



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 52 L

(2010–2011)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i vegtrafikkloven (gjennomføring av direktiv 2006/126/EF om førerkort)

*Tilråding fra Samferdsdeparterementet av 17. desember 2010,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

I denne proposisjonen legger Regjeringen fram forslag om endring i § 24 i vegtrafikkloven av 18. juni 1965 nr. 4.

De forslåtte endringene i § 24 vil hjemle gjennomføringen av Norges forpliktelser etter direktiv 2006/126/EF om førerkort. Direktiv 2006/126/EF vil i det følgende bli benevnt det tredje førerkortdirektivet.

Tredje førerkortdirektiv er en omarbeidelse og videreutvikling av direktiv 91/439/EØF (andre førerkortdirektiv). Store deler av direktivet inneholder krav som allerede er gjennomført i vegtrafikkloven med tilhørende forskrifter, men enkelte deler innebærer nye krav og må således gjennomføres i norsk regelverk innenfor de gjennomføringsfrister tredje førerkortdirektiv setter. Denne proposisjonen omhandler kun de nye kravene som medfører lovendring; kravene til administrativ gyldighet for førerkort og kravene til førerprøvesensorer.

Forslaget til endring i vegtrafikkloven § 24 femte og sjette ledd fremmes for å presisere skillet mellom førerrett og førerkort, et skille som ble innført i forbindelse med implementeringen av andre førerkortdirektiv. Presiseringen fremmes nå i forbindelse med at det på bakgrunn av tredje førerkortdirektiv skal innføres administrativ gyldighet for førerkort.

Passusen i femte ledd om at føreretten er livsvarig foreslås fjernet, da det i praksis gjøres unntak fra dette i alle klasser i dag. Dagens formulering om livsvarig førerrett har i praksis vist seg å skape mange misforståelser. For øvrig presiserer forslaget skillet mellom førerrett og førerkort samtidig som de eksisterende hjemlene ivaretas.

Det foreslås også at § 24 sjette ledd siste punktum flyttes til fjerde ledd. Samtidig foreslås fjerde ledd tredje punktum flyttet til endret femte ledd.

Forslaget til vegtrafikkloven § 24 nytt tiende ledd fremmes for å etablere det rettslige grunnlaget for å stille kvalifikasjonskrav til alle som arbeider som førerprøvesensor, slik kravet om minstandarder for førerprøvesensorer fremkommer i tredje førerkortdirektiv artikkel 10, jf vedlegg IV. Videre vil bestemmelsen gi departementet hjemmel til å regulere den nærmere gjennomføringen av direktivets krav ved forskrifter.

Implementeringsfristen for tredje førerkortdirektiv er 19. januar 2011. Det foreslås derfor at endringene trer i kraft straks loven er sanksjonert.

2 Bakgrunnen for lovforslaget

Gjennom EØS-komiteens beslutning nr. 29/2008 ble Europaparlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF av 20. desember 2006 om førerkort inn-

lemmet i EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport). Stortinget samtykket 20. november 2008 i godkjenning av EØS-komiteens beslutning. Norge er dermed forpliktet til å gjennomføre direktivet i norsk rett innen 19. januar 2011 og til å anvende reglene fra 19. januar 2013.

Formålet med direktivet er å harmonisere førerkortreglene i Europa ytterligere for blant annet å forbedre trafikksikkerheten, lette fri bevegelse og etablering samt motvirke svindel med førerkort.

Tredje førerkortdirektiv innfører administrativ gyldighet for førerkort. Hovedregelen etter direktivets artikkel 7 nr. 2 bokstav a) er at de lette førerkortklassene; AM, A1, A2, A, B, B1 og BE, skal ha en administrativ gyldighet på 10 år. Medlemsstatene kan velge å gi slike førerkort en administrativ gyldighet på inntil 15 år. Etter bokstav b skal førerkort i tunge klasser; C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D og DE, gis administrativ gyldighet på 5 år. Kravet om administrativ gyldighet for tunge klasser ble gjennomført i Norge i 2008 i forbindelse med implementeringen av yrkessjåførdirektivet (2003/59/EF) gjennom vegtrafikkloven § 29 og yrkessjåførforskriften av 16. april 2008 nr. 362.

Kravet om at førerprøvesensorene skal oppfylle en minstestandard for grunnleggende kvalifikasjoner og gjennomføre regelmessig etterutdanning følger av direktivets artikkel 10, jf vedlegg IV. Direktivet stiller også krav om etablering av kvalitetssikringssystemer. De eksplisitte kravene til grunnleggende kvalifikasjoner, etterutdanning og kvalitetssikring er fastsatt i førerkortdirektivets vedlegg IV.

3 Høringen

Vegdirektoratet sendte 28. januar 2010 på vegne av Samferdselsdepartementet ut høring med forslag til endring av vegtrafikkloven § 24 fjerde til sjette ledd og nytt tiende ledd. Saken ble sendt til følgende høringsinstanser (i alt 108) med høringsfrist 1. mai 2010:

Arbeids- og inkluderingsdepartementet
Barne- og likestillingsdepartementet
Finansdepartementet
Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet
Forsvarsdepartementet
Fiskeri- og kystdepartementet
Helse- og omsorgsdepartementet
Justis- og politidepartementet
Kommunal- og regionaldepartementet

Landbruks- og matdepartementet
Miljøverndepartementet
Nærings- og handelsdepartementet
Kunnskapsdepartementet
Utenriksdepartementet

Arbeids- og velferdsdirektoratet
Datatilsynet
Direktoratet for Arbeidstilsynet
Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap
Forbrukerombudet
Forbrukerrådet
Politidirektoratet
Regjeringsadvokatembetet
Riksadvokatembetet
Sosial og helsedirektoratet
Stortingets ombudsmann for forvaltningen
Statens vegvesen Kontaktsenteret
Statens vegvesen Region midt
Statens vegvesen Region nord
Statens vegvesen Region sør
Statens vegvesen Region vest
Statens vegvesen Region øst
Sysselmannen på Svalbard
Toll- og avgiftsdirektoratet
Utdanningsdirektoratet
Utrykningspolitiet

Fylkesmennene

Høgskolen i Akershus
Høgskolen i Nord-Trøndelag
Politihøgskolen

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
Bilimportørenes Landsforening
Den Norske Advokatforening
Den Norske Dommerforening
Fagforbundet
Forbundet for Ledelse og Teknikk
Kongelig Norsk Automobilklubb
Landsforeningen for Trafikkskadde
Landsorganisasjonen i Norge
Lastebileiernes Forening
Maskinentreprenørenes Forbund
MC-rådet
Motorførernes Avholdsforbund
Motorsykkelpimportørenes Forening
NTO
NMCU
Nord-Norsk Trafikksenter
Norges Automobilforbund
Norges Bilbransjeforbund
Norges Bilsportforbund
Norges Juristforbund

Norges Lastebileier-Forbund
 Norges Lensmanns- og politilederlag
 Norges Motorsportforbund
 Norges Turbileierforbund
 Norsk Arbeidsmandsforbund
 Norsk Tjenestemannslag
 Norsk Trafikksenter
 Norsk Transportarbeiderforbund
 Næringslivets Hovedorganisasjon
 Opplysningsrådet for Veitrafikken
 PARAT
 Politiembetsmennesenes Landsforening
 Politiets Fellesforbund
 Skandinavisk Trafikksenter AS
 Statens Bilsakkyndiges Forening
 Statstjenestemannsforbundet
 TEKNA Statens vegvesen
 Trafikkforum AS
 Transportbedriftenes Landsforening
 Transportøkonomisk institutt
 Trygg Trafikk
 NTL Landsforening 45-Veg
 Vegetatens Tekniske Forening
 Vegvesenets Trafikktekniske Forening
 Yrkestrafikkforbundet
 YS

AKE

Færdselsstyrelsen
 Justitsministeriet Danmark
 Transportstyrelsens Huvudkontor
 Umferðarstofa

Det er mottatt høringssvar fra 21 instanser.
 Følgende instanser har uttalt at de ikke har realitetsmerknader:

Arbeidsdepartementet
 Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet
 Landbruks- og matdepartementet
 Justis- og politidepartementet
 Utenriksdepartementet

Arbeids- og velferdsdirektoratet
 Datatilsynet
 Direktoratet for arbeidstilsynet
 Riksadvokatembetet

Høgskolen i Akershus
 Landsorganisasjonen
 Næringslivets Hovedorganisasjon
 Maskinentreprenørenes Forbund

Følgende instanser har realitetsmerknader:
 Finansdepartementet

Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet

Helsedirektoratet
 Politidirektoratet
 Statens vegvesen Region midt
 Statens vegvesen Region sør
 Statens vegvesen Region vest
 Høgskolen i Nord-Trøndelag

4 Administrativ gyldighet for førerkort

4.1 Direktivets krav om administrativ gyldighet

På bakgrunn av andre førerkortdirektiv ble det innført en felles førerkortmodell i alle medlemslandene. Som en del av denne harmoniseringen og for å motvirke førerkortsvindel innføres det nå administrativ gyldighet for førerkortene, samtidig som det gis regler for utfasing av tidligere førerkortmodeller.

Administrativ gyldighet vil si at det er selve kortet (dokumentasjonen for føreretten) som har en bestemt gyldighetsperiode. Førerkortets administrative gyldighet må ikke forveksles med førerettens gyldighet.

Direktivets formål med å innføre administrativ gyldighet er at førerkortet skal ha oppdatert bilde og sikkerhetslementer for å forhindre førerkortsvindel og at medlemsstatene skal kunne pålegge helseundersøkelser eller andre tiltak. Det vil si at en fornyelse av førerkortet kan være en ren administrativ handling som ikke krever annet enn nytt bilde og signatur. Samtidig vil det da sikres at nyeste førerkortmodell benyttes. Medlemslandene kan også benytte den administrative gyldighetstiden til å kreve mer, som for eksempel ny legeattest. Av direktivets fortale fremgår det at eventuelle legeundersøkelser bør skje samtidig med fornyelse av førerkortet, og således bestemmes på grunnlag av førerkortets gyldighetstid.

Kravet om administrativ gyldighet vil gjelde førerkort som blir utstedt fra og med 19. januar 2013. Det innebærer at førerkort som utstedes etter dette tidspunktet på bakgrunn av innbytte, utskifting, duplikat osv vil få en administrativ gyldighetstid, selv om det opprinnelige førerkortet hadde lenger gyldighet.

Endringene får i utgangspunktet liten innvirkning på personer som har førerkort utstedt før dette tidspunktet. Førerkortdirektivet krever

imidlertid at alle førerkort oppfyller direktivets krav innen 2033. Innenfor rammen av dette er det opp til det enkelte medlemsland å fastsette overgangsregler for førerkort som er utstedt før 2013. Ingen vil miste førerrettigheter de hadde før direktivet trådte i kraft. Innen 2033 må imidlertid alle førerkort som er i omløp i Norge skiftes ut, slik at de får utforming og administrativ gyldighet i tråd med direktivet. Overgangsregler vil bli vurdert i forbindelse med arbeidet med forskriftsendringer på bakgrunn av direktivet.

De nærmere reglene om administrativ gyldighet, og overgangsordninger i den forbindelse, vil bli regulert i forskrift av 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort. Forslag til forskriftsendringer på bakgrunn av tredje førerkortdirektiv er sendt på høring høsten 2010.

4.2 Gjeldende rett

Vegtrafikkloven § 24 femte og sjette ledd regulerer departementets adgang til å gi forskrifter om førerrett og førerkort. Det skilles i norsk regelverk mellom førerrett og førerkort. Mens førerretten er den immaterielle rettigheten til å føre visse typer motorvogner, er førerkortet beviset for denne rettigheten. For å bruke førerretten kreves det at man har gyldig førerkort. Vegtrafikkloven § 24 femte og sjette ledd fremstår i dag som en blanding av generelle og spesifiserte hjemler for departementet til å gi forskrift om førerrett og førerkort m.m. Eksisterende hjemler gir videre departementet adgang til blant annet å gi forskrift om førerkortets gyldighetstid, jf § 24 sjette ledd andre punktum. Videre sier femte ledd tredje punktum at departementet kan bestemme at førerretten for bestemte førerkortklasser eller for bestemte grupper motorvogner eller hvor førerens syn, helse, førerlighet eller andre spesielle omstendigheter tilsier det, skal gis for en avgrenset periode. Adgangen til å innføre krav om administrativ gyldighet anses for så vidt derfor allerede å være hjemlet i vegtrafikkloven § 24 femte og sjette ledd. Passusen i gjeldende femte ledd første punktum om at førerretten er livsvarig kan imidlertid skape misforståelser i den forbindelse. For å unngå uklarheter ved innføringen av administrativ gyldighet er det derfor behov for å gjøre visse endringer i bestemmelsen og i større grad presisere forskjellen mellom førerrett og førerkort i paragrafens femte og sjette ledd. Innføring av administrativ gyldighet innebærer ikke en begrensning av selve førerretten, men betyr at man med jevne mel-

lomrom må fornye førerkortet for å kunne bruke førerretten.

Administrativ gyldighet vil si at gyldigheten av selve førerkortet utløper, uten at førerretten nødvendigvis tapes. Retten til å føre motorvogn suspenderes fordi man ikke har lov til å bruke førerretten uten førerkortet. I dag er det i Norge ingen administrativ gyldighet for førerkort i lette førerkortklasser. Førerkortet i lette klasser utstedes med gyldighet til 100-årsdagen. Dette er misvisende da ingen førerkortklasser har automatisk livsvarig gyldighet. Lette førerkortklasser har i dag i praksis gyldighet frem til man er 70 år, forutsatt at man til enhver tid oppfyller helsekravene. Etter at man er fylt 70 år kreves det legeattest for alle, og førerrettens gyldighet avhenger da av den gyldighetstid som legen setter på legeattesten. Førerretten i tunge førerkortklasser har som hovedregel fem års gyldighet, men kun ett års gyldighet etter fylte 70 år.

For de tunge klassene ble gyldighetstiden for førerretten i Norge endret fra 10 til 5 år, fra 10. september 2008. Dermed ble også direktivets krav om administrativ gyldighet på 5 år for tunge førerkortklasser innfridd. Innføringen ble av praktiske årsaker gjort tidligere enn førerkortdirektivets frist i forbindelse med implementering av yrkessjåførdirektivet (2003/59/EF) i vegtrafikkloven § 29 og yrkessjåførforskriften av 16. april 2008 nr 362. Formålet var å legge til rette for at førerkortinnehaveren kan harmonisere utløpsdatoene i de tunge klassene med utløpsdatoen for yrkessjåførkompetansen, som også har fem års gyldighet. For å fornye førerkortet i tunge klasser kreves det at man leverer ny legeattest.

I tredje førerkortdirektiv artikkel 5 nr. 1 fremgår det at alle rettigheter og begrensninger skal fremkomme uttrykkelig på førerkortet.

4.3 Fremmed rett

Kravet om administrativ gyldighet skal som en følge av tredje førerkortdirektiv bli innført i alle medlemsstatene innen 19. januar 2013.

En del medlemsstater har i dag lignende ordninger som Norge, med gyldighet på førerkortet i lette klasser frem til fylte 70 eller 80 år. Dette gjelder blant annet land som Danmark, Finland, Storbritannia, Sveits, Belgia og Kroatia. Mange av disse har regler om at gyldigheten etter en bestemt alder avhenger av en legeattest. Enkelte andre land som Sverige, Tsjekkia, Estland, Irland, Litauen, Nederland og Spania har allerede 10 års gyldighet på førerkort i lette klasser. Det er liten

grunn til å tro at disse landene vil endre dette i forbindelse med innføringen av administrativ gyldighet. I følge rapporten¹ som er utarbeidet av EReg² vil ca 80 % av landene i undersøkelsen velge 10 års administrativ gyldighet. Tyskland, Polen og Finland er blant landene som velger 15 års gyldighet.

Det antas at de fleste land vil velge 10 års administrativ gyldighet for lette klasser, da dette er direktivets hovedregel.

4.4 Høringsnotatets forslag

Endringene som ble lagt fram i høringsnotatet innebærer som nevnt hovedsaklig en opprydding av leddene og presisering av skillet mellom førerrett og førerkort. Forslaget innebærer en forenkling av teksten, oppdatering av eldre uttrykk, men ingen innskrenkning av eksisterende hjemler. I tillegg foreslås det å fjerne passusen ”førerretten er livsvarig” i femte ledd første punktum. Inndelingen i femte og sjette ledd beholdes, men de inneles mer tematisk enn gjeldende bestemmelse. Femte ledd omhandler hjemler til å gi forskrift om førerprøve og førerrett, mens sjette ledd omhandler hjemler til å gi forskrift om førerkort og kompetansebevis.

Vegtrafikkloven § 24 fjerde til sjette ledd ble i høringsnotatet foreslått som følger:

”Den som skal få førerkort må være edruelig, og det må ikke være noe å si på hans vandels. Han må ha tilstrekkelig syn og førerlyst, nødvendig åndelig og legemlig helse og ha bestått førerprøve. Departementet kan bestemme at den som vil ta førerprøve, må ha gjennomgått fastlagt føreropplæring. Ved kjøring til førerprøve anses kandidat som fører av motorvognen.

Departementet kan gi forskrift om førerprøve og førerrett, herunder gebyr, gyldighetstid, helsekrav, krav til tilleggsopplæring og begrensninger i førerretten.

Departementet kan gi forskrift om førerkort og kompetansebevis, herunder gebyr, gyldighetstid, utferdigelse, uskifting, unntak fra førerkortplikt, midlertidig kjøretillatelse, aldersbevis og bevis for å ha gjennomgått bestemt trafikkopplæring.”

Bestemmelsen om at kandidat anses som fører av motorvognen ved førerprøve ble foreslått flyttet fra sjette til fjerde ledd, fordi den tematisk sett passer bedre inn der. Flyttingen medfører ingen realitetsendringer.

Etter dagens femte ledd første punktum har førerretten livsvarig gyldighet. Fravikelse av en slik rettighet krever hjemmel. Ved lovendring i 2003 (Ot.prp. nr. 24 (2003-2004)) så man derfor et behov for å innføre klarere hjemler for å gi forskriftsbestemmelser som fravek denne hovedregelen. Som beskrevet over er det misvisende å si at førerretten er livsvarig, fordi det i praksis gjøres unntak fra denne regelen i samtlige førerkortklasser med hjemmel i disse unntaksbestemmelsene. Passusen om at førerretten er livsvarig foreslås derfor fjernet. Ved å fjerne denne bestemmelsen vil også behovet for spesifiserte hjemler for å fravike utgangspunktet om livsvarig førerrett forsvinne, og det vil være tilstrekkelig med mer generelle hjemler.

Forslaget er delt inn slik at femte ledd omhandler førerrett og førerprøve, mens sjette ledd omhandler førerkort og kompetansebevis. På denne måten klargjøres det eksisterende skillet mellom førerrett og førerkort.

Utstedelse av førerkort med kortere gyldighet er hjemlet i § 24 femte ledd tredje punktum, som sier at departementet kan bestemme at førerretten for bestemte førerkortklasser skal gis for en avgrenset periode. Fordi denne hjemmelen i praksis blir brukt for alle klasser, blir det misvisende å ha et første punktum som sier at førerretten er livsvarig.

Dagens femte ledd andre punktum sier at ”Departementet kan bestemme at førerretten skal gjelde midlertidig inntil nærmere angitt tilleggsopplæring er gjennomført”. Denne hjemmelen videreføres ved at departementet kan gi forskrift om førerrett, herunder krav om tilleggsopplæring og begrensninger i førerretten. Det kan dermed gis regler om begrensninger i førerrettens varighet på bakgrunn av krav om at føreren må gjennomgå bestemt tilleggsopplæring på et senere tidspunkt.

Videre følger det av gjeldende femte ledd at departementet kan bestemme at førerretten for bestemte førerkortklasser eller for bestemte grupper motorvogner eller hvor førerens syn, helse, førerlyst eller andre spesielle omstendigheter tilsier det, skal gis for en avgrenset periode. Etter departementets vurdering vil dette være tilstrekkelig hjemlet i forslaget til endring i femte ledd, ved at departementet kan gi forskrift om helsekrav og begrensninger i førerretten. Med begrensninger i førerretten menes i femte ledd alle

¹ Final Report – Topic group VII on 3rd Directive on Driving Licences, September 28th 2009

² Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities

former for begrensninger; både geografiske begrensninger og begrenset gyldighetstid.

I hjemmelen til å gi forskrift om helsekrav og begrensninger ligger det også at det kan gis unntak. Av gjeldende sjettede ledd fremgår det at:

”Departementet gir forskrifter om førerrett, førerkort, kompetansebevis, aldersbevis og bevis for å ha gjennomgått bestemt trafikkopplæring. Det kan herunder gis regler om førerprøve, unntak fra førerkortplikt, utferdigelse, gyldighetstid, utskifting, midlertidig kjøretillatelse og om gebyr. Det kan videre gis regler om helsekrav og unntak fra disse, eventuelle begrensninger i førerretten, herunder geografiske begrensninger, som følge av unntak fra helsekrav eller av andre grunner”.

Når departementet har hjemmel til å gi forskrift om førerrett og førerkort er det naturlig at hjemmelen også omfatter regler om begrensninger og unntak. Det er unødvendig detaljert å nevne dette eksplisitt i loven. På de områdene departementet i forslaget gis hjemmel til å gi forskrift er det ment at hjemlene skal være vide og omfatte muligheten til å gi alle typer unntak og begrensninger. Tredje punktum i dagens sjettede ledd er derfor forsøkt forenklet ved at alt annet enn hjemmel til å gi regler om helsekrav er fjernet. Den foreslåtte endringen er fortsatt ment å gi hjemmel for departementet til å gi regler om unntak fra helsekrav og begrensninger i førerretten, herunder geografisk begrensning.

4.5 Høringsinstansenes syn

Det er ingen av høringsinstansene som har kommet med noen direkte innvendinger mot endringene som er foreslått.

Finansdepartementet har ingen merknader knyttet til lovforslaget. *Finansdepartementet* viser imidlertid til at direktivet bør implementeres i norsk rett på en mest mulig kostnadseffektiv måte. De legger derfor til grunn at Vegdirektoratet, i utarbeidelsen av forslag til den konkrete implementeringen gjennom forskrifter, søker å minimere negative økonomiske og administrative konsekvenser både for private og for det offentlige. De legger videre til grunn at eventuelle økonomiske og administrative konsekvenser for Statens vegvesen dekkes innenfor gjeldende bevilgning til etaten.

Fornyings-, Administrasjons- og Kirkedepartementet viser til at det planlegges at politiet skal utstede nasjonale ID-kort som skal være bærer av

nasjonal eID (på chip). De ønsker at nasjonal eID får rask utbredelse fordi det muliggjør en overgang til elektroniske tjenester. På sikt mener de derfor at førerkortet kan bli bærer av en slik elektronisk ID, noe som i så fall vil kunne påskynde distribusjonen av nasjonal eID vesentlig i og med det store antallet førerkortutstedelser i året (per i dag ca 250 000). *Fornyings-, Administrasjons- og Kirkedepartementet* håper derfor at Vegdirektoratet vil lytte til Difis oppfordring til dialog om dette.

Fornyings-, Administrasjons- og Kirkedepartementet ber videre departementet vurdere om nasjonalt ID-kort vil kunne fylle behovet for identifisering, slik at behovet for førerkort vil kunne bortfalle eller reduseres for kjøring i Norge.

Fornyings-, Administrasjons- og Kirkedepartementet mener at ikke alle utgiftene knyttet til førerkortutstedelse er tatt med i vurderingen av økonomiske og administrative konsekvenser ved lovendringen.

Helsedirektoratet finner at de foreslåtte endringene er hensiktsmessige, men de har likevel noen kommentarer.

Helsedirektoratet støtter forslaget om å fjerne ”førerretten er livsvarig”, men de er ikke sikre på om skillet mellom førerrett og førerkort blir lettere å forstå. De savner en definisjon av førerrett i loven.

Det generelle og overordnede helsekravet fremgår av § 24 fjerde ledd. *Helsedirektoratet* mener at uttrykket ”åndelig og legemlig helse” er gammelmodig og foreslår ”fysisk og psykisk helse”, eventuelt ”mentalt og legemlig helse”, i stedet for ”åndelig og legemlig helse”.

Det er ikke foreslått noen endringer i § 24 sjuende ledd som pålegger innehaver av førerkort å gi melding til Fylkesmannen dersom vedkommende ikke lenger oppfyller krav som er fastsatt til syn, helse og førerrett. Dette er en bestemmelse som i følge *Helsedirektoratet* sjeldent etterlevs. Fylkesmennene mottar hovedsaklig bare meldinger fra leger (og i beskjeden grad fra psykologer og optikere). I førerkortforskriften vedlegg 1, § 1 andre ledd fremgår det at man ved langvarig helsesvekkelse plikter å oppsøke lege for undersøkelse. *Helsedirektoratet* tilrår at kravet i sjuende ledd endres tilsvarende.

Politidirektoratet svarte først at de ikke hadde noen merknader til forslaget. Etter høringsfristens utløp ettersendte de hørings svar fra Troms politidistrikt, som mener at 10 års administrativ gyldighet synes fornuftig. De mener imidlertid at det bør avklares hvorvidt det skal foretas en ny vandelsvurdering i forbindelse med administrativ

fornyelse, da dette vil medføre en stor arbeidsøkning for politiet.

Statens vegvesen Region vest og Statens vegvesen Region sør støtter de foreslåtte endringene.

Statens vegvesen Region midt støtter innføring av administrativ gyldighet og mener at 10 år er et fornuftig tidsintervall.

Høgskolen i Nord-Trøndelag (HiNT) støtter opprydding av leddene og de presiseringer som foreslås i vegtrafikkloven § 24 fjerde til sjette ledd. De kommenterer også at hele paragrafen burde vært formulert kjønnsnøytralt, slik at ord som "han" og "hans" på sikt bør erstattes.

4.6 Departementets vurdering

Administrativ gyldighet for førerkort skal etter direktivets krav innføres fra 19. januar 2013. Hvor lang administrativ gyldighet norske førerkort skal ha, vil bli fastsatt etter at det er gjennomført høring av forslag til endringer av førerkortforskriften, som er nødvendige for å gjennomføre tredje førerkortdirektiv i norsk rett.

Det anses ikke som hensiktsmessig å innføre vandelsjekk ved fornyelse av administrativ gyldighet for førerkort. Departementet forutsetter at det i alle straffesaker der det kan være aktuelt, blir vurdert om førerkortet skal inndras. Det anses derfor ikke som nødvendig å kontrollere vandel ved hver fornyelse.

Tredje førerkortdirektiv åpner for innføring av mikrochip på førerkortet. Når mikrochip eventuelt innføres, er dette i første rekke tenkt som et ekstra sikkerhetselement samt at det kan forenkle kontroll av førerkort på vegen. Innføring av chip vil imidlertid ligge noe frem i tid da det i EU fortsatt arbeides med standardisering av krav til mikrochip på førerkortet.

Med innføring av et nasjonalt ID-kort med eID, vil førerkortet ikke kunne erstattes i sin helhet, da førerkortdirektivet forplikter oss til å utstede førerkort som dokumentasjon på føreretigheter. Dersom et nasjonalt ID-kort skal kunne erstatte førerkort innenlands forutsetter det dessuten at kontrollørene på vegen er pålagt førerkortregisteret og at disse kan gjøre bruk av samtlige funksjoner i registeret. En slik løsning vil etter departementets oppfatning ligge noe frem i tid.

Når det gjelder det pågående arbeidet med etablering av nasjonale ID-kort som skal være bærer av nasjonal eID, legger Samferdselsdepartementet til grunn at det må foregå et tett samarbeid mellom Difi og Vegdirektoratet,

for så vidt gjelder de implikasjonene innføring av nasjonal eID vil ha for førerkortet.

Til *Fornyings-, Administrasjons- og Kirkedepartementets* merknad om at ikke alle utgiftene til førerkortutstedelser er tatt med i vurderingen, vil departementet bemerke at det ikke er presiseringen av lovhjemmelen for å innføre krav om administrativ gyldighet som i seg selv medfører økonomiske eller administrative konsekvenser. Departementet ser likevel grunn til å reddegjøre for økonomiske og administrative konsekvenser også i forbindelse med endring av hjemmelgrunnlaget. De økonomiske og administrative konsekvensene er også grundig omtalt i Vegdirektoratets høring av endringsforskrift til førerkortforskriften.

Samferdselsdepartementet vil bemerke at det tilstrebes at direktivet gjennomføres på en mest mulig kostnadseffektiv måte.

Departementet er i utgangspunktet enig i at lover og forskrifter i størst mulig grad bør utformes kjønnsnøytralt. Høringen tok imidlertid kun for seg endringer som er nødvendig for å gjennomføre tredje førerkortdirektiv i norsk rett. Departementet har derfor ikke vurdert innholdet i fjerde ledd utover det redaksjonelle i forhold til hjemlenes plassering internt i paragrafen.

Helsedirektoratets merknad om å endre det gammelmodige uttrykket "åndelig og legemlig helse" i loven til et mer oppdatert språklig begrep er tatt til følge. Departementet foreslår å endre begrepet "åndelig og legemlig helse" til "fysisk og psykisk helse". Departementet ser ikke behov for å høre dette nærmere da dette kun er en oppdatering av språklig art.

Helsedirektoratets innspill om å endre § 24 sjuende ledd slik at førerkortinnehaveren får en plikt til å oppsøke lege ved langvarige helsesvekkelser, er ikke tatt til følge i denne omgang. Grunnen til det er at helsekravene generelt ikke var omhandlet i høringen, og departementet finner derfor ikke grunn til å gjøre endringer her uten en grundigere gjennomgang av regelverket på området.

I tillegg til de endringene som var gjenstand for høring foreslår departementet enkelte mindre tilføyelser, en endret plassering, og en ren redaksjonell endring.

Av høringen fremgikk det klart at det ikke er ment å gjøre noen realitetsendringer når det gjelder departementets hjemler til å gi forskrift. For å sikre at endringene språklig dekker eksisterende hjemler foreslår Samferdselsdepartementet å ta inn ordet "vilkår" i femte ledd, i til-

legg til det som opprinnelig var foreslått. Videre foreslås det at ordet "førerkortklasser" legges til i sjette ledd fordi dette er av såpass sentral betydning at det etter departementets vurdering bør nevnes eksplisitt. Ingen av disse tilføyelsene antas å innebære noen materiell endring i forhold til eksisterende praksis.

Vegtrafikkloven § 24 fjerde ledd omhandler krav til føreren i tillegg til å gi departementet hjemmel til å gi forskrift om krav til føreropplæring. Når § 24 sjette ledd siste punktum nå foreslås flyttet til fjerde ledd synes det samtidig naturlig å flytte departementets kompetanseregulering over til femte ledd. Samferdselsdepartementet foreslår derfor at § 24 fjerde ledd tredje punktum, med tilpasset ordlyd, flyttes til femte ledd ved at passusen "fastlagt føreropplæring før førerprøve" legges til i forslaget.

I syvende ledd er henvisningen til hjemmelen for å gi helsekrav oppdatert fordi denne etter forslaget er tatt inn i femte ledd, mens den før sto i sjette ledd.

5 Krav til førerprøvesensorer

5.1 Direktivets krav til førerprøvesensorer

Tredje førerkortdirektiv artikkel 10, jf vedlegg IV, stiller minstekrav både til grunnleggende kvalifikasjoner, kvalitetssikring og etterutdanning av førerprøvesensorer. Dette er nye krav i forhold til tidligere førerkortdirektiv. Formålet med minstekrav til sensorer er å høyne kompetansen til de som vurderer førerprøver. Direktivet krever også at en sensor ikke samtidig kan være aktiv som trafikklærer. Disse kravene vil sikre riktige avgjørelser og likebehandling i enda større grad enn i dag, noe som igjen har betydning for trafikksikkerheten.

Direktivets minstekrav danner utgangspunktet for de nasjonale kravene til førerprøvesensorer, som vil komme til uttrykk i en egen forskrift som er på høring fra Vegdirektoratet høsten 2010. På enkelte områder vil det likevel, ut i fra eksisterende praksis og erfaringer, være naturlig at kravene som vil bli stilt ligger på et høyere nivå eller er mer omfattende enn minstekravene i direktivet. I noen tilfeller kan det videre tenkes at det innføres krav som ikke er direkte omhandlet i direktivet. Eksempel på dette er vurdering av utrykningsprøver, kjørevurderinger på oppdrag fra Fylkesmannens helseavdeling eller politiet og tilrettelagte teoretiske førerprøver. Dette er oppgaver som hører naturlig sammen med sensoroppga-

vene og hvor det vil være behov for kompetanseutvikling hos de som utfører slikt arbeid.

Direktivets krav om grunnleggende kvalifikasjoner gjelder ikke for sensorer som allerede er i yrket ved direktivets gjennomføringsfrist 19. januar 2013. Kravene til kvalitetssikring og etterutdanning gjelder imidlertid for alle sensorer som er aktive i yrket etter 19. januar 2013.

Direktivet oppstiller generelle vilkår i vedlegg IV pkt. 2 for å bli godkjent sensor til førerprøven. Det er en forutsetning etter direktivet at alle vilkårene er oppfylt for at vedkommende kan godkjennes som førerprøvesensor. De generelle vilkårene for å være sensor i klasse B er at vedkommende:

- har hatt førerrett i klasse B i minst 3 år
- er minst 23 år gammel
- har tilegnet seg grunnleggende kvalifikasjoner samt oppfyller krav til kvalitetssikring og etterutdanning som omhandlet i direktivet
- har avsluttet en utdanning som minst tilsvarer videregående skoles nivå
- ikke samtidig er yrkesaktiv som trafikklærer

Vilkårene i bokstav a, b og d er som hovedregel oppfylt for førerprøvesensorer i Norge i dag. Vilkåret i bokstav e har ikke vært uttrykkelig presisert, men det har de senere årene vært fokusert på habilitetsspørsmålet i forbindelse med ansettelser. Det er vilkåret i bokstav c som, i hvert fall i en systematisert form, er nytt i norsk sammenheng.

Direktivet oppstiller videre tilleggskrav for å kunne være sensor i andre førerkortklasser. Det er blant annet krav om at vedkommende må ha førerrett i gjeldende klasse og som hovedregel ha vært kvalifisert sensor i klasse B i minst 3 år.

Direktivets krav om grunnutdanning innebærer at en førerprøvesensor må ha kunnskaper og ferdigheter innenfor bestemte emner. Sensorens kunnskaper må være tilstrekkelige til å vurdere kandidatens kjøreevner innenfor den førerkortklassen førerprøven gjelder. I hovedtrekk skal sensoren ha kunnskaper og forståelse med hensyn til kjøring og kjørevurdering, vurderingsevner, personlige kjøreferdigheter, tjenestens kvalitet, kunnskap om kjøretøyenes teknikk og fysikk og kjøring på en drivstoffbesparende måte. Kravene til kunnskap og ferdigheter følger av direktivets vedlegg IV pkt. 1.

I tillegg oppstiller direktivet krav om at vedkommende sensor må bestå en praktisk og teoretisk prøve som tester vedkommende i de kunnskaper og ferdigheter som kreves etter vedlegg IV pkt. 1. Det skal legges spesielt vekt på at sensor testes i forhold til vurderingsevner. Medlemssta-

tene står relativt fritt til å definere det nærmere omfang og innhold i prøven.

Departementet ser for seg at enkelte av modulene i grunnutdanningen gjennomføres av eksterne aktører, mens andre gjennomføres internt i Statens vegvesen. For de delene av utdanningen som tilbys eksternt, kan det bli aktuelt å velge ulike læresteder for ulike studier. Den delen av grunnutdanningen som gjøres internt i Statens vegvesen, bør gjennomføres i sentral regi med stor grad av medvirkning fra Statens vegvesens regioner.

Det er for tidlig å si noe om hvordan opplæringen og prøven vil bli gjennomført i Norge, men departementet legger til grunn at prøven legges inn som en naturlig avslutning av grunnutdanningen.

Etterutdanningen er i direktivets vedlegg IV pkt. 4 beskrevet mer detaljert enn grunnutdanningen når det gjelder formål, undervisningsmetoder og omfang. Direktivets minstekrav innebærer at for å beholde sin godkjenning må sensorene gjennomføre en regelmessig etterutdanning. Denne skal fordeles på henholdsvis minst 4 dager for hver toårsperiode når det gjelder kunnskaper om førerprøven og vurderingskompetanse, og minst 5 dager for hver femårsperiode for så vidt gjelder vedlikehold av praktiske kjøreferdigheter. Medlemsstatene står, innenfor rammene direktivet oppstiller, relativt fritt til å velge hvordan etterutdanningen skal gjennomføres og hvordan dagene skal fordeles. Direktivet innebærer at hver sensor gjennomsnittlig skal gjennomføre 6 dager med etterutdanning hvert annet år for å opprettholde sensorkompetansen i klasse B. I tillegg kommer det krav til etterutdanning i de øvrige gruppene av førerkortklasser sensoren eventuelt gjennomfører førerprøver i.

Departementet ser for seg at etterutdanningen vil bli gjennomført ved at hver sensor skal gjennomføre denne som beskrevet i løpet av en toårsperiode. Slik vil minstekravene i direktivet bli oppfylt på den mest forutsigbare måten, både for de som skal administrere etterutdanningen, for de som planlegger den daglige gjennomføringen av førerprøvene og for den enkelte sensor.

Direktivet stiller videre krav om at det skal etableres kvalitetssikringsordninger for å sikre at kravene til sensorene etterleves. Etter direktivets vedlegg IV pkt. 4 finnes det to former for kvalitetssikring. Medlemsstatene må hvert år kontrollere at kravene til opplæring, godkjenning osv etterleves. Departementet oppfatter dette slik at det hvert år skal foretas et tilsyn med de administrative rutinene for førerprøveavviklingen ved hvert enkelt

førerprøvested. Videre skal hver sensor minst hvert femte år underlegges tilsyn mens vedkommende gjennomfører faktiske førerprøver. Det er foreløpig ikke tatt endelig stilling til hvordan kvalitetssikringen skal gjennomføres.

Spesialopplæring skal gis umiddelbart til sensorer som i tilsyn eller påhør har vist seg ikke å oppfylle kravene til kunnskap og ferdigheter. Medlemsstatene må iverksette egnede tiltak for at dette skal kunne gjennomføres, noe man i Norge vil gjøre gjennom forskrift.

Når en sensor ikke har gjennomført prøver i en førerkortklasse eller gruppe av førerkortklasser i løpet av en periode på 24 måneder, skal sensoren vurderes på nytt før vedkommende får lov til å gjennomføre førerprøver i den aktuelle klassen.

5.2 Gjeldende rett

I dag er det ingen lov- eller forskriftsfestede krav til kvalifikasjoner for førerprøvesensorer i Norge. Det er ikke fastsatt interne formelle krav til sensoropplæring og det praktiseres ingen form for formell godkjenning. Etter dagens praksis er det Statens vegvesens regioner som er ansvarlige for å rekruttere medarbeidere til ulike arbeidsfelt og gi disse den nødvendige opplæringen til å utføre de oppgavene de blir satt til.

Selv om det ikke er formelle krav til opplæring, foregår det også i dag ulike kompetansehevingstiltak for førerprøvesensorer. Opplæringen av førerprøvesensorer er i dag en kombinasjon av sentral og lokal opplæring. I om lag 20 år har Vegdirektoratet tilbudt sentrale grunnkurs for sensorer i klasse B. Grunnkursene varer i tre uker, i tillegg til oppgaver som hører til kurset som skal gjennomføres på den lokale arbeidsplassen. Disse grunnkursene skal bidra til enhetlig gjennomføring av førerprøven og lik vurdering av kandidaters prestasjoner over hele landet. Vegdirektoratet har som mål at alle sensorene minst skal ha grunnkurs klasse B. Når det gjelder den lokale opplæringen har denne variert mye i omfang og kvalitet.

Sensoropplæringen er intensivert de siste årene ved at alle som ennå ikke har hatt grunnkurs skal få tilbud om slikt kurs. Dette er for å sikre at nye sensorer får god opplæring tidlig etter ansettelse. For å heve sensorenes kompetanse til et felles nivå før innføring av etterutdanning i tråd med direktivet, har det fra og med 2009 blitt arrangert oppfriskingskurs for sensorer som har grunnopplæring fra før 1999.

Gjennom implementering av direktivets krav til sensorkompetanse vil det bli etablert et enhetlig system for etterutdanning av sensorer i hele landet, noe som vil ha stor betydning for likebehandling og en kvalitativ god vurdering ved førerprøven.

Departementet har vurdert hvorvidt det er nødvendig med en lovhjemmel for å kunne fastsette minstekrav til førerprøvesensorers kvalifikasjoner. Slik gjennomføringen av praktisk førerprøve er organisert i Norge i dag, vil det etter norsk arbeidsrett i utgangspunktet være opp til Statens vegvesen som arbeidsgiver å fastsette kvalifikasjonskrav til de personer som tilsettes i stillinger med sensoroppgaver som sitt arbeidsfelt. Dette følger av prinsippet om arbeidsgivers styringsrett.

Departementet er imidlertid av den oppfatning at det er nødvendig med en lovhjemmel for å sikre at Norges forpliktelser for så vidt gjelder implementering av førerkortdirektivets kvalifikasjonskrav for førerprøvesensorer, er tilstrekkelig ivarettatt. Departementet legger til grunn at kvalifikasjonskravene må fremkomme enten i lov eller forskrift for å bli ansett å være tilstrekkelig gjennomført i norsk rett. Av hensyn til legalitetsprinsippet som innebærer at forskrifter må være hjemlet i lov, er det derfor nødvendig med lovhjemmel.

5.3 Fremmed rett

Alle medlemsstatene må på bakgrunn av direktivet innføre grunn- og etterutdanning for førerprøvesensorer. Fordi kravene i direktivet er minstekrav og fordi statene gis en viss frihet til oppbygging og organisering av opplæringen, vil opplæringen ikke bli helt lik i de forskjellige medlemslandene. Direktiver er videre kun bindende etter sitt innhold og formål, og ikke etter sin form, slik at gjennomføringsmåten vil variere fra land til land.

Noen land, blant annet Storbritannia og Nederland, har allerede et system for grunnutdanning av sensorer. Storbritannia og Nederland anser at de etablerte ordningene oppfyller direktivets minstekrav.

Sverige har en noe mer formalisert grunnutdanning for sensorer enn hva Norge har. Sverige er, som Norge, for tiden i prosess med å gjennomføre kravene til grunn- og etterutdanning i sitt regelverk, slik at man på det nåværende tidspunktet ikke vet hva den endelige løsningen vil bli. I det videre arbeidet med kravene til førerprøvesensorer, vil Statens vegvesen se hen til de ordninger som allerede eksisterer og det arbeidet som gjøres med

implementering av kvalifikasjonskravene til sensorer i andre land som det er naturlig å sammenlikne seg med, og da spesielt de nordiske landene. Det er imidlertid for tidlig å trekke noen klare konklusjoner om hva som blir ordningen i de fleste andre medlemsstater, fordi landene arbeider med dette parallelt med Norge.

Direktivet omtaler ikke gjensidig anerkjennelse av sensorutdanning. Hvorvidt man skal anerkjenne opplæring som er gjennomført i annen EØS-stat vil bli utredet nærmere i forbindelse med den konkrete gjennomføringen av direktivet.

5.4 Høringsnotatets forslag

§ 24 nytt tiende ledd innebærer at departementet får hjemmel til å gi forskrift som stiller nærmere kvalifikasjonskrav til førerprøvesensorer. Vegdirektoratet har utarbeidet forslag til forskrifter som har vært på høring høsten 2010.

Vegtrafikkloven § 24 nytt tiende ledd ble foreslått som følger:

”Departementet kan gi forskrift om kvalifikasjonskrav, herunder grunn- og etterutdanning for førerprøvesensorer.”

Med kvalifikasjonskrav menes alle typer krav, både administrative krav, som f. eks. alderskrav, og kompetansekrav som gjelder yrkeserfaring eller utdanning. Bestemmelsen gir også hjemmel til å kreve at førerprøvesensorer gjennomfører regelmessig etterutdanning.

Departementet legger til grunn at direktivets krav om kvalitetssikring er tilstrekkelig hjemlet ved at det gis hjemmel for kvalifikasjonskrav generelt. Direktivet omhandler kravene til kvalitetssikring under kapittelet om etterutdanning. Det er derfor antatt at kvalitetssikringen skal ses som et utslag av kvalifikasjonskravene.

Med førerprøvesensor menes her enhver person som vurderer tilrettelagt teoretisk førerprøve og praktisk førerprøve etter trafikkopplæringsforskriften av 1. oktober 2004 nr. 1339, samt utfører andre oppgaver som er nært knyttet til vurdering av førerprøver. Direktivet omhandler bare førerprøvesensorer ved praktiske førerprøver. Departementet mener imidlertid at det er behov for kvalifikasjonskrav også for personer som vurderer tilrettelagte teoretiske prøver, da en slik vurdering krever særlig kompetanse. I tillegg omfatter hjemmelen adgang til å stille nærmere krav til personer som skal utføre andre oppgaver som er nært knyttet til vurdering av førerprøver,

som for eksempel kjørevurderinger og konstruksjon av førerprøveruter.

Det er videre ikke avgjørende om personen er i et ansettelsesforhold i Statens vegvesen eller utfører oppgaven på annet grunnlag.

5.5 Høringsinstansenes syn

Finansdepartementets merknad om at direktivet bør implementeres i norsk rett på en mest mulig kostnadseffektiv måte, gjelder også for kravene til førerprøvesensorer. *Finansdepartementet* legger til grunn at Vegdirektoratet, i forslag til den konkrete implementeringen gjennom forskriftene, søker å minimere negative økonomiske og administrative konsekvenser både for private og offentlige aktører og at konsekvensene for Statens vegvesen dekkes innenfor gjeldende bevilgninger til etaten.

Høgskolen i Nord-Trøndelag (HiNT) er i dag den nasjonale utdanningsinstitusjonen for trafikk-lærere. De fleste sensorer som blir rekruttert i dag er utdannet som trafikklærere. *HiNT* er svært tilfreds med at krav om formalisert utdanning for førerprøvesensorer nå blir forskriftsfestet.

HiNT mener at vi er avhengige av trafikklærere og sensorer med nødvendig faglig kompetanse for at føreropplæringen skal fungere etter intensjonen. Grunnutdanningen for trafikklærere ble hevet til 2-årig høgskoleutdanning fra studieåret 2003/2004, rett i forkant av innføring av de nye læreplanene for opplæring i de ulike førerkortklassene som kom i 2005. De imøteser at en tilsvarende heving av sensorene sin kompetanse nå ser ut til å bli en realitet, og mener dette er avgjørende sett i forhold til den påvirkningskraften førerprøven har på undervisningen ved trafikkskolene. *HiNT* mener at sensorer med utdanning på høgskolenivå vil bidra til å styrke førerprøvens verdi og gi sensorene ytterligere autoritet. I Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2006-2009 og Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010-2013 er det en målsetting at den formelle kompetansen til sensorene skal ligge på minst samme nivå som kompetansen til trafikklærerne. *HiNT* støtter denne målsettingen, og mener dette må legges til grunn når det framtidige kravet til grunnutdanning og etterutdanning for sensorer skal utvikles.

Helsedirektoratet har ingen merknader til forslaget om at det i forskrift kan stilles kvalifikasjonskrav til førerprøvesensorer. Ved tvil om en fører fyller helsekravene går helsemyndighetene i retning av i større grad enn hittil å be om praktisk kjørevurdering ved trafikkstasjonen. *Helsedirekto-*

ratet mener at det er viktig at dette planlegges og gjennomføres på en slik måte at en virkelig får prøvd betydningen av den aktuelle personens helsevekkelse for trafikksikkerheten. *Helsedirektoratet* ber om at dette blir vektlagt i utdanningen og bistår gjerne i den nærmere utformingen.

Region midt støtter innføring av kvalifikasjonskrav for førerprøvesensorer. *Region midt* håper at det legges til rette for gjennomføring av slike krav, og at det tas hensyn til om fristen i 2013 er mulig å overholde samtidig som det skal være full produksjon av førerprøver.

5.6 Departementets vurdering

Når det gjelder nivå på opplæringen for sensorer vil dette bli utredet nærmere og avgjort gjennom høring av forslag til egen forskrift om krav til førerprøvesensorer.

Departementet legger til grunn at Statens vegvesen vil samarbeide videre med Helsedirektoratet når det gjelder utformingen av utdanningen for sensorer som skal vurdere tilrettelagte førerprøver og kjørevurderinger.

Det vil bli en utfordring for Statens vegvesen å innføre et system med grunnopplæring og etterutdanning for sensorene innenfor de tidsfrister direktivet oppstiller. Arbeidet er imidlertid godt i gang og det vil bli lagt opp slik at publikum i minst mulig grad vil bli berørt. *Departementet* legger til grunn at kostnader knyttet til sensoropplæringen dekkes innenfor Statens vegvesens gjeldende bevilgninger.

6 Økonomiske og administrative konsekvenser

6.1 Innføring av administrativ gyldighet

Forslaget til endring i vegtrafikkloven § 24 fjerde til syvende ledd medfører i seg selv ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for offentlige eller private, da forslaget kun gjelder språklige endringer og klargjøring av eksisterende hjemler for departementet til å gi forskrifter om førerrett og førerkort m.m.

Når det gjelder konsekvenser for det offentlige, vil innføring av administrativ gyldighet for førerkortet føre til en noe større arbeidsbyrde for trafikkstasjonene når ordningen er gjennomført fullt ut. Overgangsperioden vil imidlertid spre seg over en periode på 20 år slik at belastningen vil bli overkommelig, da det i denne perioden også vil skje en stor mengde utskiftninger av førerkort av

naturlig art slik som ved utvidelser, fornyelser av tunge klasser, navneendringer og duplikater av tapte førerkort.

Gebyret for førerkortutstedelse er i dag kr. 200,-. Beløpet dekker de faktiske utgiftene staten har ved utstedelsen. Flere førerkortutstedelser vil føre til både større inntekter og større utgifter for Statens vegvesen. Fordi gebyret er kostnadsriktig vil dette balanseres i regnskapet. Innføring av administrativ gyldighet for førerkortet vil derfor ikke innebære en stor økonomisk belastning for Statens vegvesen, selv om arbeidsmengden for trafikkstasjonene vil øke noe.

Når det gjelder konsekvenser for den enkelte førerkortinnehaver, vil innføring av administrativ gyldighet medføre økte utgifter. Det vil imidlertid utgjøre relativt liten forskjell for den enkelte om det innføres 10 eller 15 års administrativ gyldighet.

Dersom det innføres 10 års gyldighet vil de som erverver førerkort når de er 18 år måtte fornye førerkortet fem ganger før de fyller 70 år. Fem fornyelser koster etter dagens gebyr 1325 kr hvis man tar med gebyret for nytt bilde. Dersom det innføres 15 års gyldighet vil vedkommende måtte fornye førerkortet tre ganger før de fyller 70 år. Etter dagens gebyrer vil det koste 795 kr. Dette utgjør en forskjell på 530 kr for hele perioden mellom 18 og 70 år.

I tillegg kommer kostnadene knyttet til tidsforbruk og reise til og fra trafikkstasjonen. Disse kostnadene er vanskelig å tallfeste da ventetid og reiseavstand varierer ut i fra hvor man bor og hvilken trafikkstasjon man benytter.

Som tidligere nevnt vil mange, uavhengig av administrativ gyldighet, få utstedt nytt førerkort i form av utvidelser, fornyelser av tunge førerkortklasser eller duplikater. Forskjellen blir derfor i mange tilfeller mindre enn eksempelet over viser. En eventuell økning i aldersgrensen fra 70 til 75 år når det gjelder kravet om at legeattest må medbringes, som foreslått i høring til førerkortforskriften, vil også ha betydning i så måte.

Lengden av den administrative gyldigheten vil bli nærmere regulert i førerkortforskriften. Forskjellen på de økonomiske og administrative konsekvensene knyttet til 10 eller 15 års administrativ gyldighet vil bli nærmere redegjort for i høringen av forslag til forskriftsendringer.

6.2 Krav til førerprøvesensorer

Forslaget til nytt tiende ledd i § 24 i vegtrafikkloven medfører etter departementets vurdering i seg selv ingen økonomiske eller administra-

tive konsekvenser for private eller offentlige aktører, da lovforslaget kun er en hjemmel til å fastsette nærmere regler. De nærmere bestemmelsene om kvalifikasjonskrav og kvalitetssikring som vil bli fastsatt i forskrift i medhold av vegtrafikkloven § 24 tiende ledd vil imidlertid innebære økonomiske og administrative konsekvenser, spesielt for det offentlige ved Statens vegvesen.

Statens vegvesen bruker allerede i dag betydelige ressurser på kompetanseutvikling for førerprøvesensorer. Fordi kompetanseutvikling i hovedsak har vært et regionalt anliggende, som har vært løst ulikt fra region til region, har Statens vegvesen ingen nøyaktig oversikt over hvor mye ressurser som avsettes til kompetanseutvikling i dag.

Ved implementering av kvalifikasjonskravene til førerprøvesensorer som følger av tredje førerkortdirektiv, vil det etableres et mer enhetlig system for kompetanseutvikling. For de regionene som allerede i dag har brukt mye ressurser på kompetanseheving vil ikke de økonomiske konsekvensene bli store, men der kompetanseheving har vært nedprioritert vil kravene til førerprøvesensorer medføre økte kostnader i forhold til dagens kostnadsnivå. Departementet legger til grunn at Statens vegvesen totalt sett vil få økte kostnader i forhold til i dag. Kostnadene er imidlertid nødvendige både for å gjennomføre førerkortdirektivets krav til kompetanse, og for å ivareta trafikksikkerheten gjennom å sikre likebehandling i myndighetsutøvelsen og en kvalitativ god gjennomføring av førerprøven.

Kompetansehevingstiltakene kan deles i to hovedkategorier; grunnopplæringen og etterutdanningen. I tillegg knytter det seg kostnader til administrasjon og kvalitetssikring av ordningen.

Direktivets krav til grunnutdanning er generelt utformet og det nærmere innholdet i opplæringsprogrammet er i stor grad overlatt til medlemsstatene. De nærmere kravene til grunnkompetanse fremkommer i Vegdirektoratets høring av ny forskrift om krav til førerprøvesensorer.

Departementet er av den oppfatning at det ikke er realistisk å få etablert en egen ekstern utdanning for sensorer ved førerprøven. Opplæringsinstitusjoner vil ikke være interessert i å tilby en slik utdanning fordi markedet er for begrenset, og det er grunn til å anta at en slik utdanning av mange vil bli oppfattet som for spesialisert og derfor vil tiltrekke seg få søkere.

Omfanget og innholdet i grunnutdanningen Statens vegvesen må gi vil være avhengig av hvilken kompetanse vedkommende sensor har ved ansettelse. Det er grunn til å regne med at det i perioder med høy sysselsetting vil være nødven-

dig å ansette personer med større behov for tilleggsutdanning enn i perioder med lavere sysselsetting.

Det har i de senere år budt på utfordringer å rekruttere det antall sensorer som er nødvendige for å opprettholde et tilfredsstillende tjenestetilbud. Det har hovedsakelig vært rekruttert fra trafikklærerbransjen. Fremover er det både nødvendig og ønskelig å rekruttere fra et bredere grunnlag. Dermed vil det også være større behov for å definere hvilken kompetanse som skal kreves for å utføre sensoroppgaver. Det forutsettes at enkelte sensorer må gjennomføre grunnutdanningen etter ansettelse.

Etter departementets vurdering er det mest aktuelt at en del av grunnutdanningen foregår innenfor det ordinære høyskole- og/eller universitetssystemet, gjennom kjøp av studieplasser i bestemte fag eller emner. Det må påregnes kostnader i forbindelse med dette. En halvårsenhet ved universitet eller høyskole anslås å koste ca 75000,-, noe avhengig av undervisningsform og omfanget av praktisk undervisning. Det er vanskelig å beregne de totale kostnadene for innkjøp av opplærings tjenester fordi man ikke vet hvor mange sensorer som vil ha behov for grunnopplæring og hvilket omfang av opplæring som er nødvendig. Det antas imidlertid at svært få av de som ansettes vil ha behov for tilleggsutdanning tilsvarende en halvårsenhet.

Det vil i tillegg påløpe eventuelle reise- og oppholdskostnader knyttet til gjennomføring av utdanning ved ekstern opplæringsinstitusjon. Kostnader til reise og opphold vil avhenge av hvilke(t) studiested som velges etter en anbudsrunde.

Som nevnt gjelder kravet til grunnutdanning kun for sensorer som kommer inn i yrket fra og med januar 2013. Gjennomsnittsalderen for sensorer i Statens vegvesen er relativt høy. En kartlegging av sensorgruppen gjennomført i 2009 viser at snittalderen for førerprøvesensorene ligger på 51 år. Dette innebærer at det de nærmeste årene må rekrutteres et stort antall nye sensorer. Nyrekruttede sensorer må uansett få den nødvendige opplæringen for å kunne foreta en kvalitetsmessig god vurdering av førerprøven.

Alle sensorer må gjennomføre etterutdanning i tråd med direktivet, også de som er i yrket før 2013. Innhold og omfang av etterutdanningen framkommer i høring av ny forskrift om krav til førerprøvesensorer.

Ved utgangen av 2009 var det ca 350 sensorer som gjennomførte praktiske førerprøver. Antallet førerprøver den enkelte sensor gjennomfører varierer mye. Både hensynet til begrenning av kostnadene forbundet med kompetanseheving og hensynet til å sikre tilstrekkelig faglig kontinuitet for den enkelte sensor ved gjennomføring av førerprøver, tilsier en begrenning i antall sensorer. Departementet anslår at antallet førerprøvesensorer i fremtiden vil ligge mellom 250 og 300 personer.

Basert på antallet sensorer og de minstekrav som gjelder for etterutdanning etter direktivet anslår departementet at etterutdanningen for førerprøvesensorene totalt sett vil kreve 8 årsverk. Kostnadene forbundet med dette løper til mellom 4-5 millioner i året. I tillegg kommer utgifter til reise og opphold. Etterutdanningen vil så langt det er mulig foregå lokalt for å minimere reisekostnadene.

Det brukes allerede i dag betydelige ressurser til både grunn- og etterutdanning av sensorene. Der det allerede finnes et tilfredsstillende opplegg gjennom lokal arbeidsplassopplæring og sentralt sensor kurs, vil merkostnaden ikke bli stor. Innføring av den nye utdanningen vil i stor grad erstatte eksisterende opplæring og ikke komme som et tillegg. Endringene vil medføre en enhetlig og systematisert utdanning og en heving av nivået på opplæringen.

For å kunne administrere og gjennomføre grunnutdanning, etterutdanning, pålagt tilsyn av reelle prøver og administrere et godkjenningssystem, vil Statens vegvesen ha behov for å avsette tilstrekkelig personalressurser til dette. Statens vegvesen bruker også i dag flere årsverk på å administrere kompetanseutvikling for førerprøvesensorer. Departementet anslår at det er behov for 7-8 årsverk mer enn i dag, tilsvarende en reell kostnadsøkning på 4-5 millioner kroner.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i vegtrafikkloven (gjennomføring av direktiv 2006/126/EF om førerkort).

Vi HARALD, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i vegtrafikkloven (gjennomføring av direktiv 2006/126/EF om førerkort) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i vegtrafikkloven (gjennomføring av direktiv 2006/126/EF om førerkort)

I

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

§ 24 fjerde til syvende ledd skal lyde:

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 førerrett, 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.

Departementet kan gi forskrift om førerkort og kompetansebevis, herunder gebyr, førerkortklasser,

gyldighetstid, utferdigelse, uskifting, unntak fra førerkortplikt, midlertidig kjøretillatelse, aldersbevis og bevis for å ha gjennomgått bestemt trafikkopplæring.

Dersom innehaver av førerkort ikke lenger fyller de krav som er fastsatt til syn, helse og førerrett etter femte ledd, plikter han å gi melding om det til fylkesmannen som må gi melding til politiet, jf. § 34.

§ 24 nytt tiende ledd skal lyde:

Departementet kan gi forskrift om kvalifikasjonskrav, herunder grunn- og etterutdanning for førerprøvesensorer.

II

Loven trer i kraft straks.



Trykk: AS O. Fredr. Amesen, Desember 2010

241491