

Norges Trafikkskoleforbund

Leif Tronstads plass 6, 1337 Sandvika | 22 62 60 80 | post@ntsf.no | www.ntsf.no

Statens vegvesen
Trafikant og kjøretøy
Tina Rosevold Moseid
21/ 249842

Sandvika, 10.04.22

Høring- Forslag om endringer i trafikkopplæringsforskriften og utrykningsforskriften

Innledning

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

Bakgrunnen for forslaget er at vegtrafikkloven § 27 ble betydelig endret ved endringslov 3. april 2020 nr. 18 og at loven fikk en ny bestemmelse i § 29a. Det overordnede formålet med endringene i vegtrafikkloven er å styrke trafiksikkerheten, og med bakgrunn i endringene i § 27 og den nye bestemmelsen i § 29a er det da behov for å gjøre en del endringer både i trafikkopplæringsforskriften og utrykningsforskriften.

Kommentar

3 Nærmere om forslag til endringer i trafikkopplæringsforskriften

3.1 Godkjenning av trafikklærere

3.1.1 Gjeldende rett

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

3.1.2 Begrunnelse for endring

Det er behov for å endre trafikkopplæringsforskriften § 6-2 da den viser til veitrafikklovens § 27 som har fått en ny utforming. Kravet til skikkethet er det eneste som fortsatt står i veitrafikklovens § 27 første ledd, og ordlyden i trafikkopplæringsforskriften § 6-2 første ledd som viser til «kravene» i veitrafikklovens § 27 første ledd er dermed lite treffende.

Det foreslås derfor at «kravene» erstattes med «kravet» slik at bestemmelsene harmonerer.

Videre er det nødvendig å innta alderskravet og kravet til edruelighet i forskriften da disse er tatt ut fra veitrafikklovens § 27 første ledd. Det følger av Proposisjon 30 L (2019-2020), endringer i vegtrafikkloven, (opplæring) at departementet støtter et krav om edruelighet og ikke har til hensikt å fjerne dette.

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

Norges Trafikkskoleforbund ser ingen grunn til å motsette seg endringene og ser det som positivt at punktene om alderskrav og edruelighet videreføres i forskriftsfestet form slik beskrevet, og at ordlyden byttes fra -kravene til -kravet.

3.2 Godkjenningsgebyr

3.2.1 Gjeldende rett

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

3.2.2 Begrunnelse for endring

Begrunnelsen for innføring av gebyr er at den som mottar en tjeneste er nærmest til å betale for den. Et gebyr må være kostnadsriktig, altså bare dekke den utgiften forvaltningen har med godkjenningen. Det er en gjennomsnittsberegning som legges til grunn for å fastsette kostnadsriktige gebyr.

Gebyrets størrelse beregnes gjerne ut fra hva selve behandlingen av godkjenningsarbeidet koster.

3.2.4 Nærmere om forslaget til ny § 5-14

Det foreslås i første ledd at det skal betales gebyr for å få behandlet en søknad om godkjenning som trafikkskole eller kursarrangør. Selve godkjenningsplikten fremgår i forskriftens §§ 5-2 og 5-4. Det er også ønskelig å etablere en lik praksis med gebyrlegging av godkjenningsoppgavene på kjøretøy- og trafikantområdet. Det er derfor rimelig at godkjenning av opplæringsinstitusjoner gebyrlegges på samme måte som kontrollorganer og verksteder.

Dersom det i en og samme søknad søkes om opplæringstilbud i flere klasser, skal det bare betales ett gebyr. Det skal betales gebyr uavhengig av om søknaden fører frem til godkjenning eller ikke, jmfør uttrykket «behandling av søknad» som er brukt i bestemmelsen.

Det kan synes urettferdig med gebyr til de som blir valgt ut for tilsyn, og det kan slå skjevt ut. Statens vegvesen ønsker derfor ikke å innføre et generelt tilsynsgebyr på trafikantområdet.

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

På bakgrunn av tanken om urettferdighet, særlig økonomisk, ser Norges Trafikkskoleforbund meget positivt på at Statens vegvesen velger å ikke innføre gebyr på tilsyn.

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

Det er i dokumentet foreslått at gebyret for godkjenning av faglig leder gjøres likt som gebyret for godkjenning av trafikklærer. Årsaken er at arbeidet med å vurdere de ulike godkjenningstvilkårene ved begge godkjenningene, sees på som like omfattende. Gebyrsatsen for godkjenning av faglig leder og trafikklærer settes derfor likt.

Gebyrkravet vil bare bli gjort gjeldende for trafikklærere og faglige ledere som søker godkjenning etter at endringsforskriften har blitt iverksatt.

Norges Trafikkskoleforbund har forstått ingen innsigelser på dette forslaget, men velger allikevel å undre seg over at det ikke er prisforskjell på gebyret for godkjenning av regulær trafikklærer og faglig leder. Enten på bakgrunn av at den faglige lederen allerede har vært gjennom en søknadsprosess (mindre gebyr), eller fordi ansvaret til den faglige lederen veier enda litt tyngre enn hos en regulær trafikklærer (større gebyr).

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

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

Det foreslås et eget gebyr for søknad om godkjenning på bakgrunn av yrkeskvalifikasjoner ervervet i annen EØS-stat eller Sveits. Kostnadskomponentene som skal danne grunnlag for beregning av gebyrets størrelse vil være de samme som for de øvrige godkjenningene, se omtale under punkt 3.2.4. Selv om det i noen tilfeller blir brukt vesentlig tid til dokumentgjennomgang og saksbehandling av yrkeskvalifikasjoner, tillegges ikke dette vekt da utgangspunktet for gebyret er gjennomsnittlig tidsforbruk for søknadene som behandles.

