



Innst. O. nr. 48

(2006-2007)

Innstilling til Odelstinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Ot.prp. nr. 8 (2006-2007)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om lov om endring i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/59/EF av 15. juli 2003 om grunnleggende kvalifikasjons- og etterutdanningskrav for førere av visse kjøretøyer som benyttes til person- eller godstransport)

Til Odelstinget

SAMMENDRAG

Regjeringen legger fram forslag om endring i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4. Forslaget gir hjemmel til å stille krav til grunn- og etterutdanning for yrkessjåfører av nærmere bestemte kategorier tunge kjøretøy.

Samferdselsdepartementet gis myndighet til å gi nærmere regler om slik utdanning (§ 29). Det fremmes også forslag om nærmere å kunne regulere godkjenning av kompetansebevis for utdanning som nevnt, utstedt i fremmed stat (§ 30).

Lovendringen er nødvendig for å gjennomføre Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/59/EF av 15. juli 2003 om grunnleggende kvalifikasjons- og etterutdanningskrav for førere av visse kjøretøyer som benyttes til person- eller godstransport, jf. St.prp. nr. 11 (2006-2007).

Majoriteten av tungbilsjåførene i EØS-området utøver yrket kun på grunnlag av sitt nasjonale førerkort. Utviklingen på vegtransportmarkedet har imidlertid ført til større utfordringer for yrkessjåførene enn tidligere. Direktivet er et virkemiddel for å sikre at sjåførene har den kompetansen som anses nødvendig for å imøtekomme disse utfordringene.

I Norge er det ikke krav om obligatorisk utdanning for tungbilførere utover det som følger av opp-

læring for å få førerrett. Den norske føreropplæringen i de aktuelle førerkortklassene er imidlertid i seg selv relativt omfattende, og inneholder flere av elementene i direktiv 2003/59/EF.

Selv om det ikke er obligatoriske krav til utdanning for yrkessjåfører, stilles det særskilte krav til enkelte grupper av sjåfører. Etter yrkestransportloven må fører av buss i offentlig tilgjengelig persontransport ha kjøreseddel i tillegg til førerkortet. Etter yrkestransportloven må den som skal drive gods- eller persontransport mot vederlag, ha løyve.

Frankrike, Tyskland og Nederland har yrkesutdanning for tungbilsjåfører. Det er blant annet erfaringene med disse ordningene som ligger til grunn for direktiv 2003/59/EF.

Direktiv 2003/59/EF

Direktivet retter seg mot yrkesmessig transport. Førere av kjøretøy som ikke brukes i næringsvirksomhet, er dermed unntatt fra kravene.

Direktivet stiller minimumskrav til grunnleggende kvalifikasjoner og periodisk etterutdanning for yrkessjåfører av visse typer tyngre kjøretøy. Disse kravene kommer i tillegg til kravet om førerrett.

Direktivet beskriver hvilke emner sjåførene skal ha opplæring i, herunder trafiksikkerhet, miljøvennlig kjøring, sikring av last, behandling av fraktkontrakter og toll- og spedisjonsdokumenter, samt annet yrkesrelevant regelverk.

Yrkessjåfører som har førerkort i klasse C1, C1E, C eller CE (lastebilclassene) utstedt før 10. oktober 2009, eller D1, D1E, D eller DE (bussklassene) utstedt før 10. oktober 2008, omfattes ikke av direktivets bestemmelser om grunnleggende kvalifikasjonskrav. Etterutdanningskravet gjelder likevel for disse, uavhengig av når førerkortet er utstedt.

Det kan velges mellom to alternative modeller for å gjennomføre direktivets krav om grunnleggen-

de kvalifikasjoner. Utdanningen kan dermed tilpasses den nasjonale føreropplæringen. Modellene er 280 timer undervisning med en avsluttende teoretisk prøve (timemodellen), eller en omfattende praktisk og teoretisk prøve uten forutgående obligatorisk undervisning (prøvemodellen).

I tillegg kan det innføres en komprimert variant med 140 timer undervisning og avsluttende teoretisk prøve. Denne modellen vil gi noe begrensede førerrettigheter for yrkessjåfører mellom 18 og 23 år.

For å opprettholde nødvendig kompetanse skal den enkelte yrkessjåfører gjennomføre 35 timer etterutdanning i hver påfølgende femårsperiode.

Myndighetene må godkjenne læresteder som skal gi opplæring.

Det skal utstedes kompetansebevis for gjennomført utdanning, og yrkessjåfører må ha dette beviset for å kunne utøve sjåføryrket.

Kompetansebeviset skal gjensidig godkjennes mellom EØS-statene.

Høringen

Oversikt over høringsinstansers syn går fram av proposisjonen.

Høringsinstansene er i hovedsak positive til forslaget (§ 29) med henvisning til at krav om tilnærmet lik utdanning for yrkessjåfører i hele EØS-området vil bedre konkurransesituasjonen, øke kvaliteten på sjåførene og heve yrkessjåførenes status. På sikt vil dette også kunne bedre trafikksikkerheten og kunne gi færre ulykker. Flere instanser uttaler seg også positivt om vektleggingen av miljøvennlig kjøring.

Autoriserte trafikkskolers landsforbund, Trafikkforum, Norges Automobil-Forbund, Norsk Arbeidsmandsforbund og Yrkestrafikkforbundet ønsker gjennomføring av grunnutdanningen ved timemodellen (280 timer undervisning, samt prøve). Norges Lastebileierforbund, Transportbedriftenes Landsforening, NKI og Arbeidsgiverforeningen NAVO mener prøvemodellen (teoretisk og praktisk prøve) er det beste alternativet.

Ingen av høringsinstansene har innvendinger til forslaget om endring av vegtrafikkloven § 30.

Forslag til forskrifter, valg av utdanningsmodell - Høring

Valg av opplæringsmodell og bestemmelser om gjennomføring av utdanningsordningen vil bli fastsatt ved forskrift. Vegdirektoratet sendte 10. oktober 2006 forslag til forskrifter på høring, med høringsfrist 9. desember 2006. Direktoratet foreslår i høringsnotatet at timemodellen (280 timers undervisning og prøve) innføres som modell for den aktuelle utdanningen i Norge. I tillegg foreslås det å innføre en komprimert opplæringsmodell.

Økonomiske og administrative konsekvenser og andre konsekvenser

Gjennomføringen av direktiv 2003/59/EF vil ha økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige. Samferdselsdepartementet anslår at vegvesenets ressursbehov ved å velge timemodellen vil være om lag 13 årsverk. Prøvemodellen antas å gi behov for om lag 28 årsverk. Gjennomføringen av etterutdanningen vil gi behov for om lag 5 årsverk fordelt på vegvesenets regionkontorer.

Departementet legger til grunn at kostnadene ved ordningen dekkes innen gjeldende budsjetttrammer og gjennom brukerfinansiering i form av gebyrer for prøver og utsteding av bevis.

Vegdirektoratet antar at om lag 5 000 nye tungbilsjåfører årlig vil omfattes av ordningen med grunnopplæring. Med krav om etterutdanning hvert femte år vil i gjennomsnitt 10 000 yrkessjåfører måtte gjennomføre slik opplæring per år.

Ved bruk av timemodellen for grunnopplæringen anslås elevens kostnader, utover føreropplæringen, å ville være på om lag 30 000 kroner.

Kravet om periodisk etterutdanning vil påføre tungbilsjåførene kostnader i form av betaling for undervisning. Dette er beregnet til å koste om lag 3 000 kroner, i tillegg til tapt arbeidsfortjeneste.

Med et årlig opplæringsbehov for 5 000 nye tungbilsjåfører og etterutdanningsbehov for 10 000 tungbilsjåfører vil det være et betydelig marked for opplæringstjenester. Slike tjenester kan tilbys av offentlige og private aktører som får godkjenning fra Statens vegvesen.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Torstein Rudihaugen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Jenny Klinge, og fra Venstre, Borghild Tenden, har merket seg at formålet med endringen i vegtrafikkloven er å innarbeide i norsk lovverk et felles europeisk regelverk som Norge slutter seg til.

Komiteen anser et slikt felles regelverk som et viktig tiltak for å bedre trafikksikkerheten og for å styrke rekrutteringen til sjåføryrket. Komiteen mener det er viktig at Norge på denne måten får en obligatorisk utdanning for tungbilsjåfører, at en slik

utdanning også baseres på et felles europeisk rammeverk og at obligatorisk etterutdanning også inngår.

Komiteen legger til grunn opplysningene i proposisjonen om at endringene vil styrke sjåførenes kunnskap og bevissthet knyttet til trafiksikkerhet, miljøvennlig kjøring, sikring av last, håndtering av fraktkontrakter og toll- og spedisjonsdokument.

Komiteen har merket seg at høringen som er under avslutning, tilsier bred støtte fra berørte parter til den såkalte timemodellen; undervisning i 280 timer med en avsluttende teoretisk prøve.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg at forslag til forskrifter bruker betegnelsen "minst 280 timer" på full grunnopplæring. Flertallet legger til grunn at full grunnopplæring i henhold til EU-direktivet er på 280 timer og ikke mer. Flertallet har merket seg at forslag til forskrifter bruker betegnelsen "minst 150 timer" på komprimert grunnopplæring, og legger til grunn at denne varianten skal være på 140 timer og ikke mer i henhold til EU-direktivet.

Flertallet mener forskriftene skal beskrive minimumskrav til opplæringen, men vil understreke at det ikke skal være til hinder for mer utvidede og tilpassede utdanningsopplegg for eksempel i tilknytning til videregående skole.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har også merket seg at direktivet åpner for en komprimert variant med undervisning i 140 timer og avsluttende eksamen. Disse medlemmer viser til de spørsmål som er sendt Samferdselsdepartementet 17. januar 2007 og til vedlagt svarbrev datert 30. januar 2007.

Disse medlemmer understreker at forskriftene må gjøre det mulig med aktiv bruk av den komprimerte varianten av timemodellen. Disse medlemmer legger til grunn at den grunnleggende opplæringen gjøres til en del av utdanningsløpet i videregående skole og da uten merkostnader for elevene. Disse medlemmer mener dette vil være viktig for å sikre god rekruttering til sjåføreryket. Disse medlemmer legger også til grunn at fritaksordning gjennom forskrifter og praktisering av forskrifter brukes når materiell eller utstyr som transporteres er ment til bruk i sjåførens arbeid og/eller at det å føre kjøretøyet ikke er sjåførens hovedaktivitet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter den foreslåtte endringen av vegtrafikkoven, som er nødvendig for å innarbeide i norsk lovverk et felles regelverk som sikrer obligato-

risk utdanning og etterutdanning for sjåfører på europeisk basis. Disse medlemmer vil understreke at Norge nasjonalt kan innføre en komprimert variant av timemodellen på 140 timer og avsluttende teoretisk prøve, og at en slik ordning bør etableres som et alternativ til fullskala timemodell på 280 timer. Disse medlemmer mener at denne varianten vil gi god opplæring og med et kostnadsnivå for enkeltpersoner og for transportnæringen som ikke virker negativt på rekruttering til sjåføreryket.

Disse medlemmer har merket seg at forskrifter er utsendt på høring før Stortinget har ferdigbehandlet saken. Disse medlemmer anbefaler ikke en slik praksis.

Disse medlemmer understreker at yrkessjåføreropplæringen som nå innføres, er en ny ordning. Dispensasjonsadgang skal praktiseres gjennom enkeltvedtak. Disse medlemmer understreker at dispensasjon bør brukes romslig for å fange opp situasjoner som lovbestemmelser og tilhørende forskrifter åpenbart ikke har tenkt på i de begrensninger for anvendelse som utkast til forskrifter omtaler.

Disse medlemmer viser til at direktivet som Norge slutter seg til, åpner for at aldersgrensen for kjøring med minibuss og buss på nasjonalt område kan settes ned til 18 år på visse betingelser. Disse medlemmer har merket seg at Vegdirektoratet foreløpig ikke har foreslått en slik ordning. Disse medlemmer peker på at en slik mulighet bør vurderes både i forhold til innpassing av yrkessjåførutdanning i videregående skole og til rekrutteringsønsker fra bussnæringen. Disse medlemmer ber Regjeringen legge frem en egen sak om yrkessjåførutdanning i videregående skole og redusert aldersgrense for kjøring med minibuss og buss.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at forskriftene for direktiv 2003/59/EF (yrkessjåførdirektivet) baseres på grunnopplæring på 280 timer og komprimert grunnopplæring på 140 timer."

"Stortinget ber Regjeringen legge frem en egen sak om innpassing av obligatorisk yrkessjåføreropplæring i videregående skole og en vurdering av senket aldersgrense for kjøring av buss."

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen sørge for at forskriftene for direktiv 2003/59/EF (yrkessjåførdirektivet) baseres på grunnopplæring på 280 timer og komprimert grunnopplæring på 140 timer.

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen legge frem en egen sak om innpassing av obligatorisk yrkessjåførutdanning i videregående skole og en vurdering av senket aldersgrense for kjøring av buss.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og råar Odelstinget til å gjøre slikt

vedtak til lov

om endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/59/EF av 15. juli 2003 om grunnleggende kvalifikasjons- og etterutdanningskrav for førere av visse kjøretøyer som benyttes til person- eller godstransport)

I

I vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 gjøres følgende endringer:

Ny § 29 skal lyde:

§ 29 *Kvalifikasjonskrav til yrkessjåfører*

Den som mot vederlag skal føre motorvogn, må tilfredsstillende krav til grunn- og etterutdanning i for-

skrift gitt av departementet. Bevis for gjennomført utdanning skal alltid medbringes under kjøring.

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

§ 30 skal lyde:

§ 30 *Motorvognfører med utenlandsk førerkort eller kompetansebevis*

Departementet gir *forskrift* om i hvilken utstrekning og på hvilke vilkår innehaver av gyldig førerkort og *annet påkrevd bevis for kompetanse* utstedt i fremmed stat skal kunne føre motorvogn her i riket.

II

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 8. mars 2007

Per Sandberg

leder

Arne Sortevik

ordfører

Vedlegg**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 30. januar 2007**

Ot. prp. nr. 8 (2006-2007) Om lov om endring i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/59/EF av 15. juli 2003 om grunnleggende kvalifikasjons- og etterutdanningskrav for førere av visse kjøretøyer som benyttes til person- eller godstransport)

SPØRSMÅL 1

Det ønskes en nærmere orientering om arbeidet med framdrift av forskriftene til lovendringer, og i den forbindelse

- hvorfor Samferdselsdepartementet har sendt ut forskrifter i saken på høring før sakene er behandlet i Stortinget, og
- hvorfor departementet i dette utkast til forskrifter har anbefalt en av de modellene som Stortinget i sin behandling skal ta stilling til.

SVAR

Som omtalt i Ot.prp. nr. 8. ble forslag til forskrift om nærmere gjennomføring av direktiv 2003/59/EF sendt på høring 10. oktober 2006. Vegdirektoratet arbeider nå med å oppsummere høringssvarene.

Det skal stilles krav om grunnleggende yrkesutdanning for alle nye bussjåfører fra 10. september 2008, og tilsvarende krav for nye lastebilsjåfører ett år senere. Innføringen av ordningen krever betydelige forberedelser, blant annet utvikling av prøver, oppgradering av administrative datasystemer, nye koder i førerkortet, godkjenning av opplæringssteder og utarbeiding av kurstilbud og opplæringsmateriell. For å kunne begynne dette arbeidet er det påkrevet å få etablert det juridiske rammeverket.

Dersom forberedelsene til forskriftsarbeidet først skulle påbegynnes etter Stortingsbehandlingen, ville tiden fra forskriftene var vedtatt til ordningens innføring ha blitt kortere. Det ville kunne gå ut over kvaliteten på gjennomføringen.

Det viste seg i høringsrunden til forslaget til vegtrafikkloven § 29, at nær sagt alle høringsinstanser imøteser denne paragrafen. Det er altså bred oppslutning om at man skal ha en hjemmel til å stille utdanningskrav til yrkessjåfører.

I Ot.prp. nr. 8 (2006-2007) s. 5 siteres følgende fra det høringsnotatet som ledsaget lovforslaget da dette ble sendt på høring i april 2006:

"Yrkessjåførdirektivet overlater til medlemsstatene å foreta et valg mellom to alternative gjennomføringsmodeller, jf. redegjørelsen under 2.2.3 over. Det er Vegdirektoratets hensikt å gi den foreslåtte bestemmelsen en slik utforming at den danner hjemmelsgrunnlag for begge de to gjennomføringsmodellene, og at den også etter sin utforming stiller seg nøytral og ikke antyder et valg av modell. Vegdirektoratet mener dette best sikrer fleksibilitet og styringsdyktighet ved gjennomføringen av yrkessjåførdirektivet."

Forslaget til lovhjemmel som Stortinget skal ta stilling til legger således ikke føringer for hvilken modell en skal velge. Når Ot.prp. nr. 8 (2006-2007) likevel beskriver de to modellene, er det fordi høringsuttalelsene til lovendringen ga innspill til dette. Departementet vurderte det slik at Stortinget derfor burde få muligheten til å uttale seg om modellvalget hvis ønskelig.

SPØRSMÅL 2

I Ot.prp. nr. 8 (2006-2007) side omtales en "komprimert" variant.

- Mener departementet at det i direktiv 2003/59/EU er noe til hinder for at Norge kan velge en slik komprimert modell som sin nasjonale hovedvariant, ev. konkret hvilken artikkel?

SVAR

I følge direktiv 2003/59/EF artikkel 3 nr. 1 a) skal medlemsstatene velge mellom to alternative modeller for gjennomføringen av ordningen. *Enten* en modell med obligatorisk deltagelse i undervisning og etterfølgende teorieksamen *eller* en modell uten obligatorisk undervisning, men med mer omfattende teoretiske og praktiske prøver.

Videre slår artikkel 3 nr. 2 fast at medlemsstatene *også kan ("may also")* legge til rette for en ordning med "komprimert" opplæring.

Det er således ikke adgang til å tilby den komprimerte varianten som vår eneste gjennomføringsmodell. Norge må innføre en av de to alternative gjennomføringsmodellene gitt i artikkel 3. nr. 1 a), men kan velge å tilby den komprimerte varianten etter artikkel 3 nr. 2 i tillegg.

Departementet vil likevel understreke at det i praksis trolig vil være svært mange som vil velge å ta utdanningen i form av en eventuell komprimert variant. Utdanning etter en slik modell gir førere under 23 år noe begrensede rettigheter i forhold til å føre de

tyngste kjøretøyene, men for førere over denne alderen vil en komprimert utdanning gi fulle rettigheter.

SPØRSMÅL 3

Mener departementet at kvalifikasjonskrav for førere av visse typer kjøretøy som benyttes til person- og godstransport kan og bør kombineres med yrkesmessig utdanning i videregående skole? Hvordan mener departementet dette kan gjøres praktisk, juridisk og økonomisk?

SVAR

Samferdselsdepartementet mener at yrkessjåførutdanningen kan og bør inkorporeres i den yrkesfaglige utdanningen.

Det er flere fordeler ved et offentlig finansiert tilbud om yrkessjåførutdanning. Ved at man gjennom videregående skole har mulighet til å spre utdanningen over et lengre tidsløp og i kombinasjon med læretid i bedrift, gir dette også mulighet for høy kvalitet på utdanningen. Et offentlig finansiert utdanningstilbud vil også gjøre adgangen til yrket lettere for de unge. Et slikt tilbud vil være et korrektiv til private opplæringstilbud.

Dagens læreplaner i yrkessjåførfaget dekker allerede fra før deler av det faglige innholdet i direktiv 2003/59/EF, og er i tidsomfang langt mer omfattende enn direktivets krav.

Vegdirektoratet har vært i dialog med Utdanningsdirektoratet om gjennomføringsarbeidet, og har så langt mottatt positive signaler om muligheten for at den grunnleggende opplæringen etter direktivet gjøres til en del av utdanningsløpet i videregående skole. Formelt sett vil dette kunne skje ved at lærestoffet etter direktivet gjøres til en del av læreplanverket for yrkessjåførutdanningen i den videregående skolen.

Det synes ikke å være verken juridiske eller praktiske hinder for en slik løsning. Vegdirektoratets forskriftsforslag legger også til rette for dette.

Departementet vil likevel presisere at det er utdanningsmyndighetene som må ta de formelle skritt for å gjøre ordningen til en del av sitt læreplanverk og utdanningsløp.

Et tilbud om denne utdanningen i den videregående skolen vil måtte finansieres av det offentlige, gjennom fylkeskommunenes midler for drift av videregående skoler. Det antas at en eventuell gjennomføring av ordningen i videregående skole ikke vil medføre merkostnader per elev, men en nærmere vurdering av økonomiske konsekvenser må foretas av utdanningsmyndighetene.

SPØRSMÅL 4

Hvordan vil departementet gjennom forskrift ivareta hensyn til sjåfører, der transporten er et hjelpemiddel, for at sjåføren skal kunne utføre sin hovedaktivitet (eksempelvis bygging, montering og reparasjon)?

SVAR

I forslaget til forskrift § 1-4 e) fritas førere av kjøretøy som benyttes til frakt av materiell eller utstyr som skal brukes i forbindelse med sjåførens arbeid, forutsatt at det å føre kjøretøyet ikke er sjåførens hovedaktivitet.

Ansatte og næringsdrivende innen bygg, montering, reparasjon osv. vil dermed fortsatt kunne transportere materiell og utstyr til bruk i arbeidet bare på grunnlag av førerkort i den aktuelle klassen.

Vegdirektoratet uttaler følgende i høringsnotatet til forskriftsutkastet del B s. 12:

"Anvendelse av § 1-4 e), krever at to kumulative vilkår oppfylles. Materiellet eller utstyret som transporteres må være ment til bruk i sjåførens arbeid, samt at det å føre kjøretøyet ikke kan være sjåførens hovedaktivitet. Unntaksregelen vil typisk gjelde for tilfeller der transport av godset ikke kan sies å være kjøringens hovedformål - men hvor kjøringen bare er et hjelpemiddel for utførelsen av sjåførens hovedaktivitet.

Passusen "materiell eller utstyr ment til bruk i sjåførens arbeid" må omfatte både verktøy og hjelpemidler, samt deler eller materiell til gjenstander som bygges eller repareres for kunden.

For eksempel så må en rørlegger som ved hjelp av sitt eget kjøretøy selv transporterer verktøy og deler, falle inn under unntaket."

Departementet vil bemerke at formålet med de nye reglene er å heve kvaliteten på *yrkessjåfører* i person- og godstransporten, og at dette formålet reflekteres i utformingen av det lærestoffet som yrkessjåførene skal tilegne seg. Ordningen med yrkesopplæring for tungbilsjåfører ville verken være passende eller nødvendig for andre yrkesgrupper, hvor kjøringen bare utgjør en nødvendig bi-aktivitet for å kunne utføre sitt arbeid.

TIL SPØRSMÅL 5

Hvorfor har departementet i utkast til forskrift brukt uttrykkene "minst 280 timer" og "minst 140" timer når det i Ot.prp. nr. 8 (2006-2007) oppgis eksakt antall timer hhv. 280 og 140?

Et direktiv innlemmet i EØS-avtalen er bindende for avtalestatene i målsettingen. Det overlates i noen grad til statene selv å bestemme detaljene i gjennomføringen.

Direktivets krav om henholdsvis 280 og 140 timers obligatorisk opplæring, er dermed ikke til hin-

der for at noen gjennomfører opplæringskurs som er lenger enn det i direktivet påkrevde timetall.

I Vegdirektoratets forskriftsforslag står det at det skal gjennomføres minst 280 timer opplæring ved gjennomføring av full grunnopplæring etter timemodellen. Forskriftsforslaget åpner også for at elevene kan gjennomføre en komprimert opplæring på minst 140 timer. Høringsnotatet til forskriften del B s. 18 og 19 begrunner hvorfor direktoratet foreslår at den komprimerte varianten skal være minst 140 timer.

Ved å benytte begrepet "minst" 280/140 timer i forskriften, oppnås å understreke at opplæringen må ha en varighet som ikke er under 280/140 timer, og samtidig at det kan gjennomføres kurs på mer enn 280/140 timer.

Til illustrasjon kan det nevnes at det ikke vil være unaturlig at videregående skole ønsker å sette av mer tid til opplæringen enn 280 timer.

SPØRSMÅL 6

Mener departementet at det er noe til hinder i direktiv 2003/59/EU for at "timemodell" og "prøvemodell" kan sidestilles?

Direktivet krever at det foretas et valg mellom "timemodellen" og "prøvemodellen".

Denne tolkningen bygger først og fremst på ordlyden i direktivets artikkel 3 nr. 1 a). De ulike språkversjonene av direktivet gir alle den samme forståelsen av direktivet. I den engelske språkversjonen står det at "Member States shall choose between the following two options". Direktivteksten angir deretter de to alternative gjennomføringsmodellene.

Også av direktivets fortale pkt. 8 fremgår det at statene skal gis anledning til å velge mellom flere modeller for gjennomføringen av den grunnleggende utdanningen. Representanter fra Europakommisjonen har også muntlig gitt sin tilslutning til en slik forståelse av direktivet. Dette synes også å være den tolkningen som legges til grunn av de andre EØS-landene.

De tidligere forslagene til direktiv om grunnleggende kvalifikasjons- og etterutdanningskrav for yrkessjåfører inneholdt bare en timemodell for gjennomføringen av den grunnleggende yrkesutdanning. Mot slutten av lovgivingsprosessen ble så prøvemodellen tatt inn i direktivet som en alternativ modell. Bakgrunnen var at den enkelte stat skal gis anledning til å velge den utdanningsmodell som er mest i samsvar med egen tradisjon for føreropplæring og yrkesopplæring.

Departementet bemerker også at en sidestilling av prøve- og timemodellene vil være betraktelig mer kostbar å etablere og administrere.

For Vegdirektoratets begrunnelse for anbefaling av timemodellen, vises det til høringsnotatet. (For-

skriftsutkastet del A side 18-30, særlig side 29 og 30).

SPØRSMÅL 7

Førere av maxitaxi vil falle innenfor direktivet da slike kjøretøy er klassifisert som buss. Direktivet er i hovedsak rettet mot langtransport med lastebil og buss på veg. Transport med maxitaxi skiller seg i hovedsak vesentlig fra dette.

Hvordan vil departementet gjennom forskrift sikre at førere av maxitaxi kan få unntak fra de kommende bestemmelsene?

SVAR

Direktivets anvendelsesområde følger av artikkel 1, sammenholdt med artikkel 2. Den som mot vederlag fører kjøretøy som krever førerkortklasse D1 (minibuss) faller inn under ordningen. Direktivet skiller ikke mellom persontransport utført som et ledd i drosjenæring og persontransport med buss, det være seg rute- eller turtrafikk.

Direktivet må oppfattes som klart på dette punktet, og det er dermed ikke adgang til å unnta førere av maxi-taxi fra ordningen.

Departementet innser at drosjenæringens persontransport med maxi-taxi i noe grad skiller seg fra rutetransport av passasjerer med buss og fra godstransport med lastebil. Det skal likevel bemerkes at den kommende utdanningens innhold også antas å være svært relevant for sjåfører av disse tyngre drosjebilene. Videreutdanning innen økonomisk og miljøvennlig kjøring, kundebehandling (herunder om behandling av passasjerer med spesielle behov) og kunnskap om betydningen av kosthold og mosjon er eksempel på emner som departementet mener også vil være treffende for den delen drosjetransporten som omfattes av utdanningsordningen.

SPØRSMÅL 8

Vil departementet gjennom forskrifter åpne for at etterutdanning som er omtalt i saken, kan gjennomføres i løpet av en periode på 12 måneder?

SVAR

I en tolkningsuttalelse av 19. desember 2006 til direktivets bestemmelse om dette, uttaler Europakommisjonens "legal service" følgende om forståelsen av den ovennevnte bestemmelsen i direktivet:

"A full thirty-five hours of training should [.....] be completed within a reasonable period after the expiry of each 5 year deadline.

Thus, training can be divided into sessions of 7 hours each, but sessions cannot be spread out on a long period of time as training is meant to provide drivers with a consistent updated knowledge every five years."

I forskriftsutkastets § 4-1 annet ledd foreslår Vegdirektoratet at hvert etterutdanningskurs på 35 timer må fullføres innen 6 måneder etter at den første av kurstimenene er gjennomført.

I det tilhørende høringsnotatet (del B s. 24) gis følgende begrunnelse for forslaget:

"I annet ledd kreves det at hvert etterutdanningskurs må fullføres innen 6 måneder etter dets begynnelse. Det har vært drøftet om man skulle innrømme sjåførene adgang til å gjennomføre kurset når som helst i løpet av 5 års perioden, for eksempel ved å ta en etterutdanningsdag per år. Vegdirektoratet mener det å kreve at kurset tas over et noe begrenset tidsrom er mest i samsvar med direktivets system og formålet med etterutdanningen. Kravet sikrer en viss kontinuitet i gjennomføringen av kurset. Vegdirektoratet er av den oppfatning at forutsetningen for læringsutbytte også betres som følge av et slikt krav. Vegdirektoratet mener videre at en periode på 6 måneder gir tilstrekkelig fleksibilitet både for arbeidstager og arbeidsgiver til gjennomføring av kurset."

Departementet vil avvente høringsuttalelsene før det tas endelig stilling til frist for gjennomført etterutdanning.

SPØRSMÅL 9

EUs direktiv er begrunnet med at landene Frankrike, Tyskland og Nederland gir yrkesutdanning for tungbilsjåfører.

- Finnes det dokumentasjon på at disse landene har lavere ulykkesfrekvens når det gjelder ulykker der tungtransport/buss er innblandet?

SVAR

I Ot.prp. nr. 8 heter det at:

"Frankrike, Tyskland og Nederland har yrkesutdanning for tungbilsjåfører. Det er blant annet erfaringene med disse ordningene som ligger til grunn for direktiv 2003/59/EF."

Det presiseres at erfaringene fra disse landene, og da kanskje særlig Frankrike, bare delvis kan sies å utgjøre bakgrunnen for ønsket om å harmonisere kravene til yrkesutdanning for tungbilsjåfører.

Samferdselsdepartementet er ikke kjent med konkret dokumentasjon for ulykkesutviklingen for de aktuelle kjøretøygruppene i de nevnte landene.