

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til forskrift om endring i trafikkopplæringsforskriften og utrykningsforskriften på bakgrunn av endringer i vegtrafikkloven § 27 og ny § 29a

Trafikant og kjøretøy,
Trafikant
10. januar 2022

Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	4
2	Bakgrunn for høringen	4
3	Nærmere om forslag til endringer i trafikkopplæringsforskriften	5
3.1	Godkjenning av trafikklærere	5
3.1.1	Gjeldende rett	5
3.1.2	Begrunnelse for endring.....	5
3.1.3	Forslag til endret forskriftstekst.....	5
3.2	Godkjenningsgebyr	6
3.2.1	Gjeldende rett	6
3.2.2	Begrunnelse for endring.....	7
3.2.3	Forslag til ny forskriftstekst	7
3.2.4	Nærmere om forslaget til ny § 5–14	8
3.2.5	Nærmere om forslaget til ny § 6–17 første ledd.....	9
3.2.6	Nærmere om forslaget til ny § 6–17 andre ledd.....	10
3.2.7	Nærmere om forslaget til ny § 6–17 tredje ledd.....	10
3.2.8	Nærmere om forslaget til ny § 31–6a.....	11
3.3	Kontroll og tilsyn med trafikkskoler, kursarrangører og øvrige aktører som driver godkjenningspliktig opplæring.....	11
3.3.1	Gjeldende rett	11
3.3.2	Begrunnelse for endring.....	11
3.3.3	Forslag til endret forskriftstekst.....	12
3.4	Ny definisjon i § 1–2	13
3.4.1	Begrunnelse for endring.....	13
3.4.2	Forslag til endret forskriftstekst.....	13
3.5	Reaksjoner overfor trafikkskoler, kursarrangører og øvrige aktører som driver godkjenningspliktig opplæring.....	13
3.5.1	Gjeldende rett	13
3.5.2	Begrunnelse for endring.....	14
3.5.3	Forslag til endret forskriftstekst.....	17
3.6	Reaksjoner overfor trafikklærer og faglig leder.....	18
3.6.1	Gjeldende rett	18
3.6.2	Begrunnelse for endring.....	18
3.6.3	Forslag til endret forskriftstekst.....	21

4	Nærmere om forslag til endringer i utrykningsforskriften	23
4.1	Reaksjonsmidler overfor kursarrangør og undervisningspersonell	23
4.1.1	Gjeldende rett	23
4.1.2	Begrunnelse for endring	23
4.1.3	Forslag til endret forskriftstekst	24
4.2	Godkjenningsgebyr	25
4.2.1	Gjeldende rett	25
4.2.2	Begrunnelse for endring	25
4.2.3	Forslag til ny forskriftstekst	25
4.2.4	Nærmere om forslaget til ny § 9a første ledd	26
4.2.5	Nærmere om forslaget til ny § 9a andre ledd	27
4.2.6	Nærmere om forslaget til ny § 14a	27
4.2.7	Nærmere om forslaget til ny § 15a	27
4.2.8	Nærmere om forslag til ny § 40a	28
5	Forslag til endringer i forskriftene	28
6	Økonomiske og administrative konsekvenser	28
6.1	For Statens vegvesen	28
6.2	For opplæringsinstitusjonene	28
7	Høringsfrist	29

Høringsnotat – Forslag til forskrift om endring i trafikkopplæringsforskriften og utrykningsforskriften

1 Innledning

Statens vegvesen sender med dette på høring forslag til endring av forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. (trafikkopplæringsforskriften) og forskrift 12. juni 2009 nr. 637 om krav til opplæring, prøve og kompetanse for utrykningskjøring (utrykningsforskriften).

Forslag til endringsforskrift følger som vedlegg 2.

2 Bakgrunn for høringen

Bakgrunnen for forslaget er at vegtrafikkloven (vtrl.) § 27 ble betydelig endret ved endringslov 3. april 2020 nr. 18 og at loven fikk en ny bestemmelse i § 29a.

Vegtrafikkloven § 27 hadde før dette ingen uttrykkelige regler om tilsyn, men de generelle forskriftshjemlene har blitt ansett tilstrekkelig for å gi slike regler i forskrift. Det har i senere tid blitt mer søkelys på at slike inngripende regler bør fremkomme av lovens ordlyd. Dette er blant annet påpekt av Sivilombudsmannen. Formålet med endringene var blant annet å sikre tydeligere lovhjemler for dagens forskriftsreguleringer knyttet til godkjenning og tilsyn. Tilsynshjemlene følger nå direkte av ordlyden i vtrl. §§ 27 og 29a.

Det ble videre etablert hjemmel for enkelte nye forskriftsreguleringer. Dette for å sikre at føreropplæringen har god kvalitet og at tilsynsmyndighetene har de rette virkemidlene for å reagere mot brudd på regelverket, også mot ulovlig trafikkopplæringsvirksomhet. Det overordnede formålet med endringene i vegtrafikkloven er å styrke trafiksikkerheten. Endringene vil videre gi en bedre sammenheng med lignende godkjennings- og tilsynsregler på andre områder innenfor vegtrafikklovgivningen.

Med bakgrunn i endringene i vtrl. § 27 og den nye bestemmelsen i § 29a er det behov for å gjøre en del endringer i både trafikkopplæringsforskriften og utrykningsforskriften.

3 Nærmere om forslag til endringer i trafikkopplæringsforskriften

3.1 Godkjenning av trafikklærere

3.1.1 Gjeldende rett

Trafikkopplæringsforskriften § 6–2 henviser til vtrl. § 27. Denne bestemmelsen ble som nevnt betydelig endret ved endringslov 3. april 2020 nr. 18 sammen med endringer i §§ 26, 29 og innføring av ny § 29a. Lovens §§ 26 og 29 er ikke trådt i kraft per dags dato. De trer i kraft når Kongen bestemmer.

Vtrl. § 27 fikk ny overskrift; «*Opplæringsinstitusjoner for førerkortrettet opplæring m.m.*» og bestemmelsens første og annet ledd ble noe omformulert. Tidligere tredje ledd ble tatt ut av paragrafen. Disse endringene innebærer imidlertid få materielle endringer.

Edruelighet- og alderskravet er fjernet fra vtrl. § 27 første ledd. Imidlertid fremgår det av andre ledd bokstav b at departementet i forskrift kan stille krav til blant annet edruelighet og alder. Det listes opp færre krav eksplisitt i den nye bestemmelsen, samtidig som den gir klarere hjemler for hva som kan reguleres i forskrift.

3.1.2 Begrunnelse for endring

Det er behov for å endre trafikkopplæringsforskriften § 6–2 da den viser til vtrl. § 27 som har fått en ny utforming. Kravet til skikkethet er det eneste som fortsatt står i vtrl. § 27 første ledd, og ordlyden i trafikkopplæringsforskriften § 6–2 første ledd som viser til «*kravene*» i vtrl. § 27 første ledd er dermed lite treffende. Det foreslås derfor at «*kravene*» erstattes med «*kravet*» slik at bestemmelsene harmonerer.

Videre er det nødvendig å innta alderskravet og kravet til edruelighet i forskriften da disse er tatt ut fra vtrl. § 27 første ledd. Det følger av Prop. 30 L (2019–2020) *Endringer i vegtrafikkloven (opplæring)* at departementet støtter et krav om edruelighet og ikke har til hensikt å fjerne dette. Derfor må det prioriteres å forskriftsfeste et slikt krav da kravet ikke lengre følger direkte av lovteksten.

Det foreslås at kravet til edruelighet tas inn i § 6–2 første ledd første punktum, og at alderskravet tas inn i § 6–2 første ledd i ny bokstav e. Aldersgrensen på 21 år er den samme som fulgte av vtrl. § 27 første ledd.

Videre ønsker vi å presisere at kravene i § 6–2 gjelder generelt for å kunne inneha godkjenning som trafikklærer – den oppstiller ikke kun krav som skal være oppfylt for å få godkjenning. Tilsynsmyndigheten har derfor hjemmel til å foreta undersøkelser eller be om eksempelvis oppdatert politi- eller helseattest ved mistanke om at trafikklærer ikke lengre oppfyller kravene for å ha godkjenning som trafikklærer.

3.1.3 Forslag til endret forskriftstekst

Tekst som er foreslått tatt inn, fremgår i kursiv.

§ 6–2 Godkjenning av trafikklærere

Den som skal ha godkjenning som trafikklærer må foruten å *være edruelig og tilfredsstillende kravet* i vegtrafikkloven § 27 første ledd:

a) i minst tre år sammenhengende ha hatt førerrett i den klassen som det skal gis undervisning i,

b) fylle de helsekrav som er fastsatt for å kunne få førerrett i klasse D, jf. forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m.,

c) ha grunnutdanning for trafikklærere og bestått eksamen fra Nord universitet eller tilsvarende,

d) ha tilstrekkelige norskkunnskaper til å kunne utføre yrket sitt på en tilfredsstillende og forsvarlig *måte og*

e) være fylt 21 år.

Godkjenning som trafikklærer gis av Statens vegvesen.

Statens vegvesen kan også godkjenne trafikklærere på bakgrunn av yrkeskvalifikasjoner ervervet i annen EØS-stat eller Sveits, jf. yrkeskvalifikasjonsloven og forskrift 22. desember 2017 nr. 2384 om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner.

Statens vegvesen kan i tillegg godkjenne utdanning og praksis fra øvrige land. Godkjenning forutsetter bestått egnethetsprøve. Det kan også settes vilkår om gjennomføring av prøveperiode.

Statens vegvesen registrerer godkjenningen i Trafikkskole, sensor og kursarrangørregisteret (TSK-registeret).

3.2 Godkjenningsgebyr

3.2.1 Gjeldende rett

I dagens trafikkopplæringsforskrift er det ikke gitt hjemmel for verken tilsynsgebyr eller godkjenningsgebyr.

Vegtrafikklovgivningen har allerede før siste endring av vtrl. § 27 hatt regler om gebyr for gjennomføring av prøver og utstedelse av eget yrkessjåførbevis, samt påføring av kode i førerkortet. Det har imidlertid ikke vært hjemmel for å kunne innføre tilsyns- og/eller godkjenningsgebyr på opplæringsområdene.

Ved endringen av vtrl. § 27 ble det innført en ny hjemmel i annet ledd bokstav e som gir departementet hjemmel til å gi regler om gebyr for godkjenning og tilsyn i forskrift. Gebyret skal finansiere myndighetsbestemte tjenester der det betales for de faktiske kostnadene forvaltningen har knyttet til godkjenningen eller tilsynet. Tilsvarende hjemmel for godkjennings- og tilsynsgebyr ble innført i vegtrafikkloven ved Prop. 8 LS (2017–2018) for tilsyn og godkjenning med kontrollorganer og verksteder. Hjemmelen er benyttet til å innføre godkjenningsgebyr, samt gebyr for tilsyn med parkeringsvirksomhet og tilsyn med fartsskriververkstedene.

3.2.2 Begrunnelse for endring

Begrunnelsen for innføring av gebyr er at den som mottar en tjeneste er nærmest til å betale for den. Et gebyr må være kostnadsriktig, altså bare dekke den utgiften forvaltningen har med godkjenningen, men det er ikke krav om at gebyret skal fastsettes individuelt i hver enkelt sak. Det er en gjennomsnittsberegning som legges til grunn for å fastsette kostnadsriktige gebyr.

I Norge og øvrige nordiske land innføres det i stadig økende grad ordninger med gebyr for å dekke godkjenningens myndigheters kostnader til saksbehandling av søknader om godkjenning/sertifisering av virksomheter og personer der dette kreves etter nasjonal lovgivning. Gebyrets størrelse beregnes gjerne ut fra hva selve behandlingen av godkjenningsarbeidet koster.

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. Gebyr skal hjemles i lov, mens utfyllende bestemmelser kan gis i forskrift. Statens vegvesen mener at godkjenning av trafikkskole, kursarrangør, trafikklærer og faglig leder, er oppgaver som kan karakteriseres som myndighetsbestemte tjenester der det er fullt mulig å identifisere og beregne gjennomsnittskostnadene ved å produsere og levere tjenesten.

Det er også ønskelig å etablere en lik praksis med gebyrlegging av godkjenningssoppgavene på kjøretøy- og trafikantområdet. Det er derfor rimelig at godkjenning av opplæringsinstitusjoner gebyrlegges på samme måte som kontrollorganer og verksteder.

Gebyr for godkjenning av trafikkskoler og kursarrangører foreslås tatt inn i ny § 5–14, og gebyr for godkjenning av trafikklærere og faglige ledere foreslås tatt inn i ny § 6–17. I tillegg foreslås det at gebyrsatsene tas inn i en egen bestemmelse – ny § 31–6a – slik at satsene samles i én bestemmelse. Dette vil gjøre fremtidige endringer i gebyrsatsene enklere.

Statens vegvesen har også vurdert om det skal innføres et generelt tilsynsgebyr. Det gis hjemmel til å gi nærmere regler om gebyr for tilsyn i forskrift, jf. vtrl. § 27 andre ledd bokstav e. Hjemmelen for å kreve gebyr for gjennomførte tilsyn harmonerer med Statens vegvesens øvrige tilsynshjemler i vegtrafikkloven, eksempelvis §§ 19a og 19b. Det er per i dag ikke etablert ordninger med tilsynsgebyr for tilsyn med kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll eller for tilsyn med kjøretøyverksteder. Motsatt er det etablert tilsynsgebyr for tilsyn med fartsskriververksteder og tilsyn med parkeringsvirksomhet. Det vil imidlertid være vanskelig å få til en rettferdig ordning da tilsynsordningen er risikobasert og ikke følger et bestemt periodisk mønster. Det kan synes urettferdig med gebyr til de som blir valgt ut for tilsyn, og det kan slå skjevt ut. Statens vegvesen ønsker derfor ikke å innføre et generelt tilsynsgebyr på trafikantområdet.

3.2.3 Forslag til ny forskriftstekst

Ny § 5–14 Godkjenningssats for trafikkskoler og kursarrangører

For behandling av søknad om godkjenning som trafikkskole eller kursarrangør, skal det betales et gebyr etter satsene i § 31–6a.

Ny § 6–17 Godkjenningsgebyr for trafikklærere og faglige ledere

For førstegangsbehandling av søknad om godkjenning som trafikklærer eller faglig leder, skal det betales et gebyr etter satsene i § 31–6a.

For utvidelse av godkjenningen som trafikklærer, skal det betales et gebyr etter satsene i § 31–6a.

For behandling av søknad om godkjenning som trafikklærer eller faglig leder på bakgrunn av yrkeskvalifikasjoner ervervet i annen EØS-stat eller Sveits, jf. yrkeskvalifikasjonsloven og forskrift 22. desember 2017 nr. 2384 om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner, skal det betales et gebyr etter satsene i § 31–6a. Ved gjennomføring av prøveperiode for trafikklærer og faglig leder, skal det før oppstart betales et gebyr etter satsene i § 31–6a.

Ny § 31–6a Gebyrsatser

Gebyrsatsene er som følger:

<i>1. Godkjenning som trafikkskole eller kursarrangør</i>	<i>kr</i>	<i>2 640,-</i>
<i>2. Førstegangsgodkjenning som trafikklærer eller faglig leder</i>	<i>kr</i>	<i>2 640,-</i>
<i>3. Utvidelse av godkjenning som trafikklærer</i>	<i>kr</i>	<i>1 940,-</i>
<i>4. Vurdering av yrkeskvalifikasjoner</i>	<i>kr</i>	<i>2 080,-</i>
<i>5. Prøveperiode for trafikklærer</i>	<i>kr</i>	<i>6 240,-</i>
<i>6. Prøveperiode for faglig leder</i>	<i>kr</i>	<i>4 160,-</i>

Gebyrsatsene indeksreguleres årlig.

3.2.4 Nærmere om forslaget til ny § 5–14

Det foreslås i første ledd at det skal betales gebyr for å få behandlet en søknad om godkjenning som trafikkskole eller kursarrangør. Selve godkjenningsplikten fremgår i forskriften §§ 5–2 og 5–4.

Dersom det i en og samme søknad søkes om opplæringstilbud i flere klasser, skal det bare betales ett gebyr. Det skal betales gebyr uavhengig av om søknaden fører frem til godkjenning eller ikke, jf. uttrykket «behandling av søknad» som er brukt i bestemmelsen. Statens vegvesen skal imidlertid bidra til at potensielle søkere unngår unødige kostnader ved at det forut for formell søknad gis veiledning om vilkårene for å få godkjenning. Treffes det avvisningsvedtak; vedtak om å ikke realitetsbehandle en søknad, for eksempel fordi det mangler tilstrekkelig dokumentasjon, skal det ikke ilegges gebyr. Da det kun er realitetsbehandling av søknaden som gebyrlegges, skal opprettelse av gebyret derfor skje samtidig med at det fattes vedtak i saken – det vil si *etter* behandling av søknaden.

Kostnadskomponentene som danner grunnlaget for beregning av gebyrenes størrelse, er timekostnader til dokumentgjennomgang og saksbehandling. Timeprisen som legges til grunn er såkalt kalkulatorisk timepris for Trafikant- og kjøretøydivisjonen, som er fastlagt av Vegdirektoratet. Timepris for 2022-beregningene er 630 kroner. Det medgår imidlertid ikke tid og reisekostnader til befarung av lokaler og utstyr for godkjenning etter

trafikkopplæringsforskriften. Gebyret settes derfor lavere sammenlignet med godkjenningsgebyr for eksempelvis verksteder.

Våre vurderinger knyttet til systemkostnader for IT-systemene har resultert i at en stor andel av kostnadene henføres til myndighetsoppgaver. I tillegg fordeles kostnadene samlet på alle gebyrbelagte tjenester på Tilsyn trafikant og Tilsyn kjøretøy. Det har gjort at det er flere tjenestehandlinger å fordele kostnadene på. Dette medfører at gebyret blir lavere i forhold til om vi ikke hadde valgt denne beregningsmåten.

Statens vegvesen har spesielt vurdert om gebyret for behandling av søknad om godkjenning som trafikkskole bør settes lavere enn gebyr for godkjenning som kursarrangør da sistnevnte medfører flere vurderinger. Vi har kommet frem til at kostnadskomponentene er de samme og at saksbehandlingen i det store og hele har samme omfang. Vi ønsker også å unngå et stort antall ulike satser. Det foreslås derfor likt gebyr for behandling av søknad om godkjenning som trafikkskole og kursarrangør.

Statens vegvesen har med dette som grunnlag kommet til at størrelsen på gebyret for tiden skal settes til 2 640 kroner. Satsene er foreslått tatt inn i ny § 31-6a.

Gebyrkravet vil bare bli gjort gjeldende for trafikkskoler og kursarrangører som søker godkjenning etter at endringsforskriften har trådt i kraft.

3.2.5 Nærmere om forslaget til ny § 6-17 første ledd

Det foreslås i første ledd at det skal betales gebyr for å få behandlet en søknad om godkjenning som trafikklærer eller faglig leder. Selve godkjenningsplikten fremgår i forskriften §§ 6-2 og 6-14. Forslaget er utformet slik at det må betales gebyr uavhengig av om søknaden fører til godkjenning eller avslag. Dersom det i en og samme søknad søkes om godkjenning til å undervise i flere klasser, skal det bare betales ett gebyr. Se nærmere om gebyrlegging i punkt 3.2.4.

Kostnadskomponentene er de samme som for trafikkskoler og kursarrangører, jf. omtale under punkt 3.2.4.

Vi har foreslått å sette gebyret for godkjenning av faglig leder likt som gebyret for godkjenning av trafikklærer. Årsaken til dette er at vi vurderer arbeidet med å vurdere de ulike godkjenningsvilkårene ved begge godkjenningene, som like omfattende. En som søker om godkjenning som faglig leder er allerede godkjent som trafikklærer. Ved behandling av søknad om godkjenning som faglig leder vurderes både tilleggsutdanning og tilleggskravene, herunder om søkeren oppfyller kravet til praksis. Vi mener en slik vurdering blir tilsvarende vurderingen av vilkårene for godkjenning som trafikklærer hva gjelder gjennomsnittlig tidsbruk ved saksbehandlingen. Vi finner derfor at gebyrsatsen for godkjenning av faglig leder og trafikklærer må settes likt.

Statens vegvesen har med dette som grunnlag kommet til at størrelsen på gebyret for tiden skal settes til 2 640 kroner. Satsene er foreslått tatt inn i ny § 31-6a.

Gebyrkravet vil bare bli gjort gjeldende for trafikklærere og faglige ledere som søker godkjenning etter at endringsforskriften har trådt i kraft.

3.2.6 Nærmere om forslaget til ny § 6–17 andre ledd

I andre ledd foreslås det at det ved utvidelse av godkjenningen som trafikklærer skal betales et gebyr – som for tiden utgjør 1 940 kroner – se satsene som er tatt inn i ny § 31–6a. Se ellers nærmere om gebyrlegging i punkt 3.2.4.

Kostnadskomponentene er de samme som ved de øvrige godkjenningene, jf. omtale under punkt 3.2.4. Gebyret settes noe lavere enn for søknad om førstegangsgodkjenning som trafikklærer eller faglig leder. Dette begrunnes først og fremst med at saksbehandlingsprosessen er noe enklere og mindre tidkrevende.

Gebyrkravet vil bare bli gjort gjeldende for trafikklærere som søker om utvidelse av godkjenningen etter at endringsforskriften har trådt i kraft.

3.2.7 Nærmere om forslaget til ny § 6–17 tredje ledd

Det foreslås et eget gebyr for søknad om godkjenning på bakgrunn av yrkeskvalifikasjoner ervervet i annen EØS-stat eller Sveits. Se nærmere om gebyrlegging i punkt 3.2.4.

Kostnadskomponentene som skal danne grunnlag for beregning av gebyrets størrelse vil være de samme som for de øvrige godkjenningene, jf. omtale under punkt 3.2.4. Selv om det i noen tilfeller medgår vesentlig tid til dokumentgjennomgang og saksbehandling av yrkeskvalifikasjoner, tillegges ikke dette vekt da utgangspunktet for gebyret er gjennomsnittlig tidsforbruk for søknadene som behandles.

Med dette som utgangspunkt mener vi at det vil være akseptabelt at de som har utdanning fra utlandet blir belastet med et gebyr for vurdering av yrkeskvalifikasjonene (utdanningen). Arbeidet er stipulert til 3 timer. Statens vegvesen har med dette som grunnlag kommet til at størrelsen på gebyret for vurdering av yrkeskvalifikasjoner for tiden skal settes til 2 080 kroner. Satsene er foreslått tatt inn i ny § 31–6a.

For disse gruppene har det vært en ordning med en prøveperiode før godkjenning i Norge avhengig av innhold og omfang av utdanning de har hatt utenlands. Oppfølgingen av prøveperiodene krever mye ressurser av Statens vegvesen, og kostnadsriktig beregning vil gi et gebyr på 42 850 kroner for en trafikklærer og 18 580 kroner for en faglig leder. Kostnadsdriveren her er i hovedsak timebruk fra våre ansatte som ved et konservativt anslag er satt til 60 timer for trafikklærer og 25 timer for faglig leder.

Imidlertid kan dette ligge på et høyt nivå sett hen til våre forpliktelser i EØS-avtalen. I direktivets «code of conduct» framkommer det at gebyrene ikke må overstige den faktiske utgiften og at gebyrene skal sammenlignes med hva de som har norske kvalifikasjoner betaler. Sammenligningen mot de med norske kvalifikasjoner vil i all hovedsak gjelde behandling av søknad om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner og ikke selve utligningstiltaket. I tillegg må ikke gebyret være så høyt at det gjør det umulig for utøverne å

få godkjenning. En nærmere undersøkelse viser at ingen av de andre yrkene etter direktivet, har noe i nærheten av samme gebyrsats som vi anser for kostnadsriktig.

For de som velger prøveperiode, og må gjennomføre utligningstiltak, påløper ekstra saksbehandling som blant annet gjennomgang og godkjenning av arbeidskrav underveis i prøveperioden og noe veiledning av skole og trafikklærerne. For prøveperiode til trafikklærer har vi beregnet tidsbruken til 9 timer og dette vil gi et gebyr på 6 240 kroner. For prøveperiode til faglig leder er beregningen 6 timer, noe som gir et gebyr på 4 160 kroner. For begge gruppene kommer ordinært godkjenningsgebyr på 2 640 kroner i tillegg. Øvrig tidsforbruk som lå til grunn for kostnadsberegningene anses ut ifra en rimelighetsvurdering å være ordinær myndighetsoppgave uten gebyr. Satsene er foreslått tatt inn i ny § 31–6a.

3.2.8 Nærmere om forslaget til ny § 31–6a

Vi har valgt å samle gebyrsatsene i en egen bestemmelse. Dette vil gjøre det oversiktlig, og det vil bli enklere å oppdatere gebyrsatsene ved den årlige indeksreguleringen. Nærmere omtale av de forskjellige satsene fremkommer over i kapitlene om de enkelte gebyrbestemmelsene.

3.3 Kontroll og tilsyn med trafikkskoler, kursarrangører og øvrige aktører som driver godkjenningspliktig opplæring

3.3.1 Gjeldende rett

Dagens trafikkopplæringsforskrift har ikke hjemmel til å føre tilsyn med opplæring i offentlig skoleverk som skjer i elevenes fritid, og har hatt begrensede muligheter til å reagere mot ulovlig opplæringsvirksomhet.

I vtrl. § 27 andre ledd bokstav c gis det hjemmel til i forskrift å gi nærmere regler om kontroll og tilsyn med «*godkjenningspliktig opplæring*».

3.3.2 Begrunnelse for endring

3.3.2.1 Utvidet tilsynshjemmel

I vtrl. § 27 andre ledd bokstav c brukes formuleringen «(...) *tilsyn med godkjenningspliktig opplæring* (...)». Formuleringen er valgt slik at det også kan føres tilsyn med og reageres mot virksomheter og personer som ikke har godkjenning for å drive slik opplæring, herunder ulovlig opplæringsvirksomhet. Det vil i praksis kunne være vanskelig å reagere overfor ulovlig opplæringsvirksomhet da de ofte ikke har en fast adresse, men det vil likevel være en viss mulighet for å avdekke slik virksomhet gjennom blant annet tips til Statens vegvesen. Endringen i forskriften medfører også at Statens vegvesen kan drive oppsøkende tilsyn ovenfor ulovlig opplæringsvirksomhet.

Videre åpner hjemmelen for at det kan føres tilsyn med opplæring som gis av lærere i offentlig skoleverk til elever i elevenes fritid. Slik opplæring faller utenfor de særlige reglene

som gjelder opplæring i offentlig skoleverk, som er en del av det alminnelige opplæringstilbudet og som er underlagt tilsyn fra Statsforvalteren.

Statens vegvesen anser det som sterkt ønskelig å forskriftsfeste disse hjemlene i trafikkopplæringsforskriften – ikke minst for å kunne føre tilsyn med ulovlig opplæringsvirksomhet.

Det foreslås at overskriften i trafikkopplæringsforskriften § 5–11 endres til «*Kontroll og tilsyn med trafikkskoler, kursarrangører og øvrige aktører som driver godkjenningsspliktig opplæring*». Videre foreslås det at det tas inn et nytt andre ledd som presiserer den utvidede hjemmelen til å føre tilsyn også med ulovlig opplæringsvirksomhet og opplæring i offentlig skoleverk som skjer i elevenes fritid.

I foreslått femte ledd tilføres «*øvrige aktører*» i oppstillingen for å omfatte også disse aktørene. Videre er «*øvrig personell*» endret til «*annet personell*». Sistnevnte er kun en språklig endring, og innebærer ingen realitetsendringer.

3.3.2.2 Presisering av medvirkningsplikten

Et godt fungerende tilsyn forutsetter at tilsynssubjektene gir opplysninger, viser frem og utleverer dokumenter som blir etterspurt. Det foreslås derfor å tilføye «*uten ugrunnet opphold*» i femte ledd første punktum for å presisere at opplysningene skal gis så snart som mulig.

Det skal likevel foretas en konkret skjønnsmessig vurdering. Det legges vekt på at tilsynssubjektet skal få tid til å fremskaffe opplysningene, og at tilsynet skal kunne oppfylle sitt formål og hensikt. Dette innebærer at faglig leder må sørge for at noen andre ved trafikkskolen har tilgang til skolen og nødvendige dokumenter, for eksempel ved fravær på grunn av ferie eller sykdom.

3.3.2.3 Språklige og systematiske endringer

På bakgrunn av endringene i reaksjonsbestemmelsene (se omtale nedenfor), foreslås det å endre ordlyden i foreslått tredje ledd, tidligere andre ledd, til: «*Statens vegvesen kan gi reaksjoner etter bestemmelsene i § 5–12, § 6–3 og § 6–16.*»

3.3.3 Forslag til endret forskriftstekst

Tekst som er foreslått tatt inn, fremgår i kursiv.

§ 5–11 Kontroll og tilsyn med *trafikkskoler, kursarrangører og øvrige aktører som driver godkjenningsspliktig opplæring*

Statens vegvesen fører tilsyn med trafikkskoler og kursarrangører for å kontrollere at disse opptrer i samsvar med denne forskriften, herunder vilkår stilt med hjemmel i forskriften.

Statens vegvesen kan også føre tilsyn med opplæring i offentlig skoleverk som skjer i elevenes fritid og aktør som antas å drive med ulovlig opplæring mot vederlag.

Statens vegvesen kan *gi reaksjoner etter bestemmelsene i § 5–12, § 6–3 og § 6–16.*

Statens vegvesen kan når som helst overvære undervisningen. Statens vegvesen kan treffe vedtak om å avbryte eller om å underkjenne obligatorisk opplæring dersom det er klart at opplæringen er i strid med denne forskriften.

Eier av trafikkskole, faglig leder, ansvarlig hos kursarrangør, *undervisningspersonell, annet personell og øvrige aktører* plikter *uten ugrunnet opphold* å gi de opplysninger om virksomheten som blir krevd angående trafikkopplæringen samt framvisning og utlevering til kontroll de dokumenter som angår trafikkopplæringen og virksomheten for øvrig. Er opplysningene lagret elektronisk, kan Statens vegvesen kreve datert utskrift undertegnet av faglig leder.

3.4 Ny definisjon i § 1–2

3.4.1 Begrunnelse for endring

På bakgrunn av utvidet tilsyns- og reaksjonshjemmel i vtrl. § 27, foreslår vi tilsvarende endringer i trafikkopplæringsforskriften. Se begrunnelse for endring i punkt 3.3.2.1. Vi ser derfor behov for å definere «*øvrige aktører som driver godkjenningspliktig opplæring*».

Det foreslås å tilføre følgende definisjon i ny bokstav m i § 1–2:

«Øvrige aktører som driver godkjenningspliktig opplæring: opplæring i offentlig skoleverk som skjer i elevenes fritid eller personer og virksomheter som antas å drive ulovlig opplæring mot vederlag.»

3.4.2 Forslag til endret forskriftstekst

Tekst som er foreslått tatt inn, fremgår i kursiv.

§ 1–2 første ledd ny bokstav m)

I denne forskriften forstås med:

m) Øvrige aktører som driver godkjenningspliktig opplæring: opplæring i offentlig skoleverk som skjer i elevenes fritid eller personer og virksomheter som antas å drive ulovlig opplæring mot vederlag.

Reaksjoner overfor trafikkskoler, kursarrangører og øvrige aktører som driver godkjenningspliktig opplæring

3.4.3 Gjeldende rett

Det følger av trafikkopplæringsforskriften § 5–12 at Statens vegvesen kan gi pålegg og advarsel, samt tilbakekalle godkjenningen. Dagens forskriftsbestemmelse gir verken hjemmel til stans av virksomheten eller tvangsmulkt. Etter endringen i vegtrafikkloven § 27, er det nå også tatt inn hjemmel til i forskrift å gi nærmere regler om pålegg om stansing av virksomheten, samt tvangsmulkt.

3.4.4 Begrunnelse for endring

3.4.4.1 Pålegg om retting og stans av virksomhet

Endringene i vegtrafikkloven innfører en bestemmelse om stans av virksomheten, jf. § 27 andre ledd bokstav d. Bestemmelsen gir hjemmel for å fastsette nærmere regler i forskrift. Reaksjonene pålegg om retting, stansing og tvangsmulkt har det til felles at de er forvaltningsreaksjoner. Det innebærer at de ikke først og fremst har et straffemessig formål, men de skal sikre at arbeidet holder riktig kvalitet og at driften for øvrig er forsvarlig. Reaksjonene kan ilegges på objektivt grunnlag, uten hensyn til skyld. De følger forvaltningslovens krav til saksforberedelse og til vedtaks form og innhold. Vedtakene kan på vanlig måte påklages etter forvaltningslovens system, og gyldigheten av vedtakene kan også prøves for domstolene. Det er opp til forvaltningens skjønn – innenfor de rettslige rammene som er oppstilles i lov og forskrift – å bestemme om det skal reageres og eventuelt hvordan det skal reageres for brudd på kravene.

Det foreslås at gjeldende bestemmelse om tilsynsmyndighetens rett til å gi pålegg suppleres med hjemmel til – om nødvendig – også å kunne stanse opplæringsvirksomheten til feilene og manglene er rettet, eventuelt til vedtak om tilbakekalling er vurdert og avgjort. I de tilfeller tilsynet avdekker opplæringsvirksomhet som drives i strid med gjeldende krav, kan det i alvorlige tilfeller være behov for umiddelbart å stanse virksomheten. Eksempler på slike forhold kan være at virksomheten driver uten faglig leder eller at opplæringen holder et uforsvarlig lavt nivå, ikke overholder utstyrskrav med mer.

Pålegg om stansing av virksomheten kan rettes mot alle aktører som driver godkjenningsspliktig opplæringsvirksomhet. Stansingsretten vil derfor også være et egnet virkemiddel mot de som driver ulovlig opplæringsvirksomhet.

Stansing av virksomhet er å betrakte som et pålegg om opphør av et ulovlig forhold, og vil gjerne være utgangspunkt for øvrige reaksjoner dersom stansingsvedtaket ikke etterleves. Typiske reaksjoner vil da være illeggelse av tvangsmulkt.

Ved et stansingsvedtak er det opp til virksomheten gjennom egne tiltak å bestemme lengden av stansingen. Når pålegget om retting er etterkommet, vil også grunnlaget for stansing bortfalle – såfremt de forhold som utløste stansing ikke vurderes som så alvorlige og klanderverdige at tilbakekalling er aktuelt. Ved sistnevnte tilfelle vil stansingen ha karakter av å være et midlertidig vedtak i påvente av at spørsmålet om tilbakekalling er avgjort.

Følgende ordlyd er foreslått tatt inn i første ledd i § 5–12:

«Statens vegvesen kan gi pålegg som er nødvendig for å sikre at virksomheten er i samsvar med denne forskrift, herunder også gi pålegg om å stanse virksomheten helt eller delvis til avvik er rettet eller til vedtak om tilbakekalling er avgjort av klageinstansen.»

3.4.4.2 Innføring av tvangsmulkt

Endringene i vegtrafikkloven innfører en bestemmelse om tvangsmulkt, jf. § 27 andre ledd bokstav d. Bestemmelsen gir hjemmel for å fastsette nærmere bestemmelser i forskrift.

Tilsvarende hjemmel for tvangsmulkt ble innført i vegtrafikkloven ved Prop. 8 LS (2017–2018) for tilsyn og godkjenning med kontrollorganer og verksteder. Hjemmelen er også benyttet til å innføre tvangsmulkt ovenfor spesialverkstedene for fartsskriver og alkoholås. Hensynet til sammenheng i regelverket taler for å ha tilsvarende regler på de ulike områdene Statens vegvesen utfører tilsyn.

Det foreslås å innføre en ordning med tvangsmulkt som kan tas i bruk dersom pålegg gitt av Statens vegvesen etter tilsyn ikke respekteres.

I norsk rett er tvangsmulkt ansett som en administrativ reaksjon, i motsetning til overtredelsesgebyr som er ansett som en administrativ sanksjon. Med administrative sanksjoner menes:

«(...) en negativ reaksjon som kan ilegges av et forvaltningsorgan, som retter seg mot en begått overtredelse av lov, forskrift eller individuell avgjørelse, og som regnes som straff etter den europeiske menneskerettskonvensjon.», jf. forvaltningsloven § 43 annet ledd.

Administrative sanksjoner er således reaksjoner ovenfor overtredelser som allerede er begått. Justis- og beredskapsdepartementet bygger i forarbeidene til forvaltningsloven på at tvangsmulkt som reguleres i forvaltningsloven § 51 ikke utgjør en sak om straff etter EMK, jf. Prop. 62 L (2015–2016) punkt 31.4.2. Et vedtak om tvangsmulkt er en individuell avgjørelse om trussel om plikt til å betale penger til det offentlige for å sikre at plikter som følger av lov, forskrift eller individuell avgjørelse, blir etterlevd, jf. Prop. 62 L (2015–2016) punkt 34.1 s. 205. Formålet med tvangsmulkt i motsetning til overtredelsesgebyr, er ikke å straffe, men å skape et fremtidig oppfyllespress.

Med tvangsmulkt ønsker man å oppnå at den som er ansvarlig for at vedtak fra tilsynsmyndigheten skal følges, skal få en økonomisk motivasjon for å etterleve vedtaket. Da den virker fremover i tid, er det mulig å unngå mulkten ved å innrette seg etter vedtaket. Hensikten med mulkten er nettopp at den ansvarlige skal få et insentiv for å innrette seg etter vedtaket slik at vedkommende slipper å betale.

Tvangsmulkten kan i noen tilfeller være et hensiktsmessig supplement til pålegg om retting og stansing rettet mot virksomhetene, og kan ilegges dersom pålegg om retting og stansing ikke etterkommes. Dette innebærer at pålegg som reaksjon får større virkning og tyngde.

En trussel om tvangsmulkt vil være et egnet virkemiddel der overtredelsene er av en slik karakter at tilbakekalling av godkjenning fremstår for inngripende. I slike tilfeller vil tvangsmulkt være en bedre reaksjon. Da tvangsmulkten virker fremover i tid, vil den i noen situasjoner gi sterkere insentiver for å følge regelverket sammenlignet med tilbakekalling.

Videre kan tvangsmulkt benyttes overfor ikke-godkjente virksomheter og personer som utfører godkjenningspliktig opplæringsvirksomhet der det ikke er en godkjenning å tilbakekalle. Overfor slike virksomheter er det kun pålegg om stans og tvangsmulkt som er aktuelle virkemidler.

Det foreslås at tvangsmulkten kan fastsettes som et engangsbeløp eller være løpende. Det beste oppfyllespress oppnås ved en løpende mulkt. Statens vegvesen ser det som mest

hensiktsmessig at den nærmere reguleringen av bruken av tvangsmulkt gis i form av interne retningslinjer.

Følgende endring er foreslått tatt inn i andre ledd i § 5–12:

«Dersom retting eller stansing ikke er foretatt innen en gitt frist, kan Statens vegvesen fastsette en tvangsmulkt. Tvangsmulkten kan fastsettes som et engangsbeløp eller som en mulkt som løper fra det tidspunkt en gitt frist for retting er overskredet og til retting er foretatt. Statens vegvesen kan gi nærmere retningslinjer for ileggelse av tvangsmulkt. Endelig vedtak om betaling av tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg, jf. tvangsfullbyrdsloven § 7–2. Tvangsmulkten kreves inn av Skatteetaten og tilfaller staten.»

3.4.4.3 Nærmere om advarsel

Advarsel kan gis for mindre vesentlige brudd på bestemmelsene i forskriften. Dersom overtredelsen vurderes å være mindre vesentlig enn overtredelsene som medfører tilbakekall av godkjenningen, kan advarsel være en passende reaksjon. Førstegangsregelbrudd av mindre omfang er således egnet til å sanksjoneres med formell advarsel.

Det foreslås derfor at ordlyden endres til *«Statens vegvesen kan gi advarsel for mindre vesentlige brudd på bestemmelser i forskriften»*, og bestemmelsen foreslås tatt inn i tredje ledd i § 5–12. Advarsel kan også anvendes i tilfeller som i utgangspunktet skulle betinge tilbakekalling av godkjenning, men hvor det er spesielle forhold som gjør at man likevel ender opp med å vurdere situasjonen slik at det gis en advarsel.

En advarsel og et pålegg gis uavhengig av hverandre, men kan også gis samtidig, ettersom de har to forskjellige formål. En advarsel retter seg mot et forhold som allerede har skjedd, mens et pålegg søker å påvirke forhold i fremtiden. Advarselen har i seg selv ingen direkte rettslige konsekvenser, men er en formell konstatering av at det har skjedd et brudd på forskriften. Den vil imidlertid ha betydning når det skal ilegges nye reaksjoner, da den kan senke terskelen for at neste reaksjon kan bli strengere.

3.4.4.4 Tilbakekalle godkjenningen helt eller delvis

Statens vegvesen foreslår at tilbakekall av godkjenningen skal kunne gjelde hele eller deler av godkjenningen, for eksempel obligatorisk opplæring eller i en bestemt klasse. Dette er foreslått tatt inn i § 5–12 femte ledd etter forslaget med tilføyelsen *«helt eller delvis»*.

3.4.4.5 Språklige og systematiske endringer

Nåværende ordlyd *«Reaksjoner overfor trafikkskoler og kursarrangører»* er ikke treffende for det utvidede tilsynsområdet. Det vises til omtale under punkt 3.3.2.1. Statens vegvesen foreslår derfor å endre overskriften på § 5–12 til *«Reaksjoner overfor trafikkskoler, kursarrangører og øvrige aktører som driver godkjenningspliktig opplæring»* slik at den er i samsvar med § 5–11. Det vil da være mulighet til å rette reaksjoner mot enhver aktør som driver godkjenningspliktig opplæring.

Ved innføringen av de nye reaksjonene ser vi at det er nødvendig å endre rekkefølgen på enkelte av leddene i bestemmelsen – for å bedre systematikken. Det foreslås å flytte første ledd i § 5–12 til fjerde ledd. Dette bidrar til en bedre sammenheng mellom leddene i bestemmelsen.

I § 5–12 tidligere fjerde ledd (sjette ledd etter endringen) var det nødvendig å rette opp i henvisningene til bestemmelsens ledd som følge av endringene. Vi foreslår derfor å erstatte ordlyden «*andre og tredje ledd*» med «*bestemmelsen*».

3.4.5 Forslag til endret forskriftstekst

Tekst som er foreslått tatt inn, fremgår i kursiv.

§ 5–12 Reaksjoner overfor *trafikkskoler, kursarrangører og øvrige aktører som driver godkjenningsspliktig opplæring*

Statens vegvesen kan gi pålegg som er nødvendig for å sikre at virksomheten er i samsvar med denne forskrift, herunder også gi pålegg om å stanse virksomheten helt eller delvis til avvik er rettet eller til vedtak om tilbakekalling er avgjort av klageinstansen.

Dersom retting eller stansing ikke er foretatt innen en gitt frist, kan Statens vegvesen fastsette en tvangsmulkt. Tvangsmulkten kan fastsettes som et engangsbeløp eller som en mulkt som løper fra det tidspunkt en gitt frist for retting er overskredet og til retting er foretatt. Statens vegvesen kan gi nærmere retningslinjer for ileggelse av tvangsmulkt. Endelig vedtak om betaling av tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg, jf. tvangsfullbyrdsloven § 7–2. Tvangsmulkten kreves inn av Skatteetaten og tilfaller staten.

Statens vegvesen kan gi advarsel for mindre vesentlige brudd på bestemmelser i forskriften.

Statens vegvesen skal tilbakekalle godkjenningen av en trafikkskole eller kursarrangør når denne ikke lenger oppfyller de kravene som er forutsatt for godkjenningen. Ny godkjenning kan ikke gis før kravene igjen er oppfylt.

Statens vegvesen kan tilbakekalle godkjenningen *helt eller delvis* når vedkommende trafikkskole eller kursarrangør

- a) har gjort vesentlig brudd på forskrift om trafikkopplæring, eller
- b) på tross av skriftlig advarsel eller pålegg bryter forskriftene.

Ved vurderingen av vedtak etter *bestemmelsen* skal det tas hensyn til i hvilken grad trafikkskolen eller kursarrangøren kan bebreides for overtredelsen. Dersom trafikkskolen eller kursarrangøren unndrar seg tilsyn eller ikke gir de opplysninger om opplæringen eller driften som Statens vegvesen ber om, anses dette som vesentlig brudd på forskriften, med mindre opplæringsinstitusjonen i svært liten grad kan lastes for forholdet.

Første gang godkjenningen av en trafikkskole eller kursarrangør tilbakekalles, skal tilbakekallingen normalt gjelde fra tre til seks måneder. Andre gang godkjenningen tilbakekalles, skal tilbakekallingen normalt gjelde fra seks til tolv måneder. Tredje gang godkjenningen tilbakekalles, skal tilbakekallingen normalt gjelde for minst tolv måneder. I særlige tilfeller kan godkjenningen tilbakekalles for alltid.

Statens vegvesen kan fastsette tidsfrist for avvikling av en trafikkskole som ikke har faglig leder og kan sette forbud mot at skolen tar inn nye elever.

3.5 Reaksjoner overfor trafikklærere og faglig leder

3.5.1 Gjeldende rett

3.5.1.1 Helsekrav

Siden det stilles helsekrav for å få førerkort, innebærer førerkortkravet også et helsekrav. Helsekravet er skjerpet gjennom trafikkopplæringsforskriften § 6-2 der det går frem at trafikklærere må tilfredsstillende helsekravene som gjelder for buss som har de strengeste helsekravene.

Det følger av vegtrafikkloven § 27 annet ledd bokstav b at departementet har hjemmel til å stille helsekrav i forskrift, i tillegg til de som følger av kravet om førerkort, samt gjøre unntak fra helsekravet. Implisitt i dette ligger at det ikke nødvendigvis må stilles de samme helsekravene for alle klasser og emner.

3.5.1.2 Tilbakekalling av godkjenning som trafikklærer

I dagens forskrift fremgår det i § 6-3 tredje ledd at Statens vegvesen kan tilbakekalle godkjenningen som trafikklærer dersom vedkommende har gjort vesentlig brudd på forskrift om trafikkopplæring eller bryter forskriften på tross av skriftlig advarsel eller pålegg. En eventuell tilbakekalling vil da gjelde godkjenningen som trafikklærer i sin helhet.

3.5.1.3 Midlertidig forbud om trafikkopplæring

Etter dagens forskriftsbestemmelse, er det kun politiet som kan nedlegge midlertidig forbud mot trafikkopplæringsvirksomhet. Dersom politiet finner at trafikklæreren med skjellig grunn er mistenkt for straffbart forhold, det foreligger andre forhold som kan medføre tilbakekalling av godkjenningen, eller hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn tilsier det, kan politiet gi midlertidig forbud, jf. trafikkopplæringsforskriften § 6-3 syvende ledd. Politiet gir deretter melding om forbudet til Statens vegvesen.

3.5.1.4 Tilbakekalling av godkjenning som faglig leder

I trafikkopplæringsforskriften § 6-16 tredje ledd fremgår det at Statens vegvesen kan tilbakekalle godkjenningen som faglig leder dersom vedkommende har gjort vesentlig brudd på forskrift om trafikkopplæring eller bryter forskriften på tross av skriftlig advarsel eller pålegg. En eventuell tilbakekalling vil da gjelde godkjenningen som faglig leder i sin helhet.

3.5.2 Begrunnelse for endring

3.5.2.1 Helsekrav

Det strenge helsekravet i trafikkopplæringsforskriften § 6-2 etter dagens forskrift, kan i noen tilfeller slå urimelig ut. Det kan fremstå lite hensiktsmessig at en trafikklærer som ikke

lenger tilfredsstillende helsekravet for å få førerrett i klasse D, skal få tilbakekalt godkjenningen sin og være avskåret fra all form for undervisning – eksempelvis også teoretisk undervisning på et trafikalt grunnkurs. Det bør åpnes for at vedkommende i slike tilfeller kan få beholde enkelte deler av godkjenningen ved at denne kun tilbakekalles delvis.

Vi foreslår et nytt siste punktum i nytt tredje ledd i § 6-3 med følgende ordlyd:

«Dersom helsekravene i § 6-2 ikke er oppfylt, kan godkjenningen tilbakekalles delvis.»

Videre er sjetten ledd før endringen fjernet da det anses åpenbart at vedkommende ikke kan undervise ved teoriopplæring i de tilfellene der godkjenningen er tilbakekalt i sin helhet.

3.5.2.2 Tilbakekalling av godkjenning som trafikklærer

Det foreslås at tilbakekalling av godkjenning som trafikklærer skal kunne gjelde hele eller deler av godkjenningen. Dette er foreslått tatt inn i § 6-3 fjerde ledd med tilføyselsen «*helt eller delvis*». Endringen vil gi tilsynsmyndigheten muligheter til å finne et mer passende reaksjonsnivå, for eksempel slik at trafikklærer kan miste godkjenningen til å undervise i obligatorisk opplæring eller en bestemt klasse, men beholde godkjenningen for øvrig. En delvis tilbakekalling vil være mindre inngripende overfor trafikklærer.

3.5.2.3 Midlertidig forbud mot trafikkopplæring

Det foreslås å endre ordlyden i trafikkopplæringsforskriften § 6-3 foreslått syvende ledd slik at både politiet og Statens vegvesen kan nedlegge midlertidig forbud mot trafikkopplæringsvirksomhet. Statens vegvesen erfarer at muligheten til å nedlegge midlertidig forbud ikke benyttes i særlig grad slik regelverket er i dag. Det foreslås derfor at Statens vegvesen også skal kunne nedlegge et slikt forbud for å gi muligheter for en mer effektiv anvendelse av hjemmelen.

Det kan eksempelvis oppstå tilfeller der en trafikklærer er dømt for handlinger som gjør at vedkommende ikke anses skikket som trafikklærer, men der dommen ikke er rettskraftig da den er anket. Det er ikke ønskelig at for eksempel en voldtektsdømt person skal fortsette sin virksomhet som trafikklærer mens ankesaken behandles da dette vil kunne sette elevene i en potensiell fare.

I slike tilfeller er det behov for at Statens vegvesen også kan nedlegge midlertidig forbud mot trafikkopplæringsvirksomhet frem til saken er avgjort, for deretter eventuelt tilbakekalle godkjenningen når dommen er rettskraftig.

Statens vegvesens hjemmel til å nedlegge forbud mot trafikkopplæringsvirksomhet foreslås kun å gjelde det første alternativet i bestemmelsen. Av denne grunn må § 6-3 foreslått syvende ledd andre punktum omformuleres som følger: «*Politiet kan også nedlegge midlertidig forbud dersom politiet finner at det (...)*».

Som følge av forslaget, er det også nødvendig å tilføre følgende justering i siste punktum: «*Dersom det er politiet som nedlegger midlertidig forbud, skal politiet gi melding om forbudet til Statens vegvesen.*»

Vi ber om høringsinstansenes tilbakemelding på hvorvidt det er ønskelig at Statens vegvesen gis denne hjemmelen, og eventuelt at hjemmelen begrenses til første alternativ. Da bestemmelsen slik den er i dag fremstår som en til dels «sovende» bestemmelse, bes det om et forslag til hvordan dette kan endres dersom Statens vegvesen ikke skal gis denne hjemmelen.

Videre foreslås det et nytt åttende ledd som slår fast varslingsplikten i yrkeskvalifikasjonsloven § 20. Det følger av § 20 at den ansvarlige myndigheten, her Statens vegvesen, skal innen tre dager varsle ansvarlige myndigheter i samtlige øvrige EØS-stater om en yrkesutøver har fått begrenset retten til å utøve yrket av nasjonale myndigheter. Dette gjelder både midlertidig og permanent begrensning. Dette innebærer at dersom en trafikkklærer minster retten til å utøve yrket enten permanent og midlertidig skal ansvarlige myndigheter i samtlige øvrige EØS-stater varsles. Varslingen skal skje fra det tidspunktet begrensningen er effektiv. Det vil si fra det tidspunktet vedkommende ikke har rett til å utøve yrket. Dersom det er avdekket falsk dokumentasjon i forbindelse med søknad om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner, må det foreligge en rettskraftig dom før det varsles videre. Skulle vedtaket eller dom opphøre, skal varslingen slettes i løpet av tre dager, jf. forskrift om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner § 7-1. Varslingssystemet som skal benyttes er IMI (The Internal Market Information System). IMI er et IT-basert nettverk som legger til rette for informasjonsutveksling angående yrkeskvalifikasjoner mellom offentlige myndigheter i EU/EØS.

Det foreslås tilsvarende endring i § 6-16 nytt syvende ledd hva gjelder varslingsplikten i yrkeskvalifikasjonsloven § 20, med samme begrunnelse som nevnt ovenfor.

3.5.2.4 Tilbakekalling av godkjenning som faglig leder

Det foreslås at tilbakekalling av godkjenning som faglig leder skal kunne gjelde hele eller deler av godkjenningen. Dette er foreslått tatt inn i § 6-16 fjerde ledd med tilføysen «*helt eller delvis*». Endringen vil gi tilsynsmyndigheten muligheter til å finne et mer passende reaksjonsnivå. En delvis tilbakekalling vil også være mindre inngripende overfor faglig leder. Et eksempel hvor det kan reageres med en delvis tilbakekalling kan være at faglig leder blir fratatt retten til å være faglig leder ved mer enn en trafikkskole for en kortere eller lengre periode.

3.5.2.5 Språklige og systematiske endringer

Vi ser at det er nødvendig å endre rekkefølgen på enkelte av leddene i §§ 6-3 og 6-16 for å bedre systematikken i bestemmelsene. Det er foreslått at første og andre ledd i §§ 6-3 og 6-16 bytter plass slik at de minst inngripende reaksjonene kommer først i bestemmelsene. For å harmonere med reaksjonene for trafikkskoler og kursarrangører er advarsel skilt ut i et eget ledd med tilsvarende ordlyd (foreslått andre ledd). Se nærmere omtale om advarsel som reaksjon under punkt 3.5.2.3. I likhet med reaksjonene for trafikkskoler og kursarrangører, foreslås at rekkefølgen på reaksjonene skal gå fra minst inngripende til mest inngripende. Reaksjonene ovenfor trafikkklærer og faglig leder vil da følge samme oppbygging som reaksjonene ovenfor trafikkskole og kursarrangør. De øvrige reaksjonene i §§ 6-3 og 6-16 skal behandles likt som tidligere.

I § 6-3 foreslått første ledd og § 6-16 foreslått første ledd er «*øvrige*» tatt ut da ordlyden «*forskriftens øvrige krav*» er overflødig og ikke har noen selvstendig betydning.

Videre er «*andre ledd*» erstattet med «*første, andre og fjerde ledd*» i § 6-3 femte ledd og § 6-16 femte ledd som følge av endret rekkefølge på leddene etter forslaget.

3.5.3 Forslag til endret forskriftstekst

Tekst som er foreslått tatt inn eller endret, fremgår i kursiv.

§ 6-3 Reaksjoner overfor trafikklærer

Statens vegvesen kan gi pålegg når trafikklæreren ikke oppfyller *forskriftens krav*. *Statens vegvesen kan gi advarsel for mindre vesentlige brudd på bestemmelser i forskriften.*

Statens vegvesen skal tilbakekalle godkjenningen som trafikklærer når trafikklæreren ikke lenger oppfyller vilkårene for å være godkjent trafikklærer. Ny godkjenning kan ikke gis før vilkårene igjen er oppfylt. *Dersom helsekravene i § 6-2 ikke er oppfylt, kan godkjenningen likevel tilbakekalles delvis.*

Statens vegvesen kan tilbakekalle godkjenningen som trafikklærer *helt eller delvis* når vedkommende

- a) har gjort vesentlig brudd på forskrift om trafikkopplæring eller
- b) på tross av skriftlig advarsel eller pålegg bryter forskriften.

Ved vurderingen av vedtak etter *første, andre* og fjerde ledd, skal det tas hensyn til i hvilken grad trafikklæreren kan bebreides for overtredelsen. Dersom trafikklæreren unndrar seg tilsyn, eller ikke gir relevante opplysninger som Statens vegvesen ber om, anses dette som vesentlig brudd på forskriften, med mindre trafikklæreren i svært liten grad kan lastes for forholdet.

Når godkjenningen av en trafikklærer tilbakekalles etter tredje ledd, skal tilbakekallingen første gang normalt gjelde fra tre til seks måneder. Andre gang godkjenningen tilbakekalles skal godkjenningen normalt gjelde fra seks til tolv måneder. Tredje gang godkjenningen tilbakekalles skal tilbakekallingen normalt gjelde for minst tolv måneder. I særlige tilfeller kan godkjenningen tilbakekalles for alltid.

Politiet *eller Statens vegvesen* kan nedlegge midlertidig forbud mot trafikkopplæringsvirksomhet dersom politiet finner at trafikklæreren med skjellig grunn er mistenkt for straffbart forhold. *Politiet kan også nedlegge midlertidig forbud dersom politiet finner at det foreligger andre forhold som kan medføre tilbakekalling av godkjenningen, eller dersom hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn ellers tilsier det. Dersom det er politiet som nedlegger midlertidig forbud, skal politiet gi melding om forbudet til Statens vegvesen.*

Dersom det nedlegges forbud mot trafikkopplæringsvirksomhet eller godkjenningen tilbakekalles, skal Statens vegvesen registrere forbudet eller tilbakekallingen i IMI (Internal Market Information System) innen tre dager. Det samme gjelder når det foreligger en rettskraftig dom knyttet til falsk dokumentasjon, jf. yrkeskvalifikasjonsloven § 20. Dersom vedtaket eller dom opphører, skal varslingen i IMI slettes i løpet av tre dager, jf. forskrift om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner § 7-1.

§ 6-16 Reaksjoner overfor faglig leder

Statens vegvesen kan gi pålegg når faglig leder ikke oppfyller *forskriftens krav*.

Statens vegvesen kan gi advarsel for mindre vesentlige brudd på bestemmelser i forskriften.

Statens vegvesen skal tilbakekalle godkjenningen som faglig leder når den faglige lederen ikke lenger oppfyller vilkårene for å være godkjent som faglig leder. Ny godkjenning kan ikke gis før vilkårene igjen er oppfylt.

Statens vegvesen kan tilbakekalle godkjenningen som faglig leder *helt eller delvis* når vedkommende

- a) har gjort vesentlig brudd på forskrift om trafikkopplæring eller
- b) på tross av skriftlig advarsel eller pålegg bryter forskriften.