Det som allikevel er ressurskrevende for disse gruppene er ordningen med en prøveperiode før godkjenning i Norge. Oppfølgingen av prøveperiodene krever mye ressurser av Statens vegvesen, og kostnadsriktig beregning vil gi et gebyr på 42 850 kroner for en trafikklærer og 18 580 kroner for en faglig leder. Kostnadsdriveren her er i hovedsak timebruk for Statens vegvesens ansatte som ved et konservativt anslag er satt til 60 timer for trafikklærer og 25 timer for faglig leder.

Norges Trafikkskoleforbund ser at gebyrene er vesentlige. Allikevel ser vi at timetallet brukt til oppfølging av blant annet arbeidskravene til den EØS- utdannede, som er relativt omfattende, medfører et realistisk overslag av de faktiske utgifter.

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

3.3.1 Gjeldende rett

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

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

3.3.2 Begrunnelse for endring

3.3.2.1 Utvidet tilsynshjemmel

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

Videre åpner hjemmelen for at det kan føres tilsyn med opplæring som gis av lærere i offentlig skoleverk til elever i elevenes fritid. Slik opplæring faller utenfor de særlige reglene som gjelder opplæring i offentlig skoleverk, som er en del av det alminnelige opplæringstilbudet og som er underlagt tilsyn fra Statsforvalteren.

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

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

Norges Trafikkskoleforbund ser med glede på denne utvidelsen, og særlig når uttrykket, «opsøkende tilsyn», brukes i teksten. **HURRA ☺** Ulovlig opplæringsvirksomhet vil kunne reversere trafikksikkerhetsarbeidet og jobben mot 0- Visjonen. Det har i mange år vært vanskelig å få kontrollert denne formen for opplæring, hvis man i det hele tatt kan kalle det for opplæring. Med dette utvidede punktet i trafikkopplæringsforskriften ser vi mulighetene for større grad av kontroll og oversikt over en gruppe operatører som sannsynligvis ikke er mest opptatt av trafikksikkerhet.

Videre ser vi positivt på mulighetene for at det kan føres tilsyn med opplæring som gis av lærere i offentlig skoleverk til elever i elevenes fritid. Siden disse lærerne da i praksis gjør den samme jobben som en regulær trafikklærer har vi lenge tenkt at denne muligheten for å drive tilsyn burde vært forankret i trafikkopplæringsforskriften. Kvalitetskontroll av alle som opererer innenfor trafikkopplæring mener vi burde være underlagt samme tilsynsoperatør.

3.3.2.2 Presisering av medvirkningsplikten

Et godt fungerende tilsyn forutsetter at tilsynssubjektene gir opplysninger, viser frem og utleverer dokumenter som blir etterspurt. Det foreslås derfor å tilføye «uten ugrunnet opphold» i femte ledd første punktum for å presisere at opplysningene skal gis så snart som mulig. Det skal likevel foretas en konkret skjønnsmessig vurdering. Det legges vekt på at tilsynssubjektet skal få tid til å fremskaffe opplysningene, og at tilsynet skal kunne oppfylle sitt formål og hensikt.

Dette innebærer at faglig leder må sørge for at noen andre ved trafikkskolen har tilgang til skolen og nødvendige dokumenter, for eksempel ved fravær på grunn av ferie eller sykdom.

Norges Trafikkskoleforbund ser at dette, i tillegg til presiseringen, kan være med på å forsterke faglig leders plikter i Trafikkopplæringsforskriftens § 6- 15, særlig bokstav h) og i). Tilbakemeldinger vi har fått via Tilsynsavdelingen i Statens vegvesen er at dette i enkelte tilfeller ikke er helt uproblematisk. Derfor bifaller Norges Trafikkskoleforbund denne tilføyelsen.

3.3.3 Forslag til endret forskriftstekst

Forslaget til ny og endret forskriftstekst er Norges Trafikkskoleforbund helt enig i.

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

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

-Eier av trafikkskole, faglig leder, ansvarlig hos kursarrangør, undervisningspersonell, annet personell og øvrige aktører plikter uten ugrunnet opphold å gi de opplysninger om virksomheten som blir krevd angående trafikkopplæringen samt framvise og utlevere til kontroll de dokumenter som angår trafikkopplæringen og virksomheten for øvrig.

3.4 Ny definisjon i § 1-2

3.4.1 Begrunnelse for endring

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

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

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

3.4.3 Gjeldende rett

Dagens forskriftsbestemmelse gir verken hjemmel til stans av virksomheten eller tvangsmulkt. Etter endringen i vegtrafikkloven § 27, er det nå også tatt inn hjemmel til i forskrift å gi nærmere regler om pålegg om stansing av virksomheten, samt tvangsmulkt.

3.4.4 Begrunnelse for endring

Det følger av trafikkopplæringsforskriften § 5-12 at Statens vegvesen kan gi pålegg og advarsel, samt tilbakekalle godkjenningen. Dagens forskriftsbestemmelse gir verken hjemmel til stans av virksomheten eller tvangsmulkt.

3.4.4.1 Pålegg om retting og stans av virksomhet

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

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

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

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

3.4.4.2 Innføring av tvangsmulkt

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

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

Med tvangsmulkt ønsker man å oppnå at den som er ansvarlig for at vedtak fra tilsynsmyndigheten skal følges, skal få en økonomisk motivasjon for å etterleve vedtaket. Da den virker fremover i tid, er det mulig å unngå mulkten ved å innrette seg etