområde, hvor skolemyndighetene selv har tilsyn. Dersom det fremkommer at opplæringen i vesentlig grad avviker fra de kravene trafikkopplæringsforskriften stiller, for eksempel at innholdet i vesentlig grad avviker fra forskriftens krav eller lengden er alt for kort, vil imidlertid opplæringen kunne bli underkjent som obligatorisk opplæring. Eleven har da ikke fått den obligatoriske opplæringen vedkommende skal ha som et ledd i føreropplæringen.

3.1.4 Tilsynsreaksjoner

Vegtrafikkloven § 27 omtaler ikke tilsyn. De generelle hjemlene for å fastsette forskrifter har imidlertid hele tiden blitt ansett som tilstrekkelige for å detaljere også tilsynshjemler i forskrift. Det vil være nokså meningsløst å fastsette krav for å oppnå godkjenning, dersom ikke godkjenningen kunne falle bort hvis kravene ikke lenger oppfylles. Likeledes har det liten hensikt å fastsette krav til lærerne, opplæringens innhold, omfang og undervisningsmetoder osv., dersom man ikke kunne reagere på overtredelser.

Trafikkopplæringsforskriften regulerer tilsynsreaksjoner overfor hhv. trafikkskoler/kursarrangør (§ 5-12), trafikklærer (§ 6-3) og faglig leder (§ 6-16) over samme lest. Først kommer en bestemmelse som sier at godkjenningen skal tilbakekalles dersom godkjenningvilkårene ikke lenger er oppfylt. Deretter kommer «kan»-bestemmelser som åpner for reaksjonene pålegg, advarsel og tilbakekall av godkjenning.

Undervisningen kan i visse tilfeller avbrytes og opplæringen kan underkjennes (§ 5-11), dersom det er klart at opplæringen er i strid med forskriften. Hvis undervisningen avbrytes får dette direkte betydning for eleven og det samme gjelder i enda større grad dersom undervisningen underkjennes. En opplæring skal være temmelig mangelfull for at den skal avbrytes/underkjennes. Her foretas en avveining av hensynet til at eleven skal få den opplæringen vedkommende skal ha for å bli en trafikksikker og miljøbevisst fører og de forbrukerrettigheter vedkommende har ift. trafikkskolen, vurdert opp mot de ulempene avbrudd og særlig etterfølgende underkjenning medfører for eleven. Slike tilfeller løses i praksis normalt ved at opplæringsinstitusjonen gir eleven ny opplæring vederlagsfritt.

Forskriften har også bestemmelser om medvirkningsplikt overfor tilsynsmyndigheten, for opplæringsinstitusjonen og dens ansatte (først og fremst § 5-11 og § 6-15).

I de tilfellene det ikke er krav om at undervisningspersonell skal ha godkjenning som trafikklærer, og den som underviser heller ikke har det, må tilsynsreaksjoner rettes mot opplæringsinstitusjonen som sådan, eller mot en eventuell faglig leder. Tilsvarende gjelder hvis det brukes undervisningspersonell som ikke har rett til å undervise.

3.2 Utrykningsopplæring

Den som skal få rett til å kjøre utrykningskjøretøy under utrykning, må ha gyldig kompetansebevis for dette. Beviset anmerkes i førerkortet som en egen kode og er gyldig i 5 år. For å kunne få et slikt bevis må vedkommende gjennomføre en nærmere fastsatt obligatorisk opplæring og bestå en teoretisk og en praktisk prøve. Opplæringen må gjennomføres hos en godkjent kursarrangør. Prøven gjennomføres hos Statens vegvesen. Den som skal erverve kompetansebevis for utrykningskjøring må før opplæringen starter ha fylt 20 år og ikke ha fylt 65 år ved første gangs utstedelse.

Hjemmel for regulering av utrykningsopplæring er vegtrafikkloven § 27 tredje ledd. Bestemmelsen er gjengitt ovenfor under punkt 3.1 Føreropplæring. Den er kun en fullmaktsbestemmelse som sier at departementet kan gi bestemmelser om hvordan opplæring skal etableres og drives. Vegtrafikkloven har således ikke konkrete krav til

virksomheter og personer som skal gi opplæring til den som ønsker å oppnå kompetansebevis for utrykningskjøring.

Med hjemmel i § 27 tredje ledd har Vegdirektoratet – etter delegering fra Samferdselsdepartementet – fastsatt forskrift av 12. juni 2009 om krav til opplæring, prøve og kompetanse for utrykningskjøring (utrykningsforskriften). I utarbeidelsen av forskriften var det et bredt samarbeid med mange interessenter. Tidlig i prosessen ble det innhentet uttalelser fra hele bransjen, i tillegg ble det senere opprettet en arbeidsgruppe med deltagelse fra Statens vegvesen, Politi, UF (utrykningspersonellets fellesutvalg) og HiNT (nå Nord universitet).

Forskriften § 9 sier at kun offentlig etat, privat foretak eller organisasjon som har utrykningstjeneste som en naturlig og vesentlig del av sin virksomhet kan være kursarrangør. Intensjonen med denne begrensningen var at den kompetansen, herunder 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 med mulighet for lokal forankring. Kursarrangøren godkjennes for 5 år av gangen. For å få godkjenning må kursarrangøren dokumentere at vedkommende har godkjent undervisningsansvarlig og godkjente utrykningsinstruktører som undervisningspersonell.

For å bli godkjent som undervisningsansvarlig må vedkommende være godkjent utrykningsinstruktør og ha en nærmere angitt undervisningserfaring som instruktør, forskriften § 15.

Kravene for å bli godkjent utrykningsinstruktør er kompetansebevis for utrykningskjøring, erfaring i utrykningskjøring og en viss utdanning i trafikkpedagogikk, forskriften § 14.

Det er ingen konkrete krav om etterutdanning og regodkjenning for undervisningsansvarlig og utrykningsinstruktør. Forskriften § 14 sier at godkjent undervisningspersonell kan pålegges å gjennomgå tilleggsopplæring fastsatt av Vegdirektoratet, men dette anses ikke å hjemle et generelt krav om etterutdanning. Videre sier § 16 at undervisningsansvarlig skal påse at bare kvalifiserte utrykningsinstruktører gir undervisning og sørge for at de gjennomgår nødvendig faglig oppdatering, men denne bestemmelsen kan bare håndheves overfor den undervisningsansvarlige. En personlig godkjenning gjelder derfor så lenge godkjenningvilkårene er oppfylt og godkjenningen heller ikke er inndratt av andre grunner, men vil jo i praktiseringen kunne påvirkes av kursarrangørens tidsbegrensede godkjenning.

Det er ingen særskilte vandelskrav. Kravet tilandel ble ansett tilstrekkelig dekket gjennom vandelskravet knyttet til førerkortet og det forhold at kursarrangørene ble ansett for å kunne ivareta hensynet tilandel når de valgte ut undervisningsansvarlige og instruktører.

I praksis har det vist seg at enkelte kursarrangører mer eller mindre har latt utrykningsinstruktøren styre hele opplæringen, slik at det ikke er blitt den overføringen av erfaringer fra det daglige reelle utrykningsarbeidet som intensjonen var. Kravet om at en utrykningsinstruktør skal ha tre års erfaring som utrykningsfører i heltidsstilling og at

undervisningsansvarlig må være utrykningsinstruktør kompenseres bare i en viss grad for dette. Mangel på styring fra kursarrangørs side kan medføre at vandelskravet heller ikke følges opp som forutsatt.

Det er Statens vegvesen som kan gi godkjenninger og som også fører tilsyn etter utrykningsforskriften. Reguleringen av tilsyns- og reaksjonsbestemmelsene, samt medvirkningsplikt, tilsvarer de som står i trafikkopplæringsforskriften.

Det er gjort visse unntak for Forsvaret, Sivilforsvaret og Politihøgskolen, så disse i større grad kan styre sin egen interne opplæring. Opplæringen i Forsvaret og Sivilforsvaret gir ikke et alminnelig kompetansebevis, men kun en rett til å kjøre under førstegangstjeneste eller repetisjonsøvelser.

Politihøgskolen følger egne bestemmelser ift. utrykningsprøven, men skal følge utrykningsforskriftens krav til opplæring for å kunne utdanne utrykningssjåfører.

3.3 Yrkessjåførutdanning

I 2007 innførte EU krav om utdanning for yrkessjåfører på tunge kjøretøy, utover selve føreropplæringen, se direktivet (2003/59/EF) om grunnleggende kvalifikasjonskrav og etteruddannelseskrav for førere av visse kjøretøyer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF.

Direktivet åpner for at den enkelte nasjon kan velge om de vil ha en såkalt prøvemodell eller en opplæringsmodell. Det er krav om en grunnutdanning/prøve for alle som erverver førerrett etter et angitt tidspunkt. Alle sjåfører må ha etterutdanning/prøve hvert 5. år. Det stilles også krav til lærestedet mv.

For å etterkomme forpliktelsene i EØS-avtalen ble vegtrafikkloven § 29 endret. Bestemmelsen er kun en hjemmelsbestemmelse, i motsetning til § 27 når det gjelder trafikkklærere.

Vegtrafikklov § 29 andre ledd har følgende ordlyd:

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

Med hjemmel i denne bestemmelsen fastsatte Samferdselsdepartementet i 2008 forskrift om grunn- og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførforskriften). Norge har valgt opplæringsmodellen.

Forskriften krever, med noen mindre unntak, at alle som erverver førerrett i tunge førerkortklasser etter angitt tidspunkt må ta en nærmere angitt grunnutdanning for å kunne drive som yrkessjåfør. (Tidspunktene er 10. september for klassene D1, D1E, D eller DE og 10. september 2009 for klassene C1, C1E, C eller CE.) Grunnutdanningen er på 280 timer,

ev. 140 timer, avhengig av sjåførens alder. I tillegg er det krav om etterutdanning på 35 timer hvert 5. år. Etterutdanning må alle tungbilførere ta, også her med enkelte unntak. Kravet om etterutdanning ble innført etter et visst system der man tok hensyn til når førerretten for tunge klasser utløp. Bakgrunnen for dette valget var at man ønsket å fordele pågangen til lærestedene over flere år.

Yrkessjåførforskriften stiller til dels detaljerte krav til dem som skal gi denne utdanningen. Det er bare særskilt godkjente «læresteder» som kan gi slik utdanning. Godkjenning gis av Statens vegvesen, og vegvesenet fører også tilsyn med virksomheten. I tillegg kan utdanning gis av offentlig skoleverk, se nedenfor.

Det er en rekke vilkår som må oppfylles for å kunne få godkjenning som lærested, bl.a. må det ha en undervisningsansvarlig med personlig godkjenning jf. forskriften § 18. For å bli godkjent som undervisningsansvarlig for grunnutdanning, kreves som hovedregel faglig og pedagogisk høyere utdanning av et visst nivå og med relevant faglig sammenheng med grunnutdanningens innhold. Kravene til undervisningsansvarlig for lærested med kun etterutdanning er lavere og mer praktisk rettet. Det vises til forskriften § 24 jf. §§ 26 og 28.

Det er satt kompetansekrav til undervisningspersonell, tilpasset det emnet de skal undervise i, og dette må fremkomme av lærestedets søknad, men undervisningspersonellet skal ikke ha personlig godkjenning.

Forskriften § 29 sier at undervisningsansvarlig og undervisningspersonell skal holde seg faglig oppdatert, og at Vegdirektoratet kan kreve at personellet gjennomgår særskilte kurs for å kunne gi veiledning eller undervisning etter forskriften. Det er imidlertid ingen spesifikke krav om etterutdanning og regodkjenning av undervisningsansvarlig og undervisningspersonell. § 29 anses heller ikke for å hjemle et slikt mer generelt krav om etterutdanning.

Videre sier forskriften § 25 at undervisningsansvarlig plikter å sørge for at undervisningspersonellet gjennomgår nødvendig faglig oppdatering. Denne bestemmelsen kan bare håndheves overfor den undervisningsansvarlige.

En personlig godkjenning som undervisningsansvarlig gjelder derfor så lenge godkjenningsvilkårene er oppfylt og godkjenningen ikke er inndratt av andre grunner.

Siden yrkessjåførforskriften legger opp til at undervisningspersonellet kan og bør ha forskjellige typer kompetanse, vil normalt flere av dem ha en annen kompetanse enn den undervisningsansvarlige. Dette medfører at forholdet mellom undervisningsansvarlig og undervisningspersonell blir noe annerledes enn når det gjelder den førerkortrettede opplæringen.

Tilsyn er nevnt i vegtrafikkloven § 29, men det står kun at det kan gis forskrift om tilsyn med læresteder, aktuelle reaksjoner nevnes ikke. Årsaken til at tilsyn nevnes her, i motsetning til i vegtrafikkloven § 27, er at § 29 er av vesentlig nyere dato enn § 27. Bestemmelsen anses for også å hjemle tilsyn rettet mot undervisningsansvarlig, siden denne er en del av lærestedet. Tilsyn er regulert i forskriften kap. 6.

Yrkessjåførforskriften har ingen bestemmelse som sier at godkjenningen «skal» tilbakekalles. Den har bare «kan»-bestemmelser. Reaksjonene rettes mot lærested (§ 32) og/eller undervisningsansvarlig (§ 33) siden det er disse som godkjennes. Reaksjonene er de samme som for trafikkopplæring/utrykningsopplæring, dvs. at det kan gis pålegg og advarsel, samt at godkjenning kan tilbakekalles, men det blir en viss forskjell i praksis, siden undervisningspersonellet ikke har personlige godkjenninger innen yrkessjåfør. Også ved yrkessjåførutdanning kan opplæring avbrytes og underkjennes (§ 30), dersom det er betydelige mangler ved undervisningen. Videre er det forskriftsfestet medvirkningsplikt (først og fremst § 31).

Yrkessjåførforskriften åpner for at yrkessjåførutdanningens grunnutdanning 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, jf. forskriften § 23, bl.a. er det unntak fra godkjenningskravene og reglene om tilsyn. Den offentlige skolen skal imidlertid melde inn opplæringen til Statens vegvesen og opplæringen skal være i samsvar med yrkessjåførforskriften.