Ved vurderingen av vedtak etter *første, andre* og fjerde ledd, skal det tas hensyn til i hvilken grad den faglige lederen kan bebreides for overtredelsen. Dersom faglig leder unndrar seg tilsyn, eller ikke gir relevante opplysninger om opplæringen eller trafikkskolens drift som Statens vegvesen ber om, anses dette som vesentlig brudd på forskriften, med mindre den faglige lederen i svært liten grad kan lastes for forholdet.

Når godkjenningen av en faglig leder tilbakekalles etter tredje ledd, skal tilbakekallingen første gang normalt gjelde fra tre til seks måneder. Andre gang godkjenningen tilbakekalles skal godkjenningen normalt gjelde fra seks til tolv måneder. Tredje gang godkjenningen tilbakekalles skal tilbakekallingen normalt gjelde for minst tolv måneder. I særlige tilfeller kan godkjenningen tilbakekalles for alltid.

Dersom godkjenningen tilbakekalles, skal Statens vegvesen registrere tilbakekallingen i IMI (Internal Market Information System) innen tre dager, jf. yrkeskvalifikasjonsloven § 20. Det samme gjelder når det foreligger en rettskraftig dom knyttet til falsk dokumentasjon, jf. yrkeskvalifikasjonsloven § 20. Dersom vedtaket eller dom opphører, skal varslingen i IMI slettes i løpet av tre dager, jf. forskrift om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner § 7-1.

4 Nærmere om forslag til endringer i utrykningsforskriften

Det er Statens vegvesen som kan gi godkjenninger og som fører tilsyn etter utrykningsforskriften. Tilsyns- og reaksjonshjemlene i vegtrafikkloven er de samme som for virksomheter og personer som driver førerkortrettet opplæring.

De samme hensyn og vurderinger gjør seg i stor grad gjeldende innenfor førerkortrettet opplæring og utrykningsopplæring. Det foreslås derfor tatt inn tilsvarende bestemmelser i forskriftene så langt det passer. Dette vil også ivareta hensynet til sammenheng i regelverket.

4.1 Reaksjonsmidler overfor kursarrangør og undervisningspersonell

4.1.1 Gjeldende rett

Det følger av utrykningsforskriften § 19 at Statens vegvesen kan gi pålegg og advarsel, samt tilbakekalle godkjenningen. Dagens forskriftsbestemmelse angir ikke hvilke pålegg det er anledning til å gi, og har heller ingen bestemmelse om tvangsmulkt. Etter innføring av ny § 29a i vegtrafikkloven, er det nå hjemmel for i forskrift å gi regler om pålegg om stansing og tvangsmulkt.

4.1.2 Begrunnelse for endring

Det er ønskelig å tydeliggjøre reaksjonsmidlene ved å nevne i bestemmelsen at tilsynsmyndigheten kan gi pålegg om retting, i tillegg til at det foreslås å innføre hjemmel til å gi pålegg om stans av virksomheten, samt innføring av tvangsmulkt. Begrunnelsen for endringene i reaksjonsbestemmelsen er den samme for trafikkopplæringsforskriften og utrykningsforskriften. Det vises derfor til begrunnelsen i punkt 3.5.2.

Det foreslås at rekkefølgen på reaksjonene skal gå fra mist inngripende til mest inngripende. Dette innebærer å flytte første ledd i § 19 til fjerde ledd. Tilbakekall av godkjenningen blir dermed samlet mot slutten av bestemmelsen. Dette bidrar også til en bedre systematikk i bestemmelsen. Tilsvarende endring foreslås i § 20 ved å bytte rekkefølgen på første og andre ledd i bestemmelsen.

Det foreslås å endre første ledd i § 19 slik at Statens vegvesen gis hjemmel til å gi pålegg som er nødvendig for å sikre at virksomheten er i samsvar med forskriften, herunder pålegg om retting og stans av virksomheten, se omtale under punkt 3.5.2.1.

Tvangsmulkt foreslås inntatt i § 19 andre ledd (se punkt 3.5.2.2).

Advarsel som reaksjon er foreslått tatt inn i tredje ledd i § 19. Det presiseres at advarsel kun skal gis for mindre vesentlige brudd på bestemmelser i forskriften. Se nærmere omtale om advarsel under punkt 3.5.2.3. I § 20 foreslås det å skille advarsel ut i eget ledd (foreslått andre ledd) for å harmonere med ordlyden i § 19.

Videre foreslås det et nytt syvende ledd i § 20 som slår fast varslingsplikten i yrkeskvalifikasjonsloven § 20. Se nærmere redegjørelse i punkt 3.6.2.3 ovenfor.

I § 19 femte ledd bokstav b og § 20 fjerde ledd bokstav b er ordene «*eller har brutt*» tatt ut da disse er overflødige og ikke har noen selvstendig betydning. Formuleringen blir da også i samsvar med trafikkopplæringsforskriftens reaksjonsbestemmelser.

4.1.3 Forslag til endret forskriftstekst

Tekst som er foreslått tatt inn eller endret, fremgår i kursiv.

§ 19 Reaksjonsmidler overfor kursarrangør

Statens vegvesen kan gi pålegg som er nødvendig for å sikre at virksomheten er i samsvar med denne forskrift, herunder også gi pålegg om stansing av virksomheten til avvik er rettet eller til vedtak om tilbakekalling er avgjort.

Dersom retting eller stansing ikke er foretatt innen en gitt frist, kan Statens vegvesen fastsette en tvangsmulkt. Tvangsmulkten kan fastsettes som et engangsbeløp eller som en mulkt som løper fra det tidspunkt en gitt frist for retting er overskredet og til retting er foretatt. Statens vegvesen kan gi nærmere retningslinjer for illeggelse av tvangsmulkt. Endelig vedtak om betaling av tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg, jf. tvangsfullbyrdelsesloven § 7-2. Tvangsmulkten kreves inn av Skatteetaten og tilfaller staten.

Statens vegvesen kan gi advarsel for mindre vesentlige brudd på bestemmelser i denne forskriften.

Statens vegvesen skal tilbakekalle godkjenningen dersom vilkårene for å være godkjent som kursarrangør ikke lenger er oppfylt.

Statens vegvesen kan midlertidig eller permanent tilbakekalle godkjenningen når vedkommende

- a) har gjort vesentlige brudd på forskriften
- b) på tross av skriftlig pålegg eller advarsel *bryter bestemmelser* i forskriften
- c) hindrer eller unndrar seg tilsyn, eller ikke gir opplysninger om opplæringen eller driften som Statens vegvesen ber om.

Første gang godkjenningen tilbakekalles, skal tilbakekallingen normalt gjelde for tre til seks måneder. Andre gang godkjenningen tilbakekalles skal tilbakekallingen normalt gjelde fra seks til tolv måneder. Tredje gang godkjenningen tilbakekalles, skal den normalt gjelde for minst tolv måneder. I særlige tilfeller kan godkjenningen tilbakekalles for alltid.

Statens vegvesen kan fastsette tidsfrist for avvikling av en kursarrangør som ikke har undervisningsansvarlig, og kan sette forbud mot at kursarrangøren tar inn nye elever.

§ 20 Reaksjonsmidler overfor undervisningspersonell

Statens vegvesen kan gi undervisningspersonell pålegg når forskriftens krav ikke er oppfylt.

Statens vegvesen kan gi advarsel for mindre vesentlige brudd på bestemmelser i denne forskriften.

Statens vegvesen skal tilbakekalle godkjenning som instruktør eller undervisningsansvarlig dersom vilkårene for å være godkjent ikke lenger er oppfylt.

Statens vegvesen kan midlertidig eller permanent tilbakekalle godkjenningen når vedkommende

- a) har gjort vesentlige brudd på forskriften
- b) på tross av skriftlig pålegg eller advarsel *bryter bestemmelser* i forskriften
- c) hindrer eller unndrar seg tilsyn, eller ikke gir opplysninger om opplæringen eller driften som Statens vegvesen ber om.

Første gang godkjenningen tilbakekalles, skal tilbakekallingen normalt gjelde for tre til seks måneder. Andre gang godkjenningen tilbakekalles skal tilbakekallingen normalt gjelde fra seks til tolv måneder. Tredje gang godkjenningen tilbakekalles, skal den normalt gjelde for minst tolv måneder. I særlige tilfeller kan godkjenningen tilbakekalles for alltid.

Dersom godkjenningen som utrykningsinstruktør er tilbakekalt etter denne forskrift kan vedkommende heller ikke undervise ved teoriopplæring.

Dersom godkjenningen tilbakekalles, skal Statens vegvesen registrere tilbakekallingen i IMI (Internal Market Information System) innen tre dager, jf. yrkeskvalifikasjonsloven § 20. Dersom vedtaket eller dom opphører, skal varslingen i IMI slettes i løpet av tre dager, jf. forskrift om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner § 7-1. Det samme gjelder når det foreligger en rettskraftig dom knyttet til falsk dokumentasjon, jf. yrkeskvalifikasjonsloven § 20.

4.2 Godkjenningsgebyr

4.2.1 Gjeldende rett

I dagens utrykningsforskrift er det ikke gitt hjemmel for verken tilsynsgebyr eller godkjenningsgebyr (se generell omtale under punkt 3.2.1). Vegtrafikkloven § 29a andre ledd bokstav e gir hjemmel til å fastsette nærmere regler om gebyr i forskrift.

4.2.2 Begrunnelse for endring

Det vises til omtale av begrunnelsen for innføring av gebyr i punkt 3.2.2.

Statens vegvesen mener at godkjenning av kursarrangør, utrykningsinstruktør og undervisningsansvarlig er oppgaver som kan karakteriseres som myndighetsbestemte tjenester der det er fullt mulig å identifisere og beregne gjennomsnittskostnadene ved å produsere og levere tjenesten.

Gebyr for godkjenning som kursarrangør foreslås tatt inn i ny § 9a, gebyr for godkjenning som utrykningsinstruktør foreslås tatt inn i ny § 14a og gebyr for godkjenning som undervisningsansvarlig foreslås tatt inn i ny § 15a. I tillegg foreslås det at gebyrsatsene tas inn i en egen bestemmelse – ny § 40a – slik at satsene samles i én bestemmelse. Dette vil gjøre fremtidige endringer i gebyrsatsene enklere.

