



**DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep.  
0033 OSLO

Dykkar ref  
2008/236053-006

Vår ref  
09/295- LGA

Dato  
21.01.2010

**Yrkessjåførforskrifta sitt saklege verkeområde. Ikkje-kommersiell persontransport utført av arbeidstakar som ikkje har sjåførverksemd som si hovudoppgåve**

Vi syner til brev av 12. oktober 2009 frå Vegdirektoratet til Samferdselsdepartementet, brev av 12. oktober 2009 frå Vegdirektoratet til Dag-Richard Ulvang, samt e-post av 18. september 2008 og brev av 8. desember 2008 frå Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet. Ulvang og fleire andre har vendt seg til Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet med spørsmål om kravet om yrkessjåførbevis gjeld for tilsette i institusjonar innan helse- og rusomsorg, skular og andre liknande verksemdar. Tilsette som i hovudsak utfører heilt andre arbeidsoppgåver – til dømes som lærar, miljøarbeidar, sosionom og sjukepleiar – men som i arbeidstida utfører ikkje-kommersiell persontransport med buss eller minibuss.

Vegtrafikklova § 29 fyrste ledd, fyrste punktum, gir uttrykk for at den som "mot vederlag" skal føre motorvogn må tilfredsstillere krav til grunn og etterutdanning i forskrift gitt av departementet. Vegtrafikklova § 29 andre ledd - lest i samanheng med paragrafen sitt fyrste ledd, fyrste punktum - gir departementet heimelsgrunnlag til å gi forskrifter som stiller krav om oppfyljing av yrkeskvalifikasjonar og som nærmare regulerar ei slik ordning<sup>1</sup>.

For å ta stilling til den problemstillinga føreliggande sak røyser, er det naudsynt å trekkje opp grensene for rekkevidda av den materielle kompetansen som forvaltinga er tildelt gjennom vegtrafikklova § 29. Det er berre overfor den som "mot vederlag" fører motorvogn som ein, ved forskrift, kan underleggje eit slikt krav.

---

<sup>1</sup> Kompetanse til å gi forskrifter til vegtrafikklova § 29 har Samferdselsdepartementet delegert til Vegdirektoratet.

## Nærare om det aktuelle rettskjeldebiletet

Gjeldande vegtrafikklov § 29 vart foreslått gjennom Ot.prp. nr. 8 (2006-2007). På s. 2 i proposisjonen vert det synt til at lovendinga var naudsynt for å gjennomføre Noreg sine plikter etter direktiv 2003/59/EF<sup>2</sup>. Lovendinga skulle gi heimel til å forskriftsfeste krav om grunn og etterutdanning for ”nærare bestemte kategorier av tunge kjøretøy”, samt nærare regulering av ordninga.

Direktiv 2003/59/EF artikkel 1 føreskriv at alle førarar av køyrety som krev førarkort i ei av tungbilklassene fell inn under direktivet sitt verkeområde. Dette utgangspunktet vert likevel monaleg modifisert gjennom unntakskatalogen i artikkel 2, som slår fast at direktivet ikkje skal gjelde for fleire typar sjåførverksemd. I artikkel 2 litra f) vert køyrety nytta til ”ikke-kommersiell” transport av passasjerar og gods unnateke frå direktivet sitt bruksområde<sup>3</sup>. Det skal vidare synast til at for godstransport gjer artikkel 2 g) også unntak for førar av køyrety som fraktar materialar eller utstyr til bruk av føraren i samband med føraren sitt arbeid, under føresetnad av at det å føre køyretyet ikkje er føraren sin hovudaktivitet.

I fylgje EØS-avtalen artikkel 7 er direktiv inntekne i EØS-avtalen bindande for avtalepartane, men likevel slik at den aktuelle EØS-staten sjølv kan avgjere forma og midlane for gjennomføringa. Les ein direktiv 2003/59/EF saman med EØS artikkel 7, gir det grunnlag for å slutte at det ikkje er noko rettslege hinder i vegen for at ein - så lenge ein oppfyller direktivet sine krav - nyttar andre nemningar eller omgrep enn det EØS-direktivet gjer. Så lenge Noreg aksepterar yrkessjåførbevis erverva i andre EU/EØS-statar, ville heller ikkje direktiv 2003/59/EF vere til hinder for at ein i Noreg gir ordninga større rekkevidde enn det direktivet gjer – til dømes ved at ein gjennom norske reglar utvidar personkrinsen omfatta av ordninga, eller stiller strengare kvalifikasjonskrav.

Vegtrafikklova § 29 fyrste ledd nyttar formuleringa ”mot vederlag” som uttrykk for når ein kan krevje at sjåførar må oppfylle krav til grunn- og etterutdanning. Ei alminneleg språkleg forståing av formuleringa ”mot vederlag”, tilseier at ho typisk refererar til det å ta i mot *godtgjersle*, eller *motyting*<sup>4</sup>. I ovannemnde odelstingsproposisjon har departementet på s. 7 uttalt seg om det nærare innhaldet i formuleringa:

---

<sup>2</sup> Innlemma i EØS-avtalen ved EØS-komiteen si avgjersle nr. 64/2006. Parallelt med ot.prp. nr. 8 (2006-2007) vart fremja regjeringa ein stortingsproposisjon der det vart bede om Stortinget sitt samtykke til at dette direktivet vart teke inn i EØS-avtalen, jf. kravet etter Grunnlova § 26 andre ledd.

<sup>3</sup> Artikkel 2 f) gjer i engelsk språkversjon unntak for: ”vehicles used for non-commercial carriage of passengers or goods, for personal use”. Dansk språkversjon nyttar formuleringa ”ikke-erhvervsmessig”.

<sup>4</sup> Jf. til dømes Bokmålsordboka (Kunnskapsforlaget) på nett: [www.dokpro.uio.no](http://www.dokpro.uio.no)

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

*Bestemmelsen avgrenses til å gjelde yrkesmessig transport, jf. begrepet «mot vederlag». Førere av kjøretøy som ikke brukes i næringsvirksomhet, er dermed ikke omfattet."*

Vidare heiter det i dei særlege merknadane på s. 8 odelstingsproposisjonen:

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

[...]

*Enhver form for vederlag for person- eller godstransport omfattes av begrepet. Det er ikke relevant om sjåføren har hatt til hensikt å oppnå en fortjeneste. Hvilken betalingsform eller betalingsmiddel som benyttes, er heller ikke avgjørende. Det har heller ikke betydning om sjåføren står i et ansettelsesforhold eller er selvstendig næringsdrivende."*

Proposisjonen syner vidare til at formuleringa "mot vederlag" også er nytta i yrkestransportlovgivinga, der passusen formulerar vilkåret for når ein må ha løyve for å drive person- eller godstransport, jf. at det på s. 8 i Ot.prp. nr. 8 (2006-2007) vert synt til merknadane i Ot.prp. nr. 74 (2001-2002)<sup>5</sup>:

*"Innhaldet i omgrepet «drive» og «vederlag» svarar til gjeldande lov. Når det gjelder vederlagsomgrepet, viser departementet til Ot.prp. nr. 5 (1975-76) om lov om samferdsel s. 19:*

*«Avgjørende er ikke om transportøren har hatt en påviselig fortjeneste på transporten og om hans motiv har vært å oppnå en fortjeneste. Kan det konstateres at han har fått vederlag i en eller annen form, vil transporten, når lovens øvrige betingelser er til stede, være løyvepliktig.»*

*Vederlagsomgrepet er omfattande. Ein kvar fordel eller gjenyting for transporten vert rekna for vederlag, og det er ikkje noko krav til at transportøren har hatt fortjeneste på transporten, eller krav til at vederlaget vert ytt i form av pengar. Deling av bensinkostnader er eit døme på kva som vert rekna som vederlag etter yrkestransportlova."*

I Vegdirektoratet sitt høyringsnotat av 7. april 2006, der forslag til ny § 29 i vegtrafikklova vart sendt på høyring, uttalar likevel direktoratet fylgjande om forholdet til yrkestransportlovgivinga:

*"Det skal vidare presiseres at [...] man ved tolkningen av mot vederlag-begrepet i vegtrafikklov § 29 [må] velge en løsning i samsvar med direktivets artikkel 2 f).*

---

<sup>5</sup> Førearbeid til yrkestransportlova.

*Meningsinnholdet i yrkestransportlovgivningens mot vederlag-begrep vil derfor bare være delvis sammenfallende med meningsinnholdet etter vegtrafikklov § 29.*

Yrkessjåførforskrifta er fastsett i medhald av vegtrafikklova § 29, og føreteik ei nærare regulering av utdanningskravet si rekkevidde og ordninga elles. Yrkessjåførforskrifta § 1 avgrensar forskrifta sitt verkeområde til å gjelde retten til å, "mot vederlag", utføre person- eller godstransport med køyrety som krev førarkort i tungbilklassene. Forskrifta § 3 andre ledd vender seg direkte til førarane, og krev at den som "mot vederlag" skal utføre persontransport med køyrety som krev førerett i ei av bussklassene, skal ha gyldig bevis for yrkessjåførkompetanse. Åtgangen Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet har til å stille yrkeskvalifikasjonskrav, gjeld berre i den utstrekning den materielle kompetansen tildelt frå lovgivar tillet det<sup>6</sup>. Forvaltninga kan dermed ikkje pålegge borgarar yrkeskvalifikasjonskrav utan naudsynt heimelsdekning for det i vegtrafikklova § 29.

Under tilvising til det meiningsinnhaldet "mot vederlag"-formuleringa er gitt i vegtrafikklova § 29, vert også formuleringa nytta i yrkessjåførforskrifta, jf. Vegdirektorats høringsnotat av 10. oktober 2006 s. 9. I tillegg uttalar forskriftsførearbeida fylgjande om avgrensinga av ordninga til å gjelde transport utført "mot vederlag":

*"Det er bare den transport som utføres "mot vederlag" som faller inn under forskriftens kvalifikasjonskrav. Avgrensningen har sitt grunnlag i direktivets artikkel 2 f)".*

Det vert også uttalt at det, under føresetnad av transporten "ikke utløser noen form for vederlag", må vere høve for "idrettslag, ideelle organisasjonar osv." å gjennomføre persontransport utan at kravet om yrkessjåførbevis slår inn.

Vidare omtalar forskriftsførearbeida tilhøvet mellom direktivet artikkel 2 f) og bruken av "mot vederlag"-formuleringa i yrkessjåførforskrifta<sup>7</sup>. Det vert forklart at direktivet sin artikkel 2 f) ikkje vert gjennomført i same paragraf som dei transporttype relaterte unntaka direktivet gir i artikkel 2 – men at unntaket i artikkel 2 f) er "gitt en annen form, ved å foreskrive at alle som mot vederlag utfører transport faller inn under forskriftens kvalifikasjonskrav. Dette i motsetning til artikkel 2 f) som positivt unntar de som utfører vederlagsfri privattransport. Det er et rent lovteknisk grep, og er ikke ment å innebære en realitetsendring."

---

<sup>6</sup> Derimot vil forvaltninga i mange høve kunne la vere å utnytte heile den materielle kompetansen lovgivar har tildelt. Til dømes nytta Vegdirektoratet seg av denne moglegheita ved fastsetjing av yrkessjåførforskrifta, då ein avgjorde at kravet om yrkessjåførbevis berre skal gjelde ved føring av dei køyretykategoriane som direktivet gjeld. Vegtrafikklova § 29 gir heimel til å stille kvalifikasjonskrav førarar av alle motorvogngupper, jf. også merknad på s. 8 i ot.prp. nr. 8 (2006-2007).

<sup>7</sup> Sjå Vegdirektoratet sitt høringsnotat av 10. oktober 2006 s. 12. For orden skuld gjer vi merksam på at i høringsnotatet har aktuelle føresegner ei anna nummerering enn dei er gitt i yrkessjåførforskrifta av 16. april 2008.

### Samferdselsdepartementet si vurdering

Når det gjeld spørsmålet om direktiv 2003/59/EF krev at sjåførar som gjennomfører aktuell type persontransport skal ha yrkessjåførbevis, syner vi til ovannemnde e-post av 18. september 2008 frå Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet, der vi konkluderar med at direktivet ikkje stiller krav om yrkessjåførkompetanse for denne typen køyring. I brevet av 12. oktober 2009 til departementet, seier Vegdirektoratet seg samd i Samferdselsdepartementet si vurdering av direktivet på dette punkt. Det er difor ikkje naudsynt å drøfte dette spørsmålet ytterlegare. Under tilvising til direktiv 2003/59/EF artikkel 2 f) legg dermed Samferdselsdepartementet til grunn at direktivet ikkje stiller krav om yrkessjåførbevis for tilsette i institusjonar innan helse- og rusomsorg, skular og andre liknande verksemdar, som i hovudsak utfører heilt andre arbeidsoppgåver – til dømes som lærar, miljøarbeidar, sosionom og sjukepleiar – men som i arbeidstida utfører ikkje-kommersiell persontransport med buss eller minibuss. Vi presiserar for orden skuld at unntaket i artikkel 2 f) også omfattar andre tilhøve som her ikkje eksplisitt vert drøfta, jf. den reine friviljuge ikkje-kommersielle persontransporten eller godstransport utført til eige bruk mm.

Etter dette vert spørsmålet om vegtrafikklova § 29 opnar for at forvaltinga gjennom forskrift kan stille krav om yrkessjåførbevis for gjennomføring av slike persontransporter.

Verken ordlyden i lova eller førearbeida tek særskilt stilling til dette konkrete tolkingsspørsmålet. Både lov- og forskriftsførearbeida gir likevel relativt klare haldepunkt for at ein i norsk rett ikkje har tilsikta å gi ordninga eit vidare bruksområde enn det direktivet føreskriv<sup>8</sup>. Vi syner i den samanhengen særleg til fråsegnene i odelstingsproposisjonen om at ordninga vert avgrensa til å gjelde yrkesmessig transport, at førarar av køyrety som ikkje vert brukt i næringsverksemd fell utanfor og at paragrafens verkeområde, gjennom bruken av "mot vederlag"-omgrepe vert avgrensa mot "*ikke ervervsmessig transport*". Vidare uttalar forskriftsførearbeida uttrykkeleg at bruken av formuleringa "mot vederlag" ikkje er meint å innebere realitetsendring samanlikna med innhaldet i direktivet artikkel 2 f), jf. høyringsnotatet av 10. oktober 2006 s. 12.

Lov- og forskriftsførearbeida føretekk elles berre ei presisering av at det verken er avgjerande kva form vederlaget har, om føraren er tilsett hjå ein arbeidsgivar eller er sjølvstendig næringsdrivande transportør. Førearbeida drøftar ikkje om arten av føraren sitt arbeid/bakgrunnen for den ytinga føraren vert til del skal tilleggst betydning, jf. om det skal ha betydning om føraren primært får betalt for å vere lærar eller for å vere bussjåfør.

---

<sup>8</sup> Med unntak for at ein ved bruken av nemninga "motorvogn" i vegtrafikklova § 29 medvite har opna for at ordning i framtida, ved forskriftsendring, kan omfatte andre førarkortklasser.

Etter Samferdselsdepartementet si oppfatning trekkjer dermed lov- og forskriftsføre-  
arbeida relativt klart i retning av at vegtrafikklova § 29 ikkje gir høve til å stiller krav om  
yrkessjåførbevis over aktuelle førarar.

Vidare talar vektige reelle omsyn for at ein ikkje handsamar ein rutebussjåfør - som har  
føring av bussen med passasjerar som si klare hovudoppgåve - likt med ein miljø-  
arbeidar, sjukepleiar eller lærar. Sistnemnde yrkesgrupper mottok si løn – vederlaget -  
primært for å utøve sine oppgåver, til dømes som lærar. Vedkomande får ikkje primært  
betalt si løn for å vere sjåfør, men for noko heilt anna. Sjølv om vedkomande, i samband  
med arbeidet, av og til utfører persontransport med buss, bør dette ikkje nødvendigvis  
innebere at desse vert underlagde same kvalifikasjonskrav som yrkessjåførar. Slike  
persontransportar vil som regel også skje i samband med utøving av vedkomande sine  
faglege oppgåver. Til dømes ved transport av skuleelevar på ekskursjon eller turar i  
samband med rehabiliteringsopplegg. Uavhengig av om desse passasjerane direkte  
eller indirekte betalar noko form for vederlag - til dømes som bidrag for å dekke  
drivstoffkostnadar - kan ein vanskeleg hevde at denne type eigentransport av personar  
tilknytt verksemda har kommersiell karakter.

Bakgrunnen for at formuleringa "mot vederlag" vart nytta i vegtrafikklova § 29 var at  
omgrepet vart kjent i vegtrafikklovgivinga og transportbransjen, samt at det innhalds-  
messig vil vere delvis samanfall mellom kva ein forstår med formuleringa etter dei ulike  
reguleringane. Den innhaldsmessige likskapen knyt seg fyrst og fremst til at vederlaget si  
form ikkje er avgjerande:

Ein skal ikkje kunne omgå aktuelle reglar ved å til dømes betale med naturalytingar, jf.  
omtale av rettskjeldene over. Utover det vil desse forskjellige lovreglane<sup>9</sup> ha ulikt  
verkeområde. Til dømes vil det vere transportøren (den som "driv" transport) som er  
pliktsubjekt etter løyvereglane, medan det er sjåføren sjølv som er pliktsubjekt etter  
yrkessjåførforordninga. At innhaldet i formuleringa "mot vederlag" vert nytta i reguleringa  
av ulike tilhøve, og at det dermed ikkje er fullt ut innhaldsmessig samanfall mellom  
bruka av formuleringa i ulike lover, og mellom ulike paragrafar i vegtrafikklova, vert  
også erkjent i førearbeida, jf. omtale over.

Etter Samferdselsdepartementet si oppfatning bør også fleire av dei reelle omsyna som  
vart sett hen til ved tolkinga av direktivet sin artikkel 2 f)<sup>10</sup>, sjåast hen til når ein trekkjer  
opp grensene for forvaltninga si materielle kompetanse etter vegtrafikklova § 29:

Innhaldet i utdanninga (jf. yrkessjåførforordninga kapittel 8 og Vegdirektoratet sin  
rettleiande læreplan) er klart retta mot yrkessjåførar gods- eller persontransport. Det  
verkar lite treffande at personar som primært har heilt andre yrker og arbeidsoppgåver  
skal måtte gjennomgå yrkesopplæring for å kunne gjennomføre sporadiske turar. All

---

<sup>9</sup> Krav om yrkessjåførbevis, transportløyve og godkjenning som trafikkskule.

<sup>10</sup> Jf. vurderingar i e-posten av 18. september 2008 frå Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet.

den stund det vert rekna som sikker rett, etter både direktivet og vegtrafikklovgevinga, at personar med bussførarkort på si fritid – og utan å ta i mot noko form for vederlag - kan utføre persontransport, kan det hevdast å framstå som lite rimeleg og treffande å krevje yrkessjåførbevis berre med grunnlag i at vedkomande får betalt i arbeidstida.

Både etter EØS-retten og norsk rett er det tilstrekkeleg med førerrett i den aktuelle klassa for å føre tunge køyrety. Berre når føraren får vederlag for å utføre transporttenesta vert det stilt ytterlegare kvalifikasjonskrav, jf. omtale over. I Noreg krev ein også gjennomføring av obligatoriske opplæringsmodular før ein kan gå opp til førarprøve. I høve til sjølve førerretts spørsmålet nøyer EØS-retten seg med å stille krav til førarprøvene. I brevet av 12. oktober 2009 framhevar Vegdirektoratet, at ved revidering av føraropplæringa i 2005, vart krava dei trafikktryggleiksrelaterte læreemna som yrkessjåførdirektivet føreskriv, gjort til ein obligatorisk del av føraropplæring. Noko som inneber at alle som har teke bussførarkort etter 10. september 2008, men som ikkje har teke yrkessjåførbevis, likevel vil ha gjennomgått ei meir omfattande føraropplæring enn yrkessjåførar med førarkort frå før 2005, som har fått yrkessjåførkompetanse med grunnlag i "opptente rettar", jf. yrkessjåførforskrifta § 3 tredje ledd.

Det rettslege og innhaldsmessige skiljet mellom føraropplæring/førerrett og yrkessjåførkompetanse/yrkessjåføreropplæring tilseier at gjennomgått føraropplæring og greidd førarprøve har til formål å sikre tilstrekkeleg skikka førarar av tunge køyrety - medan yrkessjåføreropplæringa/yrkessjåførbeviset skal medverke til kompetente yrkesutøvarar. Den norske føraropplæringa innan tunge køyrety er i seg sjølv relativt omfattande, og inneheld, frå før direktiv 2003/59/EF vart gjort bindande for Noreg, fleire av dei trafikktryggleiksrelaterte elementa som yrkessjåførdirektivet påla. Ein kan difor vanskeleg - under tilvising til at sjåførar ved å gjennomgå yrkessjåføreropplæring kan bli enda meir trafikksikre - tolke "mot vederlag"-omgrepet utvidande.

Vidare så gir dette konkrete tolkingsspørsmålet grunn til å sjå noko hen dei omsyna som ligg til grunn for unntaket gitt i yrkessjåførforskrifta § 1 e) og direktivet artikkel 2 g). Både EF-retten og norsk lovgiving har sett det som tenleg å frita transportar av material eller utstyr, der godset vert brukt i samband med sjåføren sitt arbeid og der føring av køyretyet ikkje er vedkomande sin hovudaktivitet. Mange av dei same omsyna vil gjere seg gjeldande i høve til nærverande tolkingsspørsmål. Føring av køyretyet vil ikkje vere hovudaktiviteten og krav om yrkessjåføreropplæring verkar av den grunn mindre treffande og rimeleg. Samferdselsdepartementet har vanskeleg for å sjå gode grunnar for å her skilje mellom gods- og persontransport. Begge kategoriane har noko anna enn sjåførverksemd som sin hovudaktivitet, og sjølv om begge kategoriar får løn for den tida dei fører køyretyet, vert det betalt til dei av arbeidsgivar eller oppdragsgivar primært som betaling for å utføre hovudaktiviteten – ikkje fordi dei utfører sjåførtenester.

Samferdselsdepartementet kan ikkje sjå at konkurranseomsyn spelar ei avgjerande rolle i høve til dette tolkingsspørsmålet. Aktuelle transportar vert gjennomført på ikkje-kommersiell basis, utan å stå i ein konkurransesituasjon med kommersielle transportørar. At eit eventuelt krav om yrkessjåførbevis for aktuelle førarar vil i prinsippet kunne skape ein større marknad for kommersielle persontransportørar (ved at desse verksemdene då finn det meir svarande å kjøpe persontransporttenester) bør ikkje leggast avgjerande vekt på. Vi minner i den samanhengen om at det same langt på veg vil gjere seg gjeldande i høve til rein fritidstransport – også overfor reine fritids-transportar ville eit tenkt krav om yrkessjåfør opplæring kunne medføre at kommersielle persontransportørar fekk ein større marknad, då det på sikt ville bli både vanskelegare og sannsynlegvis dyrare å skaffe førarar med yrkessjåførbevis.

### **Konkluderande merknadar**

Etter Samferdselsdepartementet si oppfatting trekkjer det relevante rettskjeldebiletet i retning av at gjeldande § 29 i vegtrafikklova ikkje krev at førarar som fell inn under unntaket gitt i direktiv 2003/59/EF artikkel 2 f) skal måtte tilfredsstillе krav til grunn- og etterutdanning gitt i medhald av vegtrafikklova § 29. Under tilvising til ovannemnde rettskjelder konkluderar vi fylgjeleg også med at vegtrafikklova § 29 ikkje gir forvaltninga materiell kompetanse til å gi forskrifter som stiller eit slikt utdanningskrav overfor førarar som fell inn under unntaket gitt i direktiv 2003/59/EF artikkel 2 f). Vidare, under tilvising til førearbeida til yrkessjåførforskrifta og omtalen av reelle omsyn over, konkluderar Samferdselsdepartementet med at gjeldande yrkessjåførforskrift § 3 jf. § 1 ikkje krev at førarar som fell inn under unntaket i direktivet artikkel 2 f) skal ha yrkessjåførkompetanse<sup>11</sup>.

Føreliggande problemstilling gjer det ikkje naudsynt for Samferdselsdepartementet å uttale seg generelt om dei nærare grensene for "mot vederlag"-omgrepet i vegtrafikklova § 29 og yrkessjåførforskrifta, jf. yrkessjåførdirektivet artikkel 2 f). I høve til føreliggande sak er det tilstrekkeleg å peike på at yrkessjåførforskrifta dermed ikkje krev at personar som er tilsett ved institusjonar innan helse- og rusomsorg, lærarar, eller personar i liknande roller - som i hovudsak utfører heilt andre arbeidsoppgåver enn sjåførverksemd (til dømes som lærar, miljøarbeidar, sosionom og sjukepleiar) – skal måtte ha yrkessjåførbevis når dei, som ein del av arbeidet sitt, utfører ikkje-kommersiell persontransport med buss eller minibuss. Aktuelle førarar/aktuell type transport fell dermed utanfor yrkessjåførforskrifta sitt verkeområde, slik dette er avgrensa gjennom yrkessjåførforskrifta § 1. Fylgjeleg er det rettsleg sett heller ikkje behov for lov- eller forskriftsendringar for at desse førarane skal vere unnatekne.

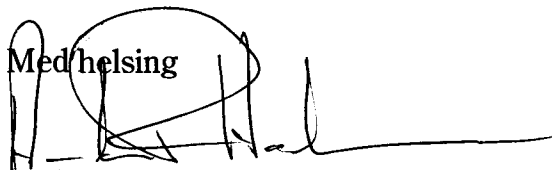
Samferdselsdepartementet ser for augneblinken heller ikkje praktisk behov for å spesifisere eit slikt unntak i yrkessjåførforskrifta. Dersom erfaring skulle syne at ei slik

---

<sup>11</sup> For ordens skuld peikar vi på at ein eventuell forskriftsregel som påla førarar som fell inn under unntaket i yrkessjåførdirektivet artikkel 2 f) dermed sannsynlegvis ville sakne naudsynt materielt kompetansegrunnlag i vegtrafikklova § 29.

forståing av regelverket er uklår for brukarane og/eller handhevande styresmakter - og med det skaper tolkingstvil og handhevingsproblem – kan det likevel vere grunn til å vurdere om ein skal gjere presiserande endringar i forskrifta. Umiddelbart kan likevel ikkje Samferdselsdepartementet sjå at føreliggande problemstilling skulle skape vesentleg større tolkingstvil eller handhevingsproblematikk enn det som til dømes gjer seg gjeldande i høve til at også "rein privattransport" med buss eller minibuss fell utanfor regelverket sitt verkeområde, jf. omtale over.

Avslutningsvis presiserar Samferdselsdepartementet at vi ikkje med dette har teke stilling til om dette rettsleg sett vil stille seg annleis dersom til dømes tilsvarande køyring, på vegner av slike eller liknande verksemdar, vart utført av ein person som har føring av aktuelle køyrety som sin hovudaktivitet – og som dermed er tilsett med det formål at vedkomande heilt eller delvis skal verke som sjåfør.

Med helsing  
  
Anders R. Hovdum e.f.

  
Lennart Garnes

**Kopi:**  
Stiftelsen Solliakollektivet  
Dag-Richard Ulvang  
HSH