Dersom en offentlig skole ønsker å tilby etterutdanning, må den søke om godkjenning som lærested og oppfylle de samme vilkår som andre læresteder, samt være underlagt tilsyn fra Statens vegvesen.

3.4. Saksbehandlingsgebyr

Omtalen her dekker saksbehandlingsgebyr for områdene omtalt under punktene 3.1, 3.2 og 3.3.

Et saksbehandlingsgebyr skal dekke de utgiftene det offentlige har i forbindelse med å behandle en søknad, en melding eller liknende.

Statens vegvesen krever i dag gebyr for gjennomføring av førerprøven og utstedelse av førerkort. Hjemmel for dette er vegtrafikkloven § 24 og førerkortforskriften § 14–2. Det er i dag ikke hjemmel for å kreve gebyr for godkjenning og tilsyn innenfor trafikantområdet, men det er slik hjemmel for Statens vegvesens godkjenning og tilsyn innenfor kjøretøyområdet når det gjelder fartskriververksteder, jf. vegtrafikkloven § 13 og forskrift om fartskriververksteder av 15.10.2008 nr. 1116 § 34.

Både § 27 og § 29 omtaler gebyr. Det er imidlertid i hvert fall for § 29 sin del, klart at det ikke her var tenkt på saksbehandlingsgebyr, men gebyr for gjennomføring av prøver og utstedelse av eget yrkessjåførbevis/påføring av kode i førerkortet.

3.5 Øvingskjøring

Den som skal føre en motorvogn må som den store hovedregel enten ha førerrett for vedkommende motorvogn eller så må kjøringen tilfredsstillende kravene som stilles for øvingskjøring.

Vegtrafikkloven § 26 omhandler øvingskjøring både mot vederlag og privat. Ved privat øvingskjøring betegnes den som sitter ved siden av eleven for ledsager. Ved opplæring mot vederlag er det en lærer.

Gjeldende vegtrafikklov § 26 har følgende ordlyd:

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

Øvingskjøring med motorvogn må ikke finne sted tidligere enn 2 år før det tidspunkt da eleven etter sin alder kan få førerett for vedkommende motorvogngruppe. Departementet kan fastsette strengere alderskrav for øvingskjøring for visse motorvogngrupper. 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. I andre tilfelle må eleven ledsages i motorvognen av person som har fylt 25 år og har gyldig førerett for vedkommende motorvogngruppe og har hatt slik førerett uavbrutt i minst 5 år. Departementet kan ved forskrift fravike kravet om godkjent lærer og godkjent lærevogn, jf. tredje punktum, og fastsette tilleggskrav for øvingskjøring med visse motorvogner.

Obligatorisk opplæring i glattkjøring kan bare gjennomføres på øvingsbaner som er særskilt godkjent av Vegdirektoratet.

Departementet kan gi forskrifter om øvingskjøring og kan på vilkår tillate øvingskjøring med visse motorvogner eller på visse områder uten at lærer eller ledsager følger med i kjøretøyet.

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), gjelder likevel også for eleven.

Øvingskjøring er nærmere regulert i trafikkopplæringsforskriften, først og fremst i kap. 2–4.

3.5.1 Øvingskjøring må ikke være til fare

Første setning forbyr øvingskjøring som utgjør en fare for annen trafikk. Bestemmelsen omhandler imidlertid ikke kjøring som kun er farlig for eleven selv.

I de fleste tilfellene vil øvingskjøring som er til fare for eleven også være til fare for andre, slik at kjøringen uansett faller inn under forbudet, men vi har tilfeller der øvingskjøringen bare er til fare for eleven. Det har således oppstått meget alvorlige tilfeller hvor eleven har øvet på et tilnærmet lukket område der det ikke er annen trafikk. Dette kan skje både ved øvingskjøring mot vederlag og privat øvingskjøring.

3.5.2 Krav til ledsager

Når det gjelder øvingskjøring med ledsager, stilles det ingen særskilte kompetansekrav til ledsager utover at vedkommende har hatt førerett uavbrutt i minst 5 år. Det er heller ingen krav til registrering av ledsagerne.

For å bidra til at øvingskjøringen blir sikrere og mer formålstjenlig, arrangerer Statens vegvesen møter for foresatte som ønsker å være ledsager ved øvingskjøring. Her orienteres foresatte om hvordan øvingskjøringen bør gjennomføres og hvilket ansvar en ledsager har. Det er imidlertid vanskelig å nå alle aktuelle ledsagere med et slik frivillig tilbud.

Manglende krav om registrering av ledsagere har også lagt til rette for et svart marked for såkalte «piratskoler». Piratskolene tilbyr opplæring mot vederlag kamuflert som øvingskjøring med ledsager. Det er grunn til å tro at enkelte såkalte ledsagere har kjørt med flere hundre elever, men dette er vanskelig å bevise med dagens regelverk.

Selv om loven sier at det kan gis forskrifter om øvingskjøring, anses den ikke å hjemle krav om kompetanse og registrering av ledsager.

3.5.3 Uavbrutt førerett

Vegtrafikkloven § 26 krever at den som skal være ledsager må ha hatt gyldig førerett for vedkommende motorvogngruppe uavbrutt i minst 5 år. Av forarbeidene går det frem at man ville sikre seg mot at personer som hadde fått inndratt føreretten på grunn av trafikale overtredelser stilte som ledsagere kort tid etter at de hadde fått igjen føreretten. En ledsager skal formidle gode holdninger, i tillegg til å ha førererfaring. Det burde således stå de *siste* 5 årene også i loven, slik det gjør i trafikkopplæringsforskriften. Reguleringen i trafikkopplæringsforskriften anses tilstrekkelig hjemlet ut fra forarbeidene til vegtrafikkloven § 26.

Lovens forarbeider omtaler betydningen av ledsagerens opptreden. Førerett kan imidlertid også avbrytes fordi en person får helseproblemer, slik at helsekravene ikke lenger er oppfylt. I noen tilfeller er dette et forbigående problem, for eksempel fordi vedkommende blir frisk gjennom en operasjon og får igjen sin førerett. I slike situasjoner er det ikke holdningsmessige utfordringer når det gjelder ledsagerrollen.

3.5.4 Alderskrav trafikklærer

Det har vært reist spørsmål om en trafikklærer bør kunne være ledsager privat før vedkommende fyller 25 år. Det er åpenbart at kravet til 25 år ikke gjelder når vedkommende øvingskjører i regi av en trafikkskole, jf. alderskravet for trafikklærer i vegtrafikkloven § 27, men det er intet unntak fra alderskravet for privat øvingskjøring. Spørsmålet blir derfor om en godkjent trafikklærer bør kunne være ledsager ved privat øvingskjøring før fylte 25 år, selv om vedkommende da ikke er innenfor trafikkskolens rammer. Med «rammer» siktes her til den kvalitetssikring som ligger i faglig leders ansvar for oppfølging, styring og kontroll av den opplæringen som skjer i regi av en trafikkskole.

3.5.5 Helsekrav til elev

Det stilles detaljerte helsekrav til den som skal erverve førerkort. Hjemmel for disse kravene er vegtrafikkloven § 24 fjerde og femte ledd:

Den som skal få førerkort må være edruelig, og det må ikke være noe å si på hans vandel ellers. Han må ha tilstrekkelig syn og førlighet, nødvendig fysisk og psykisk helse og ha bestått førerprøve. Ved kjøring til førerprøve anses kandidat som fører av motorvognen.

Departementet kan gi forskrift om førerprøve og førerrett, herunder gebyr, gyldighetstid, fastlagt føreropplæring før førerprøve, helsekrav, krav til tilleggsopplæring og vilkår og begrensninger i føreretten.

Helsekravene fremgår i detalj av forskrift av 19.1.2004 nr. 298 om førerkort mm., Vedlegg 1.

Disse kravene gjelder imidlertid ikke direkte for den som skal øvingskjøre. Der gjelder de mer generelle kravene, jf. vegtrafikkloven § 26 femte ledd der det står:

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), gjelder likevel også for eleven.

Vegtrafikkloven § 21 sier i første ledd:

Ingen må føre eller forsøke å føre kjøretøy når han er i en slik tilstand at han ikke kan anses skikket til å kjøre på trygg måte, hva enten dette har sin årsak i at han er påvirket av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel, eller i at han er syk, svekket, sliten eller trett, eller skyldes andre omstendigheter.

§§ 22 og 22 a omhandler ruspåvirkning.

Formuleringen i vegtrafikkloven § 21 gjelder for alle førere, uavhengig av om de har førerkort, jf. lovens § 26 femte ledd. I de tilfellene der den som vil øvingskjøre har betydelige helseutfordringer, vil øvingskjøringen kunne være ulovlig etter § 21, men det er vanskelig å si at § 21 stiller like strenge helsekrav som førerkortforskriften. Denne forskjellen har medført at enkelte elever har gjennomført all opplæring, og først når de må dokumentere helse før utstedelse av førerkort, viser det seg at de ikke tilfredsstillende disse helsekravene. Dermed får de heller ikke førerkort.

4. Rettstilstanden i andre land

4.1 Andre land

4.1.1. Førerkortrettet opplæring

4.1.1.1 Sverige

Informasjonen nedenfor er innhentet gjennom kontakt med svenske myndigheter og gjennom informasjon om endringer i svensk regelverk i tillegg til egen tolking av svensk regelverk.

Transportstyrelsen (TS), som er underlagt Näringsdepartementet, har som oppgave å sørge for regulering, håndhevelse og tilsyn innenfor området for transport.

I Sverige er det krav til godkjenning for å i) drive trafikkskole ii) bli trafikkskoleleder iii) virke som utdanningsansvarlig og iv) bli trafikklærer. En skole må ha personer i alle rollene, men det kan være samme person.

For å få godkjenning som trafikklærer må vedkommende ha gjennomført en grunnutdanning på 1,5 år på «yrkeshögskolan» eller annen likeverdig utdanning, ha fylt 21 år og ha nødvendig førerrett. Det er også krav til vandel (med hänsyn till sina personliga förhållanden anses lämplig som trafiklärare).

For å få godkjenning som utbildungsledare (tilsvarende faglig leder) kreves dokumentasjon på at vedkommende har 2 års praksis som godkjent trafikklærer, dokumentasjon på utdanning som utbildungsledare; høyskolekurs 30 studiepoeng, og politiattest som viser at vedkommende er «lämplig som utbildningsledare»

Trafikkskolene i Sverige må betale en engangssum 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 gjort noe med, tas det en timeavgift.¹

Reaksjonene myndighetene har hjemmel til å ilegge, er advarsel og tilbakekalling av godkjenning.

I Sverige er det ikke regler om regodkjenningsordning.

Det er nå fremmet et forslag om å fjerne krav om trafikkskoleleder og undervisningsansvarlig, samtidig vil i så fall kravene til eier av trafikkskolen og trafikklærer skjerpes.

4.1.1.2 Danmark

Denne oversikten baserer seg blant annet på rapport utformet av Justitsministeriet i Danmark av oktober 2013: «Revision af kørerlæruddannelsen». I rapporten ble det fremmet forslag om endringer i lovverket angående kvaliteten på kjørelærerutdanningen. På bakgrunn av rapporten ble kjørelærerutdanningen endret 1. april 2014. De mest fremtredende endringene i lovverket var at det ble stilt skjerpede krav til personlige forutsetninger for å få godkjenning som kjørelærer og krav om obligatorisk etterutdanning ved regodkjenning.

For å bli godkjent som trafikklærer kreves det at man er fylt 24 år, besitter nødvendig førerrett og ikke har fått inndratt førerretten i løpet av de siste 2 årene. I tillegg kreves det at vedkommende har gjennomført og bestått pedagogisk undervisningsforløp av et godkjent

¹ https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202013_72.pdf

kjørelærerinstitut og at vedkommende ikke er dømt for noe straffbart som kan begrunne en nærliggende fare for misbruk av stillingen.

Godkjenningen gjelder i 5 år. Deretter kan vedkommende søke om fornyelse av godkjenningen. Trafikklæreren må da godtgjøre at han/hun fortsatt oppfyller vilkårene og i tillegg har gjennomført et godkjent etterutdanningsforløp. Etterutdanningen skal sikre at kjørelæreren fortsatt er i besittelse av teoretiske og praktiske forutsetninger for å kunne undervise kjøreelever i overensstemmelse med de gjeldende regler for kjøreutdanningen.

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

I Danmark er det Rigspolitiet som godkjenner og fører tilsyn med utbydere av etterutdanning for kjørelærere. Rigspolitiet har myndighet til å tilbakekalle opplæringsinstitusjonenes godkjenning som tilbydere av etterutdanning, på visse vilkår. Subjektet for tilsyn må, så vidt vi kan se, ikke betale gebyr hverken i forbindelse med godkjenning eller tilsyn.²

4.1.1.3 Kort om andre europeiske land

I forbindelse med utarbeidelse av rapporten utformet av Justitsministeriet i Danmark av oktober 2013: «Revision af kørerlæreruddannelsen», ble det innhentet opplysninger om andre europeiske lands ordninger for godkjenning av kjørelærere.

For å få godkjenning som kjørelærer i Tyskland kreves det at søkeren har 3 års kjøreerfaring i den klasse vedkommende søker om å undervise i. Det er videre krav til at søkeren må bestå utdanning innenfor kjørelærerfaget samt bestå avsluttende eksamen. Det er også krav til obligatorisk etterutdanning bestående av et 3 dagers kurs hvert fjerde år.

Når det gjelder godkjenningsordningen i Nederland, så stilles det ikke krav til gjennomført kjørelærerutdanning. Det er imidlertid krav til at vedkommende må bestå eksamen hvor både kjøreferdigheter og pedagogiske evner testes. I stedet for krav om utdanning, så kreves det at søkeren har gjennomført praktikantopphold på en profesjonell trafikkskole.

Når det gjelder kravet til etterutdanning, så er det i Nederland et obligatorisk krav at kjørelærere hvert femte år skal gjennomføre 3 dagers teoriundervisning og en praktisk undervisningsferdighetsprøve.

4.1.2 Utrykningsopplæring

Andre land har valgt en annen modell. Der skjer opplæringen etter at vedkommende er ansatt i en av nødetatene og dermed i regi av vedkommendes arbeidsplass. Det er derfor ikke relevant å sammenlikne med andre land.

² <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=168100> se §§ 9 jf. 10

4.1.3 Yrkessjåførutdanning

Direktiv 2003/59/EF regulerer kravene til yrkessjåfører og setter rammene for de nasjonale regelverkene. Direktivet gir imidlertid rom for enkelte nasjonale tilpasninger og det er derfor relevant å se nærmere på hvordan nabolandene har regulert spørsmål knyttet til godkjenningen og gjennomføringen.

4.1.3.1. Danmark

Trafik- og Byggestyrelsen har fagorganet for det som gjelder yrkessjåfør i Danmark. Vi har fått informasjon om den danske ordningen gjennom kontakt med kontaktperson i styrelsen.

Enhver yrkessjåfør skal oppfylle de kvalifikasjonskrav som følger av direktivet, som blant annet stiller krav til utdannelsesforløp.³

Utdanningsenhetene som tilbyr kvalifikasjonsutdanning slik fastsatt i direktivet, er underlagt godkjenningsordning av myndighetene. Det stilles blant annet krav til godkjenning av undervisningsplan for alle kurs. Det er ikke regodkjenningsordning for utdanningsenhetene. Godkjenningen til lærestedet varer frem til den eventuelt blir tilbakekalt.

Når det gjelder spørsmålet om hvem som kan søke om slik godkjenning, så kan i prinsippet alle typer læresteder søke om godkjenning, det være seg 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 både fra Undervisningsministeriet og Trafik- og Byggestyrelsen.

Godkjenningen til lærestedet kan trekkes tilbake, dersom det foreligger grove eller gjentatte overtredelser av regelverket. Ved mindre alvorlige overtredelser kan også lærestedet få skjerpet eller hyppigere tilsyn. Den eneste reaksjonen myndighetene kan rette mot lærestedet er altså tilbakekalling av godkjenning.

4.1.3.2. Sverige

Trafikstyrelsen i Sverige har det overordnede ansvaret for yrkestrafikken på veg. Det innebærer at myndigheten blant annet utformer regelverk for yrkessjåfør. Vi har samlet informasjon ved tolkning av regelverket og informasjonen på nettsidene til styrelsen, men har ikke fått kontakt med ansatte ved styrelsen om dette rettsområdet.

Det kreves yrkeskompetansebevis for å kunne utøve yrket som yrkessjåfør i Sverige. For å få slikt bevis kreves det gjennomføring av grunnleggende utdanning og obligatorisk prøve. Kompetansebeviset gjelder i fem år. Deretter kreves det at føreren tar etterutdanning som vilkår for å fornye beviset.

³ <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=173306>

Det kreves tillatelse fra Vägtrafikkavdelingen i Transportstyrelsen for å kunne tilby yrkessjåførutdanning. Det stilles blant annet krav til tilbyderens økonomisk vederheftighet og det kan også stilles konkrete vilkår til godkjenningen. Krav om slik godkjenning gjelder imidlertid kun for private tilbydere. Offentlige skoler er unntatt fra godkjenningsordningen.⁴ Godkjenning til å tilby utdanning kan kalles tilbake dersom vilkårene for godkjenningen ikke oppfylles.

Det må i forbindelse med søknaden om godkjenning som yrkessjåfør betales en sum på kroner 5700. Lærestedene for yrkessjåførutdanning er ikke pliktet til å betale gebyr for godkjenning eller for etterfølgende tilsyn.

4.1.4 Gebyr

For andre land vises til det som står ovenfor, hvor det fremgår at det innenfor føreropplæringen, tas gebyr for både godkjenning og tilsyn i Sverige, men ikke i Danmark.

4.1.5. Spesielt om øvingskjøring

Til 3.5.1 Øvingskjøring må ikke være til fare.

Andre land er her ikke undersøkt, da det anses for å være et åpenbart behov for at eleven også må beskyttes av en slik bestemmelse.

Til 3.5.2 Krav til ledsager.

Kravene knyttet til privat øvingskjøring varierer mye fra land til land. I flere land, slik som Danmark, er privat øvingskjøring forbudt.

I Sverige er det krav om at ledsager skal gå på kurs mm. Det følger av körkortslagen (1998-488) kap 4 § 5 (1) at övningskörning skal skje under oppsikt av en som har «vana og skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser»

Bestemmelsen må ses i sammenheng med lovens § 7, som fastsetter konkrete krav til ledsagere:

- Vedkommende må ha fylt 24 år
- Innehatt førerrett i vedkommende klasse i minst 5 av 10 siste årene
 - o Forutsatt at førerkortet ikke har blitt tilbakekalt de siste 3 årene
- Gjennomført en såkalt «introduktionsutbildning» for øvelseskjøring for førerkort klasse B
 - o Ordningen med obligatorisk introduksjonskurs for ledsagere ble innført i 2006
 - o Kurset holdes av private aktører som må godkjennes av Trafikstyrelsen
 - o Kurset er gyldig i 5 år fra kursslutt
 - o Kursbeviset må alltid medbringes under øvelseskjøring

⁴ Lag (2007:1157) om yrkesförarkompetens kap 8 gir regler om yrkessjåførutdanningen. Kapitell § 3

- Det skal betales avgift til Trafikstyrelsen ved kursstart (saksbehandlingsgebyr på under 100 kr)

De foreslåtte endringene i Körkortslagen vil ikke berøre disse kravene.

Til 3.5.3 Uavbrutt førerett siste fem år.

Dette er kun en presisering av intensjonene da kravet kom inn i vegtrafikkloven. Når det gjelder Sverige er kravet delt i to, se ovenfor.

Til 3.5.4 Alderskrav trafikklærer som ledsager

Som nevnt ovenfor – til 3.5.2 er det stor forskjell på reglene knyttet til privat øvingskjøring. Vi har derfor ikke undersøkt dette nærmere.

Til 3.5.5 Helsekrav til elev

Her gjelder det samme som for 3.5.4. I tillegg kommer at regelen anses som så åpenbart fordelaktig for alle parter, at det ikke er behov for nærmere undersøkelser.

5. Forslag til lovendringer

5.1 Behovet for lovendringene

Behovet for lovendringer begrunnes dels med at dagens forskriftsbestemmelser bør ha klarere hjemler i loven, dels med at er ønskelig å innføre hjemler for enkelte nye krav.

Dagens § 27 i vegtrafikkloven inneholder relativt detaljerte krav til trafikklærere, herunder krav om at de må inneha en godkjenning. Bestemmelsen gir hjemmel for forskrifter om godkjenning av trafikklærere og om etablering og drift av trafikkskoler, samt gebyr. Faglig leder er ikke nevnt og, i denne sammenheng, heller ikke kursarrangør. Alle disse rollene bør omtales i loven med tilnærmet felles detaljeringsgrad. Den nærmere reguleringen fremkommer i forskrift.

Offentlig skoleverk er i en særstilling, men siden trafikkopplæringsforskriften stiller krav også til disse, bør de nevnes i loven.

Videre bør dagens forskriftsfestede tilsynshjemmel og de ulike tilsynsreaksjonene fremkomme i loven. Dette er påpekt av Sivilombudsmannen.

Tilsvarende vurderinger gjelder for utrykningsforskriften og yrkessjåførforskriften.

Evalueringen av føreropplæringen viser et behov for etterutdanning, særlig for undervisningspersonell/ansvarlige som tok utdanning før 2004. Der kom det også frem at undervisningspersonell/faglige ledere selv ønsket å forbedre sin kompetanse. Mange gjør det allerede i dag gjennom studier og kurs av ulike slag, men dessverre viser det seg ofte at de som trenger kompetanseheving mest ikke er blant disse.

I noen tilfeller fremstår tilbakekalling av godkjenning som et for strengt virkemiddel selv om (gjentatte) pålegg ikke blir etterkommet. I slike tilfeller vil en tvangsmulkt kunne være en mer effektivt og passende reaksjon.

Saksbehandlingsgebyr er blitt mer vanlig og bør vurderes også for godkjenning og tilsyn innenfor trafikantområdet.

Tilsvarende hensyn gjør seg i stor grad gjeldende innenfor utrykningsopplæring og yrkessjåførutdanning. Hensynet til sammenheng i regelverket tilsier også at områdene innenfor trafikantopplæring reguleres likt så langt det passer.

Erfaringer har videre vist at det er behov for enkelte endringer i reglene om øvingskjøring, både den som foregår i regi av en trafikkskole og den private øvingskjøringen.

5.2 Forslag til lovtekst med kommentarer

5.2.1 Førerkortrettet opplæring

Forslag til ny § 27 *Opplæringsinstitusjoner for føreropplæring*

Opplæring mot vederlag med sikte på å erverve en førerrett kan bare gis av godkjente trafikkskoler, godkjente kursarrangører og offentlig skoleverk. Departementet kan gjennom forskrift fastsette vilkår for godkjenning og drift, samt regulere gjennomføringen av førerkortrettet opplæring. Herunder kan det settes begrensinger med hensyn til hvilke klasser og emner det kan gis opplæring innenfor.

Den som skal gi opplæring mot vederlag skal ha trafikk lærergodkjenning. Departementet kan gjennom forskrift fastsette krav til alder, utdanning, førerkort og helse for å inneha slik godkjenning. Det kan gjennom forskrift stilles krav til habilitet, gjøres unntak fra kravet om trafikk lærergodkjenning, settes tilleggskrav for undervisning i visse klasser og emner, og det kan stilles krav om etterutdanning og regodkjenning for å opprettholde godkjenningen. Alt undervisningspersonell må kunne dokumentere tilfredsstillende vandel ved å legge fram politiattest som nevnt i politiregisterloven § 39 første ledd.

Departementet kan gjennom forskrift stille krav om og til faglig ansvarlig for opplæringen. Det kan stilles krav om særskilt godkjenning, utdanning, vandel, habilitet, særlig vilkår for visse oppgaver og det kan stilles krav om etterutdanning og regodkjenning for å opprettholde godkjenningen. Som dokumentasjon på vandelen kan det kreves at faglig leder legger fram politiattest som nevnt i politiregisterloven § 40.

Departementet fastsetter godkjenningsmyndighet gjennom forskrift.

Det føres tilsyn med godkjenningspliktig opplæring. Departementet fastsetter gjennom forskrift tilsynsmyndighet og nærmere bestemmelser om:

- a) pålegg om retting, advarsel, tvangsmulkt, midlertidig stans av virksomheten og tilbakekalling av godkjenning. Fortsatt godkjenning kan gjøres betinget av at egnet supplerende utdanning gjennomføres eller egnethetsprøve består.*
- b) avbrytelse og underkjenning av undervisning, herunder underkjenning av undervisning i offentlig skoleverk.*

Overfor virksomhet og person som utfører godkjenningspliktig opplæring uten formell godkjenning, kan det fastsettes bruk av pålegg om stans og ileggelse av tvangsmulkt.

Departementet kan gjennom forskrifter regulere tilsynssubjektenes plikt til å medvirke.

Departementet kan gjennom forskrift fastsette krav til tilsynspersonell.

Departementet kan gjennom forskrifter gi regler om gebyr for godkjenning og tilsyn.

Overskriften foreslås endret til «Opplæringsinstitusjoner for føreropplæring» slik at det kommer klart frem at bestemmelsen ikke bare omhandler trafikkskoler og trafikklærere.

Det foreslås å bygge om bestemmelsen slik at regulering av virksomheten kommer først.

§ 27 første ledd – opplæringsinstitusjoner

Den førerkortrettede trafikkopplæringen foregår i dag først og fremst på trafikkskolene, men kursarrangører kan også godkjennes for å gi opplæring innenfor visse mindre klasser/deler. Av hensyn til trafikksikkerhet og like konkurransevilkår mm. må det stilles samme krav til kursarrangører som til trafikkskoler, så langt det passer. Det foreslås derfor at vegtrafikkloven § 27 dels direkte regulerer og dels gir samme hjemler for kursarrangører og trafikkskoler. Dette er i samsvar med trafikkopplæringsforskriften.

Videre foregår det per i dag, førerkortrettet opplæring i offentlig skoleverk. Skoleverket gis rettigheter innenfor nærmere angitte klasser og pålegges også plikter i trafikkopplæringsforskriften. Offentlig skoleverk bør derfor omtales i vegtrafikkloven § 27. Det stilles i hovedtrekk de samme kravene til gjennomføringen av den obligatoriske undervisningen i offentlig skole som hos en trafikkskole. Opplæringen må foregå innenfor elevenes opplæringstilbud for å falle inn under reglene for offentlig skoleverk, slik at skolemyndighetene er ansvarlige for tilsyn. Dersom en offentlig skole ønsker å gi elevene et tilbud om føreropplæring i elevenes fritid, faller dette utenfor skolemyndighetenes tilsynsområde og utenfor definisjonen av opplæring i offentlig skoleverk. Ønsker skolen selv å tilby slik opplæring må skolen søke om godkjenning som trafikkskole eller, i visse emner, som kursarrangør. Skolen må da oppfylle alle de kravene som stilles til disse virksomhetene og blir underlagt tilsyn fra Statens vegvesen. Alternativt kan skolen leie inn en trafikkskole/kursarrangør til å forestå opplæringen.

Det er behov for å kunne begrense hvilke klasser de ulike opplæringsinstitusjonene kan undervise innenfor, slik trafikkopplæringsforskriften gjør i dag, for eksempel kan kursarrangør kun undervise i noen få klasser/emner.

§ 27 andre ledd – undervisningspersonell

Den som skal gi opplæring mot vederlag skal ha trafikkklærergodkjenning. Departementet kan gjennom forskrift fastsette krav til alder, utdanning, førerkort og helse for å inneha slik godkjenning. Det kan gjennom forskrift stilles krav til habilitet, gjøres unntak fra kravet om trafikkklærergodkjenning, settes tilleggskrav for undervisning i visse klasser og emner, og det kan stilles krav om etterutdanning og regodkjenning for å opprettholde godkjenningen. Alt undervisningspersonell må kunne dokumentere tilfredsstillende vandel ved å legge fram politiattest som nevnt i politiregisterloven § 39 første ledd.

Dagens § 27 omtaler kun trafikkklærere når det gjelder undervisningspersonell og setter visse konkrete krav til disse. Kravene synes til dels unødig detaljerte og det er også en ubalanse i at det bare er trafikkklærerne som omtales.

Utgangspunktet er at den som skal undervise skal ha trafikkklærergodkjenning uansett hvilken type opplæringsinstitusjon vedkommende underviser i. I trafikkopplæringsforskriften er det imidlertid gjort flere unntak fra dette kravet, for eksempel når det gjelder mopedopplæring. Det stilles også tilleggskrav for å undervise i mange klasser, for eksempel MC og tunge klasser.

Når det gjelder vilkårene for godkjenning vil dagens krav til utdanning og bestått prøve dekkes av det foreslåtte kravet om godkjenning og utdanning. Konkrete krav til alder kan vurderes og reguleres i forskriftssammenheng. Betegnelsen førerkort opprettholdes fordi en trafikkklærer bør ha de formelle forholdene i orden, i tillegg til å inneha føreretten.

Betegnelsen «inneha» er valgt for å vise at kravene ikke bare gjelder ved godkjenningen, men består så lenge trafikkklæreren har en godkjenning.

Muligheten for å stille helsekrav i tillegg til de helsekravene som fremkommer gjennom kravet om førerkort, foreslås tatt inn i loven. Det detaljreguleres så i trafikkopplæringsforskriften gjennom henvisning til førerkortforskriften. Foreslått formulering åpner for at det kan gjøres unntak slik at en trafikkklærer kan undervise på for eksempel deler av trafikalt grunnkurs i en kortere periode der vedkommende av medisinske grunner ikke har førerett.

Vandel

Det foreslås at trafikkklæreren skal dokumentere sin vandel med en barneomsorgsattest. Dagens hjemmel i vegtrafikkloven § 27 gir kun grunnlag for å kreve en ordinær politiattest. Dersom det skal kreves barneomsorgsattest, må lovteksten endres. Det anses hensiktsmessig å regulere kravet direkte i loven, siden godkjenningskravet følger direkte av loven.

Tilfredsstillende vandel er et absolutt krav for godkjenning. Er det registrert forhold i søkerens attest som får betydning for vedkommendes skikkethet som trafikkklærer, medfører

det at søknad om godkjenning som trafikklærer må avslås, jf. trafikkopplæringsforskriften § 6-2 første ledd. Blir Statens vegvesen gjort kjent med at vedkommende har begått straffbare forhold i etterkant av godkjenningen, som får betydning for å inneha godkjenning som trafikklærer, skal godkjenningen tilbakekalles, jf. trafikkopplæringsforskriften § 6-3 første ledd. Trafikklæreren er dessuten forpliktet til å melde fra om vedkommende ikke lenger fyller vandelskravene, forskriftens § 6-1.

Stortinget vedtok ny politiregisterlov 11. mars 2010, jf. Ot. prp. nr. 108 (2008-2009). Loven trådte i kraft 1. januar 2014. Lov 28. mai 2010 nr. 16 om behandling av opplysninger i politi og påtalemyndighet (politiregisterloven) inneholder regler om politiattest for personer som skal ha omsorg for eller oppgaver knyttet til mindreårige (barneomsorgsattest).

En såkalt barneomsorgsattest har innhold som nevnt i politiregisterloven § 39. Politiregisterloven § 37 første ledd regulerer formål som berettiger bruk av politiattest, nærmere bestemt bokstav h. Politiregisterloven § 37 første ledd bokstav h sier at politiattest, jf. § 36 første ledd nr. 1, bare kan brukes for å *«utelukke fysiske og juridiske personer fra stilling, virksomhet, aktivitet eller annen funksjon dersom utelukkelse kan forhindre at personer begår overgrep mot eller har skadelig innflytelse på mindreårige, eller bidrar til å øke tilliten til at mindreårige tas hånd om av skikkede personer»*. Formålet med barneomsorgsattesten er altså å forhindre at personer som skal ha oppgaver overfor mindreårige, skal begå overgrep mot eller ha skadelig innflytelse på barna. Barneomsorgsattest brukes etterhvert på de fleste områder der personer nettopp skal ha omsorg for eller være i et tillitsforhold til mindreårige. Det kan eksempelvis vises til [lov om barneverntjenester](#) (barnevernloven) § 6-10, [lov om universitet- og høyskoler](#) (universitets- og høyskoleloven) § 4-9, [lov om grunnskolen og den vidaregående opplæringa](#) (opplæringslova) § 10-9.

En barneomsorgsattest er begrenset til de lovbrudd som uttrykkelig er nevnt i politiregisterloven § 39. I motsetning til den ordinære politiattesten viser barneomsorgsattesten også siktelser, tiltaler og ikke rettskraftige reaksjoner for disse lovbruddene. Det er heller ingen tidsbegrensninger for drap og seksualforbrytelser i en barneomsorgsattest. Tidsbegrensninger for de øvrige lovbruddene er uttrykkelig nevnt i politiregisterloven § 39. En ordinær politiattest tar for seg alle typer lovbrudd. På attesten registreres imidlertid kun rettskraftige reaksjoner, og med tidsbegrensninger som nevnt i politiregisterloven § 40.

Formuleringen «må kunne dokumentere» er foreslått for at det skal kunne kreves barneomsorgsattest ved alle nye godkjenninger, samtidig som det ikke oppstår et krav om at alle som allerede er godkjent må fremlegge en slik attest. For allerede godkjente trafikklærere kan tilsynsmyndigheten kreve barneomsorgsattest der den finner behov for det.

I den norske føreropplæringen er trafikklæreren mye alene med elever som vanligvis er under myndighetsalder. Når eleven har kjøretimer er eleven i praksis helt under lærerens kommando når det gjelder hvor de skal kjøre og hvor de skal stanse. For enkelte klasser er

eleven ned i 15 år, selv om eleven da sjelden er alene med lærer. En barneomsorgsattest vil gi et bedre bilde av den aktuelle trafikklæreren sin skikkethet, da den er spesielt tilpasset personer som jobber med barn. På denne bakgrunn foreslås det å innføre krav om at vandelen skal dokumenteres med en barneomsorgsattest.

Habilitet

Det foreslås videre å ta inn et krav om habilitet i lovens bestemmelse. Bakgrunnen for dette er særlig at førerrett i enkelte klasser erverves uten at det avlegges noen form for førerprøve. Det er bare krav om gjennomføring av obligatorisk opplæring. Dette gjelder bl.a. utvidelse av klasse B til klasse B kode 96, noe som innebærer en rett til å kunne kjøre med tyngre henger, og utvidelse av klasse A2 til A; utvidelse av retten til å kjøre MC fra mellomtung til tung. Det er ressurskrevende å kontrollere gjennom tilsyn at korrekt opplæring faktisk er gitt, slik at innmelding fra opplæringsinstitusjonen i praksis innebærer å tilrettelegge grunnlaget for avgjørelsen om at eleven skal få en førerrett, jf. forvaltningsloven § 6. Siden trafikkskolen, faglig leder og trafikklærer har fått en godkjenning som gir dem rett til å gi obligatorisk opplæring, samt melde opplæringen inn til Statens vegvesen, vil rollen i hvert fall nærme seg 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 kunne nå hovedmålet med føreropplæringen. Hovedmålet er tilnærmet likt formulert i alle klasser og lyder i forskriften § 11-1 for klasse B (personbil) slik (justert i oppsettet):

Etter å ha gjennomført trafikkopplæringen i klasse B skal eleven ha den kompetansen som er nødvendig for å kjøre bil på en ansvarlig måte.

Eleven skal ha de kunnskaper og ferdigheter, den selvinnsikt og risikoforståelse, som er nødvendig for å kjøre på en måte som er trafikksikker, gir god samhandling, fører til god trafikkavvikling, tar hensyn til helse, miljø og andres behov og er i samsvar med gjeldende regelverk.

For å ha en mulighet for å nå dette målet må opplæringen gjennomføres etter intensjonen og ikke meldes inn på feil grunnlag av en inhabil trafikklærer. Innholdet i habilitetskravet ifht føreropplæring vil utdypes i forskrift og/eller retningslinjer.

Ut fra direktivkrav foreslås det nå å innføre habilitetskrav for kontrollører som gjennomfører periodiske kjøretøykontroller («EU-kontroller») hos et kontrollorgan. Vi mener det er store likhetstrekk mellom slike kontroller og den obligatoriske opplæringen, og at det derfor bør være tilsvarende reguleringer.

Utdanning

Det foreslås at hjemmelen for å forskriftsfeste et krav om spesialutdanning gjøres mer generell. Videre foreslås en hjemmel i loven for å forskriftsfeste krav om etterutdanning for undervisningspersonell. Kravet om etterutdanning er nytt og må sees i sammenheng med en regodkjenningsordning.

Kompetansen blant trafikklærerne i Norge har blitt omtalt og diskutert i ulike sammenhenger de senere år. Viktigheten av å sikre høy kvalitet i føreropplæringen omtales i Nasjonal transportplan 2014–2023, Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014 – 2017 og

Statens vegvesens handlingsprogram 2014 – 2017. Det fremgår bl.a. at man skal vurdere særlige kompetansekrav for de som skal undervise i de obligatoriske delene og krav om mer utdanning for trafikklærere som ikke har utdanning på høyskolenivå.

Som et ledd i kartleggingen av status på dette området ble det gitt et oppdrag til SINTEF i 2012 – 2013. Rapporten, *Utdanning og kompetansebehov blant trafikklærere i Norge*, ble avlevert til Vegdirektoratet høsten 2013. Her konkluderes det blant annet med at utdanningsnivået generelt er svært varierende blant dagens trafikklærere, at nivået er noe høyere blant trafikklærerne generelt enn blant faglige ledere og at det både er behov og interesse for etter- og videreutdanning.

Videre har flere forskningsinstitusjoner, i perioden fra 2011 til 2014, utført et omfattende evalueringsarbeid på oppdrag fra Statens vegvesen. Evalueringen gjaldt implementeringen av den føreropplæringen som ble etablert i 2005. Også her var et gjennomgående funn at trafikklærerne har behov for et betydelig kompetanseløft. Av de mest sentrale funn var at trafikklærerne har behov for grundigere forståelse for dagens forskrift med tilhørende læreplaner, siden disse stiller omfattende og endrede krav til trafikklærernes kompetanse. I rapporten *Evaluering av norsk føreropplæring etter 2005*, Vegdirektoratet januar 2015, presenteres funnene. Evalueringsrapporten presenterer et bilde av et generelt kompetansehevingsbehov i form av etterutdanning for alle trafikklærere, for å sikre en mer ensartet kompetanseplattform.

I rapporten deles utdanning i tre hovedgrupper: Grunnutdanning, spesialutdanning og etterutdanning. Med grunnutdanning for trafikklærere siktes til den utdanningen som er nødvendig for å få en trafikklærergodkjenning for å undervise i klasse B (vanlig personbil). Med spesialutdanning siktes til den utdanningen en trafikklærer må ta for å undervise i særskilte klasser, for eksempel klasse A motorsykel, særskilte kurs eller for å ha spesielle roller. Med etterutdanning siktes til utdanning trafikklæreren må ta for å beholde sin undervisningsrett/sin rolle.

Den omtale og de anbefalinger som gis nedenfor bygger på Vegdirektoratets evalueringsrapport.

Grunnutdanning for trafikklærere er fortsatt tenkt å være en toårig høgskoleutdanning. Enkelte har ønsket krav om treårig utdanning (bachelor), men det anses ikke som aktuelt pr. i dag. Når det gjelder nordmenn som reiser til utlandet for å ta grunnutdanning, så er denne ordningen under vurdering, herunder vurderes det hvor langt kravet som følger av EØS-avtalen strekker seg.

Det er i dag heller ikke planer om endret bruk av hjemmelen for spesialutdanning, ut over at den også skal kunne benyttes for å stille krav om utdanning dersom trafikklæreren skal ha spesielle roller overfor trafikklærerstudenter og trafikklærere i prøveperiode. Siden dette er mest aktuelt for faglig leder, behandles det nedenfor under punktet om faglig leder. Det er således ikke nå ønske om å innføre krav om særskilt utdanning for lærere uten høgskoleutdanning, for å kunne undervise på visse obligatoriske kurs for klasse B

(personbil). Det anses viktigere at læreren kan følge eleven gjennom opplæringsløpet og se opplæringen som en helhet. Et krav om etterutdanning mm. vil dessuten i en viss grad kompensere for manglende høgskoleutdanning. Dersom etterutdanningen ikke har den ønskede funksjonen, må det vurderes å stille ytterligere krav. Ny hjemmel i vegtrafikkloven er ment å åpne for dette, men slike krav må i så fall gjennomføres ved en forskriftsendring med vanlig høringsprosess.

På bakgrunn av de rapporter som foreligger foreslås det en hjemmel for krav om etterutdanning for alle trafikklærere kombinert med en ordning med regodkjenning. Forslaget må sees i sammenheng med den føreropplæringen vi har i Norge. Ungdomsulykkene har vært omfattende og føreropplæringen er et viktig virkemiddel for å redusere slike ulykker. Dagens føreropplæring har som siktemål å skape nye førere som forstår sin rolle i trafikken, som har god risikoforståelse, selvinnsikt og derfor velger trafikksikre løsninger. Det er krevende å påvirke elevene så et slikt mål kan nås.

Mange av dagens lærere fikk sin godkjenning før det ble krav om 2-årig høgskoleutdanning. Noen av disse har tatt tilleggsutdanning, andre har ikke det. Særlig denne siste gruppen har behov for snarlig etterutdanning, men alle lærere vil ha behov for etterutdanning på sikt. Etterutdanningen skal først og fremst ha som formål å videreutvikle lærerens kompetanse, herunder gi kunnskap om den teknologiske utviklingen innenfor kjøretøy, nye regler, pedagogiske metoder osv. Dette må sees i sammenheng med at føreropplæringen er i stadig utvikling. Det er viktig at trafikkopplæringen følger kjøretøyutviklingen med tanke på utstyr og systemer som skal hjelpe føreren med kjøreoppgaven. Det fremheves derfor av representanter for utdannings- og bransjeorganisasjonene at trafikklæreren må ha kompetanse i hvordan de skal forholde seg til de nye tekniske systemene som kommer.

Etterutdanning kan bidra til at trafikklærerne øker sin bevissthet rundt egen praksis og til å gjøre gode og mer bevisste pedagogiske valg. Dermed blir de bedre rustet til å undervise i tråd med generelle overordnede mål og intensjoner, og settes i stand til å utnytte potensialet i læreplanen bedre. Også etterutdanningen må legge vekt på å utdanne trafikklærere som kan tilpasse seg endringene i samfunnet, i regelverk, pedagogisk tilnærming og teknisk utvikling.

Behovet for kompetanseheving uttrykkes i stor grad også av trafikklærerne selv.

Når det gjelder omfang av etterutdanningen, ser man for seg et krav om ca. 5 dager opplæring hvert 5. år for en trafikklærer i klasse B (personbil). Dette tilsvarer dagens krav til etterutdanning for yrkessjåfører. Videre at kravet kan oppfylles gjennom ulike opplæringstiltak; for eksempel kan det være styrt krav til innhold for 3 dager som skal dekke regelendringer, teknisk utvikling, pedagogiske prinsipper osv., mens 2 dager kan velges mer fritt innenfor et videre fagfelt. Større faglige konferanser kan inngå som en del av opplæringen, både innenfor den styrte og den frie delen. Det vil ikke være krav om at etterutdanningen skal ligge på høyskolenivå, men relevant høyskoleutdanning vil ofte kunne godkjennes som (en del av) etterutdanning. Trafikkskoler som i dag sørger for at trafikklærerne jevnlig gjennomfører kurs o.l. som gir en god oppdatering, vil sannsynligvis

allerede ligge innenfor fremtidige krav. Når etterutdanning blir obligatorisk, vil tilbudene bli flere, slik at det blir enkelt å finne egnede kurs o.l.

Hvilke krav som skal stilles til etterutdanningen, må reguleres nærmere i forskrift og vil utredes mer i den forbindelse. Det må blant annet vurderes om omfanget /hyppigheten skal være noe større de først 10–15 årene for trafikklærere uten høgskoleutdanning. Ordningen med etterutdanning må uansett legges opp på en slik måte at den ikke blir for krevende for Statens vegvesen som godkjennings- og tilsynsmyndighet.

Kravet om etterutdanning bør innføres over flere år, slik at de med den eldste godkjenningen må ta etterutdanning først. Dette vil være faglig fornuftig og dessuten gjøre innføringen praktisk mulig. Samme prinsipp ble benyttet ved innføringen av etterutdanning for yrkessjåfør, og viste seg å være en gunstig løsning.

I forbindelse med en regodkjenning vil godkjenningsmyndigheten, i tillegg til å kontrollere at etterutdanning er gjennomført, også kunne undersøke om de øvrige godkjenningsvilkårene er oppfylt. Dette vil bli regulert nærmere på forskriftsnivå. Det anses mest aktuelt å kontrollere førerkort og helse.

Det har kommet forslag om å innføre en ordning der en lærer kan ta en utdanning som gir vedkommende kompetanse til å undervise kun på tunge kjøretøy. Slik var det tidligere, men ordningen ble lite benyttet og derfor fjernet. Etter at yrkessjåførutdanningen har kommet, kan dette stille seg annerledes, siden flere av lærestedene for yrkessjåførutdanningen er trafikkskoler. Forslaget til lovbestemmelse anses å åpne for en slik mulighet, men dette må først utredes nærmere på forskriftsnivå med tilhørende høringsprosess.

Undervisningspersonell som ikke er trafikklærere

Trafikkopplæringsforskriften åpner for at andre enn trafikklærere kan undervise i klasse AM146 (tohjulsmoped), klasse S (beltemotorsykkel – snøskuter) og trafikalt grunnkurs med førstehjelp. Dette gjelder til dels både når opplæringen foregår i regi av en trafikkskole og i regi av en kursarrangør, i tillegg til offentlig skoleverk. Det er heller ikke krav om andre former for personlig godkjenning for dette undervisningspersonellet. Kravene knyttet til de to førerkortklassene er under vurdering.

Selv om det ikke kreves personlig godkjenning som trafikklærer, er det tilsvarende behov for å kunne stille krav om alder, utdanning herunder etterutdanning, helse og vandel for disse som for trafikklærerne. Kravene kan være noe lavere, eller trekke inn kompensierende krav avhengig av de oppgaver vedkommende undervisningspersonell skal utføre. Ved opplæring innenfor snøskuter kan således kompetanse innenfor villmarksliv og villmarksforvaltning være relevant. Forslaget til lovendring anses for å åpne for å forskriftsfeste krav til alt undervisningspersonell; når man gjør et unntak fra hovedregelen om trafikklærergodkjenning, kan det settes andre saklige vilkår til annet undervisningspersonell. Kravene til slikt undervisningspersonell vurderes ved godkjenning av trafikkskolen/kursarrangøren og/eller ved tilsyn.

Vandelskravet innføres direkte gjennom lovendringen. Vandelen skal kunne dokumenteres med barneomsorgsattest også for undervisningspersonell hos kursarrangør. På linje med det som gjelder for trafikklærere vil slik attest kreves ved ny godkjenning. For undervisningspersonell hos allerede godkjente kursarrangører kan tilsynsmyndigheten kreve dokumentasjon gjennom barneomsorgsattest der den finner behov for det. Siden det ikke har vært vandelskrav for slikt undervisningspersonell tidligere, vil det oftere være behov for dokumentasjon her enn for trafikklærere.

Undervisningspersonell i offentlig skoleverk

Forslaget til lovtekst anses for å dekke de krav som forskriften i dag stiller til lærere i offentlig skoleverk. For øvrig følger offentlig skoleverk skoleverkets egne regler, herunder like strenge vandelskrav.

Forslag til § 27 tredje ledd

Departementet kan gjennom forskrift stille krav om og til faglig ansvarlig for opplæringen. Det kan stilles krav om særskilt godkjenning, utdanning, vandel, habilitet, særlig vilkår for visse oppgaver og det kan stilles krav om etterutdanning og regodkjenning for å opprettholde godkjenningen. Som dokumentasjon på vandelen kan det kreves at faglig leder legger fram politiattest som nevnt i politiregisterloven § 40.

Siden faglig ansvarlig/faglig leder ikke er nevnt i vegtrafikkloven § 27 bør denne rollen inn i lovteksten, på linje med trafikklærer. Trafikkopplæringsforskriften har parallell regulering av begge rollene, selv om kravene er forskjellige. Foreslått ordlyd vil dekke forskriftens krav, samt enkelte nye krav. Betegnelsen «faglig ansvarlig» er valgt fordi den anses mer dekkende for det faglige innholdet og vil kunne passe selv om betegnelsen «faglig leder» skulle endres.

Faglig leder må i dag, utover trafikklærerutdanning, gjennomføre en faglig lederutdanning som kan anses som en grunnutdanning for å kunne bli faglig leder. Når det gjelder spesialutdanning må faglig leder ofte ha samme klassespesifikke spesialutdanning som trafikklærerne. Det kan videre være aktuelt å stille krav om en spesialutdanning for særskilte oppgaver. Etterutdanning vil være et tillegg som kreves for å beholde en faglig godkjenning. (For definisjon av grunnutdanning, spesialutdanning og etterutdanning se omtale under trafikklærer.)

Faglig leder skal sørge for utarbeidelse av det faglige undervisningsopplegget, har ansvaret for å veilede og kontrollere skolens trafikklærere, skal sørge for at trafikklærerne gjennomgår nødvendig faglig utvikling osv., jf. trafikkopplæringsforskriften § 6–14. Samtidig er faglig leder i snitt eldre enn trafikklærerne, noe som innebærer at relativt flere av de faglige lederne mangler høgskoleutdanning. Evalueringen omtalt ovenfor har vist at faglige ledere med trafikklæregodkjenning, kanskje også faglig ledergodkjenning, fra før 2004, ikke alltid har de rette forutsetningene for å veilede og kontrollere sine trafikklærere. De kan være ukjente med de prinsippene dagens føreropplæring bygger på og ikke forstå betydningen av oppbyggingen og de enkelte elementene.

Det hadde vært ønskelig at alle faglige ledere hadde toårig høgskoleutdanning, men det er svært inngripende å frata dem som allerede arbeider som faglig leder den godkjenningen han/hun har. Flere av disse lederne har dessuten sørget for egen kompetanseheving på andre måter. Kravet om toårig høgskoleutdanning bør derfor antagelig først og fremst innføres for fremtidige faglige ledere.

I tillegg bør det stilles krav om en spesialutdanning og/eller toårig utdanning for visse særlig krevende roller faglig leder kan ha i tillegg til sin vanlige funksjon. Særlig kritisk er manglende kompetanse i forbindelse med trafikkklærere i såkalt prøveperiode. Proveperiode er aktuelt når en person har trafikkklærerutdanning fra et annet EU/EØS-land og ønsker å praktisere i Norge. Vedkommende må da ofte gjennomføre enten en prøveperiode eller bestå en egnethetsprøve før vedkommende får norsk fullverdig godkjenning. I en prøveperiode har faglig leder en viktig rolle med å bistå så læreren får forståelse for de hensyn norsk føreropplæring bygger på og innholdet i norsk føreropplæring. Trafikkklærere med utdanning fra utlandet, mangler nettopp utdanning i de delene av føreropplæringen som kom i 2005. Det er her stor forskjell mellom Norge og de fleste andre land, selv om stadig flere andre land arbeider for å nærme seg den norske modellen. Den faglige lederen bør derfor selv minst ligge på samme (formelle) nivå som læreren i prøveperiode skal oppnå. Tilsvarende krav bør stilles til faglige leder som skal ta ansvar for trafikkklærerstudenter ved Nord universitet (tidligere HiNT) og HiOA når disse har praksisperiode på en trafikkskole. I visse tilfeller kan det være en trafikkklærer som har delansvar overfor en trafikkklærer i prøveperiode eller en trafikkklærerstudent. Da bør samme krav stilles til denne.

Alle faglige ledere bør gjennomføre en etterutdanning, også de med nyere utdanning. Innholdet i en slik etterutdanning må være rettet mot de særlige oppgavene og ansvaret en faglig leder har. Denne vil komme i tillegg til den etterutdanningen de må ta som trafikkklærer. Her kan det vurderes om lengden på etterutdanningen bør tilpasses den utdanningen vedkommende har fra før. Dersom den faglige lederen kan dokumentere å ha tatt betydelig tilleggsutdanning i ettertid, vil vedkommende kunne likestilles med dem med utdanning fra de senere år.

Den nærmere reguleringen av innhold og omfang av de ulike typene utdanning vil vurderes og reguleres på forskriftsnivå med alminnelig høringsprosess. Det vil da også vurderes om man bør sette et tak for hvor mange skoler og trafikkklærer en faglig leder kan ha ansvaret for, slik det er på andre områder. Foreslått ordlyd anses å hjemle en forskriftsregulering av en slik begrensning.

Faglig leder har ansvar også for selve virksomheten, ikke bare i forhold til elevene. Det er derfor behov for at faglig leder skal fremlegge ordinær politiattest ved godkjenning, siden den vil omfatte forhold som ikke fremkommer i en barneomsorgsattest. Dette innebærer ingen endring ifht. dagens regelverk, utover at attesten må fremlegges på tidspunktet for søknad om godkjenning som faglig leder, ikke ved søknad om godkjenning som trafikkklærer. Vandelskravet for faglig leder vil fremkomme i trafikkopplæringsforskriften, ikke direkte av loven, siden hele ordningen med faglig leder fastsettes gjennom forskrift.

Regodkjenningsordningen for faglig leder vil være tilsvarende som for trafikklærere.

Forslag til § 27 fjerde ledd

Departementet fastsetter godkjenningsmyndighet gjennom forskrift.

Formålet med en godkjenningsordningen er trafikksikkerhet, miljøhensyn, like konkurransevilkår, sikre forbrukerrettigheter og å hindre svindel.

Det anses fordelaktig å fastsette myndigheten i forskrift og ikke i loven.

Statens vegvesen er i dag godkjenningsmyndighet. Det er ikke planer om å endre dette.

Forslag til § 27 femte ledd

Det føres tilsyn med godkjenningspliktig opplæring. Departementet fastsetter gjennom forskrift tilsynsmyndighet og nærmere bestemmelser om:

- a) pålegg om retting, advarsel, tvangsmulkt, midlertidig stans av virksomheten og tilbakekalling av godkjenning. Fortsatt godkjenning kan gjøres betinget av at egnet supplerende utdanning gjennomføres eller egnethetsprøve består.*
- b) avbrytelse og underkjenning av undervisning, herunder underkjenning av undervisning i offentlig skoleverk.*

Overfor virksomhet og person som utfører godkjenningspliktig opplæring uten formell godkjenning, kan det fastsettes bruk av pålegg om stans og ileggelse av tvangsmulkt.

Formålet med tilsynet er det samme som for godkjenningsordningen; trafikksikkerhet, miljøhensyn, like konkurransevilkår, sikre forbrukerrettigheter og å hindre svindel.

Formålet med endringen er først og fremst å skaffe dagens tilsynsreaksjoner en klar hjemmel i loven. I tillegg foreslås en hjemmel for å innføre tvangsmulkt og for å kunne reagere overfor ikke-godkjente virksomheter og personer som utfører godkjenningspliktig opplæring.

I forslaget er valgt formuleringen «godkjenningspliktig opplæring» slik at det kan føres tilsyn med slik opplæring også når den gis av virksomheter/personer som ikke har godkjenning for dette. Dette vil bl.a. gi rett til å føre tilsyn med piratskoler. Liknende formulering har man hatt når det gjelder kjøretøyverksteder. Det vil i praksis være vanskeligere å reagere overfor piratskoler enn overfor verksteder, fordi piratskolene ofte ikke har en fast adresse, i motsetning til verkstedene. Det er likevel en viss mulighet for å avdekke piratvirksomhet. I noen tilfeller tilbyr piratvirksomheten kurs og øvingskjøring på nett og det kommer også inn tips til Statens vegvesen. Dersom det stilles krav til ledsager slik det foreslås, vil piratkjøring kunne avdekkes i kontroll langs veg. Det bør da være mulig å reagere.

Hjemmelen gir også anledning til å undersøke opplæring som gis av lærere i offentlig skoleverk til elever i elevenes fritid.

Av tilsynsreaksjonene er pålegg den mest vanlige reaksjonen og inneholder som oftest et krav om retting. Pålegget innebærer krav om endring. Pålegg er i forslaget knyttet til retting, siden alternative mulige pålegg er nevnt særskilt.

Reaksjonen advarsel brukes ofte som trinn to i en tilsynssak, hvis et pålegg ikke fungerer. Advarselen har i seg selv ingen direkte virkning, men medfører at det skal mindre til for at en godkjenning kan kalles tilbake ved neste overtredelse. Advarselen har som formål å skape en forbedring slik at mottakeren for fremtiden følger regelverket.

Tilbakekall kan skyldes at vilkårene for en gitt godkjenning ikke lenger er oppfylt eller andre alvorlige brudd på regelverket. I de fleste tilfellene er det da allerede gitt pålegg og/eller advarsel. Tilbakekallet vil gjerne forutsette en forbedring for/i fremtidig virksomhet.

Tilbakekall av godkjenning er en meget alvorlig reaksjon for de fleste. Det foreslås derfor å innføre tvangsmulkt som en ny reaksjon. Tvangsmulkt kan ilegges når et pålegg ikke er etterkommet innen en fastsatt frist. Fristen fastsettes etter en individuell vurdering i hvert enkelt tilfelle. Den må alltid være så lang at det er mulig å utbedre forholdet og dermed unngå tvangsmulkten. En tvangsmulkt vil i visse situasjoner gi et bedre oppfylleelsespress enn tilbakekalling. Tvangsmulkten skal skape en handling og virker fremover. Tvangsmulkt vil også kunne benyttes overfor piratskoler, der det ikke er noen godkjenning å tilbakekalle.

Tvangsmulkt kan være et engangsbeløp eller en løpende mulkt. En løpende mulkt vil normalt gi det beste oppfylleelsespresset. Løpende tvangsmulkt er en krevende reaksjonsform fordi den krever aktiv oppfølging fra tilsynsmyndigheten. Dersom den løper over lang tid, må det foretas en forholdsmessighetsvurdering slik at ikke totalbeløpet blir urimelig. Innretter ikke tilsynssubjektet seg etter pålegget på tross av den løpende tvangsmulkten må godkjenningen kalles tilbake, ev. må forholdet anmeldes.

Trafikkopplæringsforskriften har i dag en generell hjemmel for å kunne ilegge pålegg. Pålegg anses derfor, med dagens ordlyd, å kunne benyttes også for å stanse en virksomhet. Det er imidlertid ønskelig å presisere dette. Med «stansen» menes en kortvarig stans, i motsetning til tilbakekalling av godkjenning for et nærmere angitt tidsrom. Stansen kan gjelde kun en bestemt type opplæring. Det kan for eksempel være aktuelt dersom en skole mangler nødvendig utstyr for å gjennomføre en bestemt opplæringssekvens. Under en slik begrenset stans, vil skolens og lærerens virksomhet for øvrig kunne fortsette. Stansen vil dessuten bare gjelde frem til det aktuelle utstyret er anskaffet. Er det mangler som påvirker hele driften, vil et pålegg om stans fungere som et tilbakekall av godkjenning i stansperioden. Pålegg om stans vil kunne være særlig aktuelt overfor piratskoler, siden det her ikke er noen godkjenning å tilbakekalle.

Forskriften § 6-1 andre ledd krever i dag at undervisningspersonell følger med i den faglige utviklingen og de kan pålegges å delta i offentlig godkjente kurs. I noen tilfeller er den som underviser eller faglig leder så uegnet at det ikke hjelper å tilbakekalle godkjenningen og kanskje heller ikke å ilegge tvangsmulkt. Forholdene forblir like dårlige. I slike tilfeller må vedkommende forbedre sin kompetanse gjennom utdanning, kurs, selvstudier el. Det er da ønskelig med en uttrykkelig hjemmel for å kunne forskriftsfeste et krav om en kompetanseforbedring som en betingelse for å beholde eller gjenerverve godkjenningen.

Gitt at det kommer et krav om etterutdanning, blir det forhåpentligvis lite behov for en slik reaksjon.

Tilsynsmyndigheten kan i dag avbryte eller underkjenne undervisningen. Det spesielle med disse reaksjonene er at de virker direkte overfor eleven. Eleven får enten ikke gjennomført den opplæringen vedkommende har stilt opp på, eller eleven får opplæringen underkjent i ettertid. Avbryte kan være aktuelt både for obligatorisk og ikke-obligatorisk opplæring, men for ikke-obligatorisk blir reaksjonen primært benyttet der opplæringen anses som farlig eller der læreren ikke har godkjenning for den klassen vedkommende underviser i. Avbrytelse av opplæring som reaksjonen, vil ofte kunne ha sammenheng med pålegg om stans. Hvis en obligatorisk opplæring avbrytes eller underkjennes, må eleven ta hele eller deler av opplæringen på nytt. Slike reaksjoner benyttes bare i grove tilfeller, der det er klart at eleven langt fra får den opplæringen vedkommende har krav på og som er viktig for at eleven skal bli en trafikksikker fører. I praksis tilbyr opplæringsinstitusjonen normalt eleven ny opplæring vederlagsfritt. Også opplæring i offentlig skoleverk kan underkjennes dersom det kommer frem at avviket er så alvorlig at eleven ikke kan anses å ha gjennomført vedkommende obligatoriske opplæring.

Overfor virksomhet/person som utfører godkjenningspliktig opplæring uten godkjenning vil det være pålegg om stans og tvangsmulkt som er relevante virkemidler, siden det her ikke er noen godkjenning å tilbakekalle.

Det har vært vurdert om det bør innføres en hjemmel for å ilegge et overtredelsesgebyr. Alle forhold tatt i betraktning foreslås ikke dette. Det er ønskelig å fortrinnsvis ha reaksjoner som fullt ut følger forvaltningssporet og de foreslåtte reaksjonene anses dessuten som tilstrekkelige. I tillegg kommer at det kan stilles spørsmål ved om et ilagt overtredelsesgebyr vil hindre etterfølgende tilbakekalling for samme forhold, dersom tilbakekallingen i vedkommende tilfelle må anses for å være en sanksjon. Hvis man innførte overtredelsesgebyr ville det nok i praksis være aktuelt å ilegge det på stedet eller etter en kortere saksbehandling, mens et tilbakekall først ville bli besluttet etter en grundigere gjennomgang av flere forhold.

Håndteringen av reaksjonene (ev. sanksjonene) mv. ovenfor må vurderes utfra den videre behandlingen av Prop. L 62 (2015–2016) Endringer i forvaltningsloven mv. (administrative sanksjoner mv.). Dette vil bli vurdert på forskriftsnivå og gjennom retningslinjer. Den eneste nye reaksjonen/sanksjonen som foreslås, tvangsmulkt, vil alltid virke fremover og dermed være en reaksjon som følger forvaltningssporet.

Forslag til § 27 sjette ledd

Departementet kan gjennom forskrifter regulere tilsynssubjektenes plikt til å medvirke.

Et godt fungerende tilsyn forutsetter at tilsynssubjektene gir opplysninger, viser frem og utleverer til kontroll dokumenter osv. Dette kravet fremkommer i dag av trafikkopplæringsforskriften, særlig § 5–11. Det er slike krav som anses for å falle inn under forslaget om en hjemmel for å kunne kreve at tilsynssubjektet må medvirke. Det er således ikke et nytt krav.

Forslag til § 27 syvende ledd.

Departementet kan gjennom forskrift fastsette krav til tilsynspersonell.

Det er i dag ingen lov- eller forskriftsfestede krav til tilsynspersonell og deres kompetanse. Kravene styres av interne føringer i Statens vegvesen. Innenfor tilsyn på trafikantområdet er det heller ikke direktivkrav om dette, i motsetning til for førerprøvesensorer og kommende krav innenfor tilsyn med kontrollorgan for periodisk kontroll. Det foreslås likevel å ta inn en hjemmel også for tilsyn på trafikantområdet. Deretter må det nærmere innholdet i et slikt krav vurderes i forskriftssammenheng.

Forslag til § 27 åttende ledd.

Departementet kan gjennom forskrifter gi regler om gebyr for godkjenning og tilsyn.

Gebyr behandles under 5.2.4.

5.2.2 Utrykning

Forslag til § 29 nytt tredje til syvende ledd:

Opplæring med sikte på å erverve kompetansebevis for utrykningskjøring kan bare gis av godkjente kursarrangører og av Politihøgskolen. Departementet kan gjennom forskrift fastsette vilkår for godkjenning og drift, samt regulere gjennomføringen av opplæringen. Det kan herunder fastsettes krav om at kursarrangøren må ha en godkjent undervisningsansvarlig og at den som skal gi opplæringen må være godkjent utrykningsinstruktør. Det kan også fastsettes krav til utdanning, vandel, førerrett og erfaring for å inneha slike godkjenninger, samt om etterutdanning og regodkjenning for å opprettholde godkjenningen, og stilles krav til habilitet. Som dokumentasjon på vandelen kan det kreves at det legges fram politiattest som nevnt i politiregisterloven § 40.

Det føres tilsyn med godkjenningspliktig opplæring etter andre og tredje ledd.

Departementet fastsetter gjennom forskrift tilsynsmyndighet og nærmere bestemmelser om:

- a) pålegg om retting, advarsel, tvangsmulkt, midlertidig stans av virksomheten og tilbakekalling av godkjenning. Fortsatt godkjenning kan gjøres betinget av at egnet supplerende utdanning gjennomføres eller egnethetsprøve består.*
- b) avbrytelse og underkjenning av undervisning.*

Overfor virksomhet og person som utfører godkjenningspliktig opplæring uten formell godkjenning, kan det fastsettes bruk av pålegg om stans og ileggelse av tvangsmulkt.

Departementet kan gjennom forskrifter regulere tilsynssubjektenes plikt til å medvirke.

Det kan fastsettes krav til tilsynspersonell.

Departementet kan gjennom forskrifter gi regler om gebyr for godkjenning og tilsyn.

Reguleringen av utrykningsopplæringen har en svært tynn hjemmel i vegtrafikkloven. Det foreslås derfor å ta inn tydelige hjemler for forskriftens bestemmelser i vegtrafikkloven. I tillegg foreslås det hjemmel for å stille krav om vandel og etterutdanning, samt tvangsmulkt som reaksjon. Det foreslås å ta disse bestemmelsene inn i vegtrafikkloven § 29 som har overskriften «Kvalifikasjonskrav til yrkessjåfører». Bestemmelsen omhandler kun yrkessjåførerutdanningen i dag, men også en fører av et utrykningskjøretøy er en yrkessjåfører, så overskriften passer.

Det er dokumentert at utrykningskjøretøy har høyere ulykkesrisiko enn gjennomsnittet for all vegtrafikk (trafikksikkerhetshåndboken). Undersøkelser har 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, kom utvalget frem til at ambulansetjenesten var det svakest leddet i den akuttmedisinske kjeden. Utvalget foreslo kompetanseheving 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.

I tiden som har gått etter innføringen av utrykningsforskriften har det kontinuerlig foregått en vurdering av gjeldende regelverk. I 2009 var det en stor revidering og gjennomgang av daværende forskrift hvor det ble tatt hensyn til erfaringer og tilbakemeldinger fra alle aktører på utrykningsområdet.

Det kreves høy trafikal kompetanse for å mestre komplekse kjøree oppgaver trafikksikkert og effektivt. En forutsetning for å kunne gjennomføre akuttoppdrag på en kvalitativt god måte er at utrykningsføreren har de personlige egenskaper og den faglige kompetanse som kreves. For å formidle dette er vi avhengig av dyktige instruktører som kan formidle erfaringer og kunnskap om utrykningskjøring på en god pedagogisk måte slik at læreplanens mål og intensjoner imøtekommes.

Utrykningsinstruktøren har i en del tilfeller dårlige forutsetninger for å undervise på en tilfredsstillende måte fordi vedkommende mangler pedagogisk utdanning. Dette gjelder først og fremst instruktører som har eldre godkjenning eller som har fått godkjenning gjennom særlige bestemmelser. Disse har et spesielt behov for etterutdanning. Også instruktører med nyere utdanning, bør ha en etterutdanning. De trenger oppdatering på relevant regelverk, særlig når det kommer regelverksendringer, kjøretøyutvikling mm.

Vandelskravet ble opprinnelig ansett tilstrekkelig dekket gjennom førerkortkravene og gjennom kravene til kursarrangøren. Siden tilknytningen mellom kursarrangøren og den undervisningsansvarlig/instruktøren i enkelte tilfeller er meget tynn, foreslås det nå et eget vandelskrav. Elevene er her over myndighetsalder, så det er ikke behov for en barneomsorgsattest. Hvis man ikke får et vandelskrav, vil en person som både er faglig leder ved en trafikkskole og undervisningsansvarlig/utrykningsinstruktør, kunne miste sin godkjenning som faglig leder pga. vandelsmangler, men kunne fortsette som undervisningsansvarlig/instruktør. Tilsvarende vil kunne skje ifht. en trafikklæring godkjenning, selv om det der vil være noe ulike attester.

Habilitetsutfordringene er ikke de samme her som for førerkort, siden det er svært få elever, elevene må dessuten bestå både teoretisk og praktisk prøve, men på den andre siden vil en inkompetent utrykningsfører medføre en særlig stor fare. Et eventuelt habilitetskrav vil uansett bli vurdert nærmere i forskriftssammenheng.

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

Kursarrangøren har allerede en godkjenning begrenset til 5 år. Dette bør opprettholdes, slik at det jevnlig kontrolleres at vilkårene er oppfylt. I tillegg bør det i tilknytning til etterutdanningen kunne innføres en regodkjenningsordning for undervisningsansvarlig og instruktør.

Tilsynsreaksjoner innenfor utrykningsopplæring er på forskriftsnivå regulert på samme måte som for føreropplæringen. Tilsynserfaringer tilsier at det er behov for de samme reaksjonene/sanksjonene på begge områdene. Det foreslås derfor å innføre tilsvarende lovhjemler innenfor utrykning. Deretter må den nærmere utformingen av kravene skje på bakgrunn av en grundig gjennomgang av behovene innenfor utrykning og en egen høringsprosess for forskriftsendringene. Tilsvarende gjelder for tilsynssubjektets medvirkningsplikt, krav til tilsynspersonell og gebyrer.

Det vises for øvrig til det som er sagt under pkt. 5.2.1. så langt det passer. For gebyr vises til 5.2.4.

5.2.3 Yrkessjåfør

Forslag til § 29 nytt andre ledd:

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 godkjente læresteder og av offentlig skoleverk. Departementet kan gjennom forskrift fastsette vilkår for godkjenning og drift, begrense retten til drift, gjøre unntak fra godkjenningskravet, samt regulere gjennomføringen av opplæringen. Det kan fastsettes krav om at lærestedet må ha en godkjent undervisningsansvarlig og godkjent undervisningspersonell. Det kan også settes vilkår for slike godkjenninger, herunder krav til utdanning, samt krav om etterutdanning og regodkjenning for å opprettholde godkjenningen, og det kan stilles krav til habilitet og vandel. Departementet kan gjennom forskrift regulere prøver, gebyr for prøver og krav til bevis. Som dokumentasjon på vandelen kan det kreves at det legges fram politiattest som nevnt i politiregisterloven § 40.

Forslaget til fjerde til syvende ledd er felles for yrkessjåførutdanningen og utrykningsopplæring, se pkt. 5.2.2.

Dagens bestemmelser i yrkessjåførforskriften er fremstilt grundig i høringen knyttet til innføringen av yrkessjåførdirektivet:

http://www.vegvesen.no/_attachment/60417/binary/12106

I tillegg kommer høringen av vegtrafikkloven § 29 og tilhørende proposisjon: Ot.prp. nr. 8 2006 – 2007.

Det foreslås å presisere hjemlene for dagens yrkessjåførforskrift i vegtrafikkloven, på tilsvarende måte som for føreropplæring og utrykning. Offentlig skole kan i dag være lærested for grunnutdanning uten godkjenning fra Statens vegvesen, men må ha godkjenning for å kunne være lærested for etterutdanning. Denne begrensingen vil falle inn under formuleringen: «begrense retten til drift» i første ledd.

Det foreslås også en hjemmel for å kunne stille krav om godkjenning av undervisningspersonell, utover undervisningsansvarlig, selv om det ikke er et slikt krav i forskriften i dag. Tilsynserfaringer viser at det i hvert fall kan være hensiktsmessig å ha en slik hjemmel, så må man vurdere innholdet i et slikt krav i forskriftsomgangen.

I tillegg foreslås å innføre hjemler for andre nye forskriftsreguleringer på samme måte som for føreropplæringen og utrykningsopplæringen. Det vil si hjemler for å kunne innføre et krav om etterutdanning kombinert med en regodkjenningsordning, habilitet, vandel, tilsynsreaksjonen tvangsmulkt, rett til å kreve gjennomført utdanning/bestått prøve for å opprettholde godkjenningen, krav til tilsynspersonell, samt saksbehandlingsgebyr for godkjenning og tilsyn.

Yrkessjåførutdanningen er en omfattende utdanning på 280 timer, med mulighet for å redusere til 140 timer for personer over en viss alder. Pålagt etterutdanning er på 35 timer. Alt er obligatorisk. Formålet med direktivet er trafiksikkerhet, sjåførens sikkerhet, å sikre like konkurransevilkår, sikre gjennomføringen av de fire friheter, samt fremme rekrutteringen til og sikre omdømmet til sjåføryrket. Myndighetene i de enkelte land er forpliktet til å følge opp ordningen. Dette forutsetter både at det stilles tilstrekkelige krav til lærested og dets ansatte, samt et krav om tilsyn og relevante tilsynsreaksjoner. Direktivet sier om dette i fortalen:

(12)

Kun uddannelsescentre, som er blevet godkendt af medlemsstaternes kompetente myndigheder, bør kunne tilrettelægge uddannelseskurser med henblik på erhvervelse af grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse. For at sikre kvaliteten af disse godkendte uddannelsescentre bør de kompetente myndigheder fastsætte fælles godkendelseskriterier, herunder et krav om velfunderet faglig kompetence.

I direktivets Bilag I står:

5.2.2. Den kompetente myndighed skal kunne udsende dertil bemyndigede personer til at overvære undervisningen og føre tilsyn med de godkendte centre med særligt henblik på deres arbejdsmetoder og afvikling af undervisning og prøver.

Disse utdragene tilsier at man må/skal/bør ha mulighet for de samme reguleringer overfor læresteder og undervisningsansvarlig innenfor yrkessjåførutdanningen som innenfor trafikkopplæring og utrykningsopplæring. Lærested for grunnutdanning er ofte trafikkskoler. Selv om lærested for etterutdanning kan være transportvirksomhetene selv, er det ingen faglige grunner for avvikende løsninger for disse når det gjelder hjemler for forskrifter. Utfordringene er i hovedtrekkene de samme. Det nærmere innholdet i reguleringene vil bli vurdert i forskriftsarbeidet.

Habilitetsutfordringer vil også kunne være aktuelt her siden det er så vidt omfattende opplæring i forhold til prøven, og ved etterutdanning er det ingen prøve, kun et krav om opplæring, men samtidig er transportbedrifter godkjent som lærested for etterutdanning. Disse forholdene må vurderes nærmere i forskriftssammenheng.

Det vises for øvrig til det som er sagt under pkt. 5.2.1 og 5.2.2, så langt det passer. For gebyr vises til 5.2.4.

5.2.4 Saksbehandlingsgebyr

Forslag til § 27 åttende ledd og § 29 syvende ledd

Departementet kan gjennom forskrifter gi regler om gebyr for godkjenning og tilsyn.

Det foreslås å ta inn likelydende hjemler i § 27 åttende ledd og § 29 syvende ledd, for å forskriftsfeste saksbehandlingsgebyr i hhv. trafikkopplæringsforskriften og i utrykningsforskriften og yrkessjåførforskriften.

Det finnes i dag flere nasjonale myndigheter som er tillagt oppgaver med å godkjenne og føre tilsyn. Vegdirektoratet har undersøkt i hvilken grad og evt. på hvilken måte Statens jernbanetilsyn, Luftfartstilsynet, Arbeidstilsynet og Mattilsynet har innført gebyr for det de har av godkjennings- og tilsynsoppgaver. Dette er myndigheter som – i likhet med Statens vegvesen – godkjenner/sertifiserer virksomheter og personer og fører tilsyn med de samme. Myndighetene vi har sett nærmere på har det til felles at de – tross noen forskjeller i organisering av regelverk og organisasjonsstruktur – har en gebyrordning for å dekke kostnader i forbindelse med tillatelser/godkjenninger som krever forarbeid og i noen grad også gebyr for tilsyn. Gebyrhjemlene er formulert som rammehjemler i lov. Nærmere bestemmelser for den enkelte ordning er fastsatt i forskrift.

Gjennomgangen viser at det er en tendens til innføring av ordninger med gebyr for å dekke saksbehandlingskostnader hos ulike nasjonale tilsynsmyndigheter, og også dels internasjonalt. Gebyrets størrelse beregnes gjerne ut fra hva selve behandlingen av godkjenningsarbeidet koster.

Begrunnelsen for innføring av gebyr er at det er den som ønsker tjenesten som bør bekoste den. Et gebyr skal være kostnadsriktig, dvs. kun 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. Inn i beløpet kan også legges andel av utgifter til register, andel av godkjenningsmyndighetenes generelle utgifter som husleie osv.

Statens vegvesen har diverse tjenester som i dag er gebyrfinansiert. Dette gjelder f.eks. førerprøven. Når det gjelder godkjenning, så er det et godkjenningsgebyr på kr. 22.000,- for godkjenning av fartsskriververksted, jf. forskrift om fartsskriververksteder § 34. Det er videre vedtatt/varslet innføring av gebyrfinansiering på nye ansvarsområder for Statens vegvesen slik som parkering, løyveutdanning mv. I tillegg er det foreslått gebyr på godkjenning av og tilsyn med kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll («EU-kontroll»), verksteder mv. i høring som går parallelt med herværende høring.

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 myndighetsbestemt tjeneste. Videre at det ikke skal betales for noe annet eller mer. Gebyr skal hjemles i lov og utfyllende bestemmelser kan gis i forskrift.

Størrelsen på gebyret må beregnes, sendes på høring som en forskriftsendring og deretter tas inn i de respektive forskriftene. Det er naturlig å tenke at alle typer godkjenning skal medføre et gebyr, siden det medfører en viss kostnad. Dette gjelder også en regodkjenning. Innmelding av endringer vil kun medføre gebyr dersom det i realiteten er tale om en ny godkjenning.

Det kan også tenkes en ordning med gebyr for retten til å melde inn obligatorisk opplæring i det offentlige registeret som er utviklet for dette formålet.

Et tilsynsgebyr blir noe annerledes siden det ikke er en etterspurt tjeneste på samme måte som en godkjenning. Likevel er tilsynsgebyr blitt mer vanlig. Siden Statens vegvesen ikke fører tilsyn med alle virksomheter med et fast mellomrom i tid, så bør det antagelig ikke være slik at et hvert tilsyn utløser gebyr. Selv om tilsynet i utgangspunktet er målrettet, ved at tilsynet oppsøker opplæringsinstitusjoner hvor det er indikasjoner på at regelverket ikke følges, så må tilsynet enkelte ganger oppsøke antatt gode opplæringsinstitusjoner for å få et sammenlikningsgrunnlag. Det hender dessuten at klager som medfører 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 oppfølgingstilsyn. For fartsskriververksteder er det fastsatt et tilsynsgebyr på kr. 5000,-, se forskriftens § 34.

Utrykningsopplæringen bør likestilles med føreropplæringen også når det gjelder gebyr. Det samme gjelder for yrkessjåførutdanningen.

5.2.5 Øvingskjøring

Forslag til ny § 26 er her fremstilt noe annerledes enn i selve lovforslaget, for at endringene skal enklere å se. Blå tekst i parentes foreslås fjernet, blå tekst for øvrig er forslag til ny tekst:

§ 26. Øvingskjøring.

Øvingskjøring må ikke være til fare eller unødig ulempe (for annen trafikk). Politiet kan av hensyn til trafikkforholdene forby eller begrense øvingskjøring på bestemte steder og til bestemte tider.

*Øvingskjøring med motorvogn må ikke finne sted tidligere enn 2 år før det tidspunkt da eleven etter sin alder kan få førerett for vedkommende motorvogngruppe. Departementet kan fastsette strengere alderskrav for øvingskjøring for visse motorvogngrupper. 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. I andre tilfelle må eleven ledsages i motorvognen av person som har fylt 25 år og har gyldig førerett for vedkommende motorvogngruppe og har hatt slik førerett uavbrutt i minst **de siste 5 år**. Departementet kan ved forskrift fravike kravet om godkjent lærer og godkjent lærevogn, jf. tredje punktum, og fastsette tilleggskrav for øvingskjøring med visse motorvogner. **Departementet kan ved forskrift stille ytterligere krav til elev og ledsager og gjøre unntak fra kravene til ledsager.***

Obligatorisk opplæring i glattkjøring kan bare gjennomføres på øvingsbaner som er særskilt godkjent av Vegdirektoratet.

Departementet kan gi forskrifter om øvingskjøring og kan på vilkår tillate øvingskjøring med visse motorvogner eller på visse områder uten at lærer eller ledsager følger med i kjøretøyet.

*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 helsekravene for den aktuelle førerkortklassen**, gjelder likevel også for eleven.*

5.2.5.1 Øvingskjøring må ikke være til fare

Det foreslås en endring så bestemmelsen også vil omfatte øvingskjøring som kun er til fare for eleven og/eller ledsager/lærer. Det har vært alvorlige slike hendelser der eleven har kjørt på tilnærmet lukkede områder. Hensynet til at øvingskjøringen ikke skal være farlig for eleven, og for så vidt heller ikke for lærer eller ledsager, vil ivaretas ved å fjerne «for annen trafikk». Ordlyden blir riktignok veldig vid, men den vil uansett begrenses av lovens virkeområde.

5.2.5.2 Krav til ledsager

For at øvingskjøringen med ledsager (mengdetrening) skal fungere etter intensjonen er det viktig å bevisstgjøre ledsager om dennes rolle og ansvar.

Krav til ledsager kan også bremse virksomheten til de såkalte «piratskolene». Disse tilbyr opplæring mot vederlag kamouflert som øvingskjøring med ledsager. Dette gjør de enten fordi de ikke tilfredstiller kravene til trafikkskoler eller fordi de ikke ønsker å oppfylle disse kravene. Det er mer kostnadskrevenende å være en godkjent trafikkskole enn å være en «piratskole», både ifht kravene i trafikkopplæringsforskriften og av skatte- og avgiftsmessige årsaker. Det er grunn til å tro at omfanget av slik «piratopplæring» er relativt

omfattende og at enkelte «ledsagere» har øvingskjørt med flere hundre personer. Det er videre grunn til å frykte at enkelte godkjente skoler samarbeider med piratskoler, ved at de anbefaler piratskolen for øvingskjøring og selv får elever fra piratskolen. I noen tilfeller melder den godkjente skolen antagelig også inn som gjennomført obligatorisk opplæring, opplæring som kun er utført av en piratskole. Hvis slikt samarbeid blir avdekket, vil den godkjente skolen miste sin godkjenning umiddelbart og bli anmeldt, men det er dessverre svært vanskelig å avdekke dette, herunder skaffe tilstrekkelig gode beviser. Det er derfor viktig at regelverket utformes så slikt samarbeid blir så vanskelig som praktisk mulig, i hvert fall når det også er andre gode grunner for utformingen.

Ved å åpne for at det gjennom forskrift kan stilles ytterligere krav til ledsager, kan det forskriftsfestes enkle krav, for eksempel at ledsager må gå på et kurs, lese gjennom en veiledning på nett e.l., og bekrefte at vedkommende er kjent med ansvaret som ledsager. I tillegg kan det være et krav om at navn på de elevene vedkommende skal være ledsager for må oppgis. Det kan være aktuelt med en form for ledsager/elevbevis som kan skrives ut fra nettet. Dette vil både kunne bidra til at ledsager forstår sitt ansvar og blir en bedre ledsager, samt til å redusere den ulovlige øvingskjøringen som utføres av piratskolene. Alternativt eller i tillegg til at ledsager registrerer sine elever, kan det være aktuelt å kreve at eleven navngir sine ledsagere. En registrering fra elevens side vil antagelig i større grad vanskeliggjøre piratskolenes virksomhet.

Den nærmere utformingen av reglene må skje på forskriftsnivå, med tilhørende utredning og høring.

5.2.5.3 Uavbrutt førerett

Det foreslås å ta inn «de siste» når det gjelder uavbrutt førerett i 5 år. Dette er i samsvar med lovgivers intensjon og trafikkopplæringsforskriften.

5.2.5.4 Alderskrav trafikk lærer mm.

Det foreslås å åpne for at det gjennom forskrift kan gjøres unntak fra kravene til ledsager. Det vil dermed være mulig å tillate at en godkjent trafikk lærer er ledsager før vedkommende fyller 25 år. Argumentet for at vedkommende skal kunne forestå øvingskjøring også privat før fylte 25 år, er at vedkommende har vesentlig bedre kompetanse enn andre ledsagere og at dette således kan kompensere for lavere aldre med mindre modenhet og erfaring. Argumentet mot er at når trafikk læreren øvingskjører i en trafikk skole, skjer dette under en faglig leder som har ansvar for å kontrollere og veilede vedkommende, samt innenfor de rammene, herunder tilsyn, som en trafikk skole er underlagt. Sistnevnte argument blir redusert hvis vedkommende også er faglig leder, men det er relativt få trafikk lærere som blir faglig ledere før de er 25 år, jf. at de må være 21 år for å bli trafikk lærer og ha 3 års erfaring som trafikk lærer samt faglig lederkurs for å bli faglig leder.

Forslaget til endring vil også åpne for at det gjennom forskrift kan fastsettes visse unntak fra kravet om uavbrutt førerett i (de siste) 5 år der føreretten har vært mistet en periode som følge av helseproblemer.

5.2.5.5 Helsekrav til elev

Det foreslås å ta inn i vegtrafikkloven at eleven må oppfylle helsekravene allerede ved øvingskjøring. Et slikt krav er en videreføring av de kravene som i dag stilles til eleven i § 26 femte ledd. Henvisning der til lovens § 21 innebærer et forbud mot øvingskjøring for elever som åpenbart ikke oppfyller helsekravene i vedkommende klasse, men det er vanskelig å si at det gjelder nøyaktig de samme kravene for øvingskjøring som for en selvstendig førerrett, uten at det er en klar hjemmel for dette. Av hensyn til trafikksikkerheten bør det være samme krav. Særlig viktig er dette ved privat øvingskjøring der ledsager ikke har samme forutsetninger for å gripe inn som en profesjonell lærer og heller ikke har dobbelt pedalsett. Også øvingskjøring med tunge kjøretøy utgjør en stor risiko.

Helsedirektoratet har påpekt behovet for at helsekravet må oppfylles ved øvingskjøring og de har selv fått i oppdrag å se på bestemmelsen om helsepersonellens plikter etter helsepersonelloven § 34. De vil i den sammenheng vurdere om opplysningsplikten også skal omfatte personer som øvingskjører.

Ved å ta inn et krav om at eleven må tilfredsstillere helsekravene som gjelder i den klassen eleven øvingskjører, vil eleven allerede før den praktiske opplæringen starter få vite om vedkommende trenger å forbedre/korrigere sin helse, noe som også av trafikksikkerhetsmessige årsaker bør gjøres før øvingskjøringen starter. For elever som av helsemessige årsaker ikke vil kunne få et førerkort, er det dessuten en fordel å unngå unødige utgifter til føreropplæring, og ikke minst den skuffelsen det vil være å få et slikt avslag etter gjennomført opplæring, i tillegg vil trafikksikkerheten ivaretas. Denne endringen kan derfor sees i sammenheng med ordlyden i første ledd, især etter foreslått endring.

Det må vurderes i forskriftsomgangen hvordan helsekravet skal kunne gjennomføres på en måte som er praktisk for alle involverte parter. For lette kjøretøyklasser vil det i de fleste tilfellene være tilstrekkelig at eleven undertegner på et egenerklærings skjema om helse; de langt fleste underskriver på et slikt egenerklærings skjema for å få et førerkort. Dette skjemaet kan kontrolleres før eleven får bevis for trafikalt grunnkurs. For de som er fritatt fra trafikalt grunnkurs, kan det innføres en egen registreringsmåte for eksempel i forbindelse med at de registrerer seg for øvingskjøring med ledsager, med et parallelt krav hvis de begynner øvingskjøringen på en trafikkskole. De elevene som ikke tilfredsstillere kravene slik disse er oppstilt i egenerklærings skjemaet, må, for å få førerkort, levere en helseattest. Det må også elever som søker førerkort i tyngre klasser.

I dag er det en del som søker om dispensasjon fra helsekravene. Søknaden sendes til fylkesmannen. Etter nye regler som trer i kraft 1. juli 2016, vil elevens lege selv kunne vurdere om helsen er tilstrekkelig i de tilfellene der det normalt har vært gitt dispensasjon. Dette vil innebære en forenkling for de elevene som i dag trenger og er berettiget til dispensasjon i slike tilfeller.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser

6.1 Innledning

De endringene som innebærer at dagens forskrifter får en bedre lovhjemmel holdes utenfor under vurderingen av økonomiske og administrative konsekvenser siden disse ikke medfører konsekvenser for noen parter.

Direkte medfører lovendringene i seg selv at det innføres et annerledes og stort sett strengere vandelskrav for trafikklærerne. Dette kravet vil kun ha betydning i noen svært få tilfeller, og da vil det være svært nødvendig. Videre innføres det et tilsvarende vandelskrav hos kursarrangører. Det er relativt få kursarrangører og disse har igjen relativt få ansatte som ikke enten er trafikklærere eller ansatt i offentlig skoleverk. Utgiftene blir derfor ikke store, og kravet anses nødvendig først og fremst av hensyn til elevene, men også av hensyn til konkurranseforholdene. I tillegg vil kravet om at øvingskjøringen ikke skal være til fare eller unødig ulempe gjelde for alle. Heller ikke dette kravet vil innebære en begrensning for de aller fleste, men endringen vil være svært viktig der kravet ikke følges.

Hjemler for nye forskriftsreguleringer omhandler overfor profesjonelle opplæringsinstitusjoner følgende krav: Krav om etterutdanning og regodkjenning av faglig ansvarlig og undervisningspersonell der det er en godkjenningsordning for disse, habilitetskrav, tvangsmulkt og saksbehandlingsgebyr. I tillegg kommer vandelskrav innenfor utrykningsopplæring og yrkessjåførutdanning (der følger ikke vandelskravet direkte av lov).

Av endringene knyttet til øvingskjøring er det først og fremst forslaget om hjemmel for å stille krav til ledsagere som vil ha økonomisk betydning. Helsekrav ved øvingskjøring vil medføre sparte utgifter for eleven.

6.2 Private aktører

Økte utgifter hos opplæringsinstitusjonene vil i praksis i stor grad vippes over på elevene gjennom økte opplæringspriser.

Endringer knyttet til vandel har for de langt fleste liten eller ingen økonomisk betydning. Faglig leder må innhente en ny attest for å få faglig ledergodkjenning, men dette er ingen stor utgift. Det vil bli enkelte som ikke får sin godkjenning som trafikklærer eller ikke kan undervise i regi av kursarrangør, fordi negative anmerkninger fremkommer på en barneomsorgsattest, men her må hensynet til elevene ha forrang uansett tap for den som ønsket å bli trafikklærer. Tilsvarende gjelder dersom det innføres vandelskrav i utrykningsforskriften og yrkessjåførforskriften. Vandelskravet må gjøres kjent og utdanningsinstitusjonene for trafikklærere bør informere om dette, så utdanningen ikke blir forgjeves.

Habilitetskravet må tilpasses formålene med de forskjellige regelsettene. Det er for eksempel ikke forutsatt at det alltid skal være forbudt å gi opplæring til egne ansatte. Læresteder for etterutdanning er ofte transportvirksomheter som har søkt godkjenning nettopp for å lære opp egne ansatte. Det er derimot naturlig at innmelding på nærmeste familie vil være i strid med habilitetskrav, i hvert fall i klasser hvor det ikke er prøve. Rekkevidden av et slikt krav må vurderes nærmere, men det vil neppe ha nevneverdig negativ betydning for noen berørte parter.

Hvorvidt et krav om etterutdanning vil få økonomisk betydning for opplæringsinstitusjonen og dens ansatte er avhengig av om opplæringsinstitusjonen har sørget for at de ansatte gjennomfører faglig utvikling og vedlikehold. Hvis trafikklærerne allerede går på kurs av solid kvalitet gjennomsnittlig en dag i året vil antagelig kravet om etterutdanning være oppfylt. Det vises her til trafikkopplæringsforskriften § 6-1 som sier at undervisningspersonell må følge med i den faglige utviklingen og § 6-14 som sier at faglig leder skal sørge for at undervisningspersonellet gjennomgår nødvendig faglig utvikling. Tilsvarende bestemmelser har de to andre forskriftene.

For opplæringsinstitusjoner/ansatte som ikke gjennomfører god etterutdanning i dag, anslås ca. kr. 10.000 i kursavgift pr. 5-årsperiode, med tillegg av reise og ev. opphold. I tillegg kommer ev. inntektstap avhengig av hvilke dager opplæringen gjennomføres (virkedager eller helg). Men flertallet av disse opptrer antagelig i strid med nevnte bestemmelser om faglig utvikling.

Gitt at det kreves helseattest og ev. en barneomsorgsattest ved regodkjenning, vil det bli en mindre utgift for dette for den som skal innhente det.

Gebyr for godkjenning må beregnes. Slike tall vil gis ved forskriftshøringen. Det antas at beløpet for godkjenning av trafikkskole, lærested og kursarrangør vil ligge vesentlig lavere enn for fartsskriververksteder (kr. 22.000, se § 34 i forskrift om fartsskriververksteder) siden det ikke er behov for gjennomgang av utstyr, lokaler osv. ved godkjenning av trafikkskole, lærested og kursarrangør. Personlige godkjenninger krever heller ikke et stort arbeid. Tilsvarende gjelder for regodkjenninger.

Tvangsmulkt vil kunne medføre utgifter for den som nekter å etterkomme et pålegg, men tilsynssubjektet har selv alle muligheter til å unngå en slik utgift.

Det vil bli et marked for tilbydere av obligatorisk etterutdanning. Her er det allerede noen tilbud, men antallet som skal ta utdanning vil nok øke ganske betydelig, med det inntekspotensialet det vil ha for dem som tilbyr slik utdanning, jf. anslaget ovenfor.

Kravene til registrering av ledsager vil først og fremst ha økonomisk betydning for «piratskolene» som i dag driver svart, ved at deres ulovlige inntekter vil reduseres. Det legges opp til et enkelt registreringssystem for elever og reelle ledsagere, ev. med en form for dokumentasjon som ikke vil medføre omkostninger, i hvert fall ikke omkostninger av

betydning. Hjemmelen åpner for å kreve et kurs også, men det er ikke planlagt nå, og en kostnad til dette vil bli vurdert i en ev. forskriftsrunde.

6.3 Offentlige aktører

Statens vegvesen vil som ledd i kravet om regodkjenninger måtte treffe flere godkjenningsvedtak. Samtidig antas ordningen med etterutdanning og regodkjenning å heve standarden på den opplæringen som gis, og etterlevelsen av forskriftens krav generelt, slik at det blir færre omfattende tilsynssaker og færre vedtak om tilsynsreaksjoner. Det må innføres en smidig ordning for regodkjenningen slik at ikke alle kommer samtidig. Totalt sett vil det antagelig bli en noe økt arbeidsbyrde for de regionale tilsynsseksjonene.

Statens vegvesen som godkjenningsmyndighet vil imidlertid få dekket sine utgifter gjennom gebyr, slik at en ordning med regodkjenning ikke vil medføre kostnader for vegvesenet. I tillegg vil Statens vegvesen gjennom en gebyrordning få dekket utgifter til de godkjenningene som allerede foretas i dag. Også deler av tilsynet vil kunne gebyrfinansieres, selv om det ikke vil være hverken mulig eller ønskelig å fullfinansiere selve tilsynsarbeidet.

Tvangsmulkt vil gi visse inntekter, men er samtidig en ressurskrevende reaksjon, så her vil antakelig inntektene ikke overstige utgiftene. Inntekter er jo heller ikke formålet med å innføre en ordning med tvangsmulkt.