4.2.3 Forslag til ny forskriftstekst

Ny § 9a Godkjenningsgebyr for kursarrangør

For førstegangsbehandling av søknad om godkjenning som kursarrangør, skal det betales et gebyr etter satsene i § 40a.

For fornyelse av godkjenningen, skal det betales et gebyr etter satsene i § 40a.

Ny § 14a Godkjenningsgebyr for utrykningsinstruktør

For behandling av søknad om godkjenning som utrykningsinstruktør, skal det betales et gebyr etter satsene i § 40a.

Ny § 15a Godkjenningsgebyr for undervisningsansvarlig

For behandling av søknad om godkjenning som undervisningsansvarlig, skal det betales et gebyr etter satsene i § 40a.

Ny § 40a Gebyrsatser

Gebyrsatsene er som følger:

1. Førstegangsgodkjenning som kursarrangør	kr	6 100,-
2. Fornyelse av godkjenning som kursarrangør	kr	4 020,-
3. Godkjenning som utrykningsinstruktør	kr	2 640,-
4. Godkjenning som undervisningsansvarlig	kr	1 940,-

Gebyrsatsene indeksreguleres årlig.

4.2.4 Nærmere om forslaget til ny § 9a første ledd

Det foreslås i første ledd at det skal betales gebyr for å få behandlet en søknad om godkjenning som kursarrangør. Selve godkjenningsplikten fremgår i forskriften § 9.

Dersom det i en og samme søknad søkes om opplæringstilbud i flere klasser, skal det bare betales ett gebyr. Det skal betales gebyr uavhengig av om søknaden fører frem til godkjenning eller ikke, jf. uttrykket «*førstegangsbehandling av søknad*» som er brukt i bestemmelsen. Statens vegvesen skal imidlertid bidra til at potensielle søkere unngår unødige kostnader ved at det forut for formell søknad gis veiledning som vilkårene for å få godkjenning. Såkalte avvisningsvedtak; vedtak om å ikke realitetsbehandle en søknad, for eksempel fordi det mangler tilstrekkelig dokumentasjon, skal ikke ilegges gebyr. Da det kun er realitetsbehandling av søknaden som gebyrlegges, skal opprettelse av gebyret derfor skje samtidig med at det fattes vedtak i saken – det vil si *etter* behandling av søknaden.

Kostnadskomponentene som skal danne grunnlag for beregning av gebyrets størrelse vil være de samme som etter trafikkopplæringsforskriften, se omtale under punkt 3.2.4. Imidlertid er tidsbruken i forbindelse med saksbehandlingen mer omfattende enn for godkjenning som trafikkskole eller kursarrangør etter trafikkopplæringsforskriften. Bakgrunnen for dette er tidsbruken som medgår til godkjenning av undervisningsplanene. Dette medfører at godkjenningsgebyret for kursarrangør etter utrykningsforskriften blir høyere enn godkjenningsgebyret for trafikkskoler og kursarrangører etter trafikkopplæringsforskriften.

Statens vegvesen har med dette som grunnlag kommet til at størrelsen på gebyret for tiden skal settes til 6 100 kroner. Gebyret fremgår av ny § 40a.

Gebyrkravet vil bare bli gjort gjeldende for kursarrangører som søker godkjenning etter at endringsforskriften trer i kraft.

4.2.5 Nærmere om forslaget til ny § 9a andre ledd

I andre ledd foreslås det at det ved fornyelse av godkjenningen som kursarrangør skal betales et gebyr som for tiden utgjør 4 020 kroner. Se nærmere om gebyrlegging i punkt 4.2.4. Gebyret fremgår av ny § 40a. Gebyret settes noe lavere enn for søknad om godkjenning som kursarrangør. Dette begrunnes først og fremst med at saksbehandlingen er noe enklere og mindre tidkrevende.

Gebyrkravet vil bare bli gjort gjeldende for kursarrangører som søker om fornyelse av godkjenningen etter at endringsforskriften trer i kraft.

4.2.6 Nærmere om forslaget til ny § 14a

Det foreslås i første ledd at det skal betales gebyr for å få behandlet en søknad om godkjenning som utrykningsinstruktør. Selve godkjenningsplikten fremgår i forskriften § 14. Forslaget er utformet slik at det må betales gebyr uavhengig av om søknaden fører til godkjenning eller avslag. Se nærmere om gebyrlegging i punkt 4.2.4.

Kostnadskomponentene som skal danne grunnlag for beregning av gebyrets størrelse vil være de samme som for trafikkopplæringsforskriften, se omtale under punkt 3.2.4.

Statens vegvesen har med dette som grunnlag kommet til at størrelsen på gebyret for tiden skal settes 2 640 kroner. Gebyret fremgår av ny § 40a.

Gebyrkravet vil bare bli gjort gjeldende for utrykningsinstruktør som søker godkjenning etter at endringsforskriften trer i kraft.

4.2.7 Nærmere om forslaget til ny § 15a

Det foreslås i første ledd at det skal betales gebyr for å få behandlet en søknad om godkjenning som undervisningsansvarlig. Selve godkjenningsplikten fremgår i forskriften § 15. Forslaget er utformet slik at det må betales gebyr uavhengig av om søknaden fører til godkjenning eller avslag. Se nærmere om gebyrlegging i punkt 4.2.4.

Kostnadskomponentene som skal danne grunnlag for beregning av gebyrets størrelse vil være de samme som for trafikkopplæringsforskriften, se omtale under punkt 3.2.4.

Statens vegvesen har med dette som grunnlag kommet til at størrelsen på gebyret for tiden skal settes til 1 940 kroner. Gebyret fremgår av ny § 40a.

Gebyrkravet vil bare bli gjort gjeldende for undervisningsansvarlig som søker godkjenning etter at endringsforskriften trer i kraft.

4.2.8 Nærmere om forslag til ny § 40a

Vi har valgt å samle gebyrsatsene i en egen bestemmelse. Dette vil gjøre det oversiktlig, og det vil bli enklere å oppdatere satsene ved den årlige indeksreguleringen. Nærmere omtale av de forskjellige satsene fremkommer over i kapitlene om de enkelte gebyrbestemmelsene.

5 Forslag til endringer i forskriftene

Forslag til endringsforskrifter følger som vedlegg 2 til denne høringen.

6 Økonomiske og administrative konsekvenser

6.1 For Statens vegvesen

Endringene medfører at tilsynsmyndigheten vil få flere reaksjonsmidler til å reagere overfor brudd på forskriftene. Dette vil bidra til en bedre og mer effektiv håndheving av bestemmelsene i forskriftene – særlig overfor ulovlig opplæringsvirksomhet.

Tvangsmulkt vil gi visse inntekter, men det er samtidig en ressurskrevende reaksjon. Derfor vil inntektene sannsynligvis ikke overstige utgiftene. Økte inntekter er heller ikke formålet med innføringen av tvangsmulkt.

Det vil bli behov for å utarbeide detaljerte retningslinjer i tillegg til forskriften, blant annet utarbeide egen retningslinje for behandlingen av tvangsmulkt og revisjon av retningslinjer for vandel. Det forventes likevel at de foreslåtte endringene kan gjennomføres kun med en omdisponering av tilgjengelige ressurser.

Statens vegvesen som godkjenningmyndighet vil som følge av endringen få dekket sine utgifter gjennom gebyr for de godkjenningene som allerede foretas i dag. Gebyret skal være kostnadsriktig, dvs. kun dekke den utgiften forvaltningen har med godkjenningen.

6.2 For opplæringsinstitusjonene

Det er i dag rundt 1050 trafikkskoler med 4400 godkjente trafikklærere tilknyttet. Antallet godkjente trafikklærere er sannsynligvis noe lavere enn det dette tallet gjenspeiler fordi en del trafikklærere er tilknyttet flere trafikkskoler. Antall faglige ledere ligger noe lavere enn antall skoler da samme person i en del tilfeller er faglig leder for flere skoler. Vi har ikke egne tall på kursarrangører innenfor trafikkopplæring, men det er få og disse har til sammen under 50 ansatte. Det er 28 godkjente kursarrangører innenfor utrykningsopplæring med 28 aktive undervisningsansvarlige og anslagsvis 90 instruktører.

Tvangsmulkt vil kunne medføre utgifter for et tilsynssubjekt som nekter å etterkomme et pålegg, men vedkommende har selv mulighet til å unngå en slik utgift ved å innrette seg etter pålegget.

Innføringen av reaksjonsformen tvangsmulkt vil kunne rettes både mot godkjente virksomheter, og personer og virksomheter som driver godkjenningsspliktig opplæring uten slik godkjenning fra Statens vegvesen. Tvangsmulkt ilagt de sistnevnte vil dermed bidra til at godkjente opplæringsinstitusjoner får bedre konkurransevilkår. Økt søkelys på virksomheter som driver med opplæring uten godkjenning fra Statens vegvesen, kan kreve større bistand fra politiet ved gjennomføringen av tilsynet.

Ved at det innføres gebyr ved godkjenning av trafikkskoler, kursarrangører, trafikklærere, faglig leder, utrykningsinstruktører og undervisningsansvarlig vil det genereres økonomiske konsekvenser for opplæringsvirksomhetene. Beløpene for godkjenning settes ikke høyere enn utgiftene Statens vegvesen har i forbindelse med godkjenningen. Det er å forvente at de økte utgiftene i forbindelse med gebyr medfører høyere opplæringsutgifter for elevene, men vi forventer likevel ikke en markant økning.

7 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **10. april 2022**. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Hørings svar kan enten:

- lastes opp elektronisk under selve høringen på våre nettsider,
- sendes som e-post til firmapost@vegvesen.no eller
- sendes pr. post til:

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer **21/249842** dersom hørings svar sendes inn på e-post eller pr. post.

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no

www.vegvesen.no

Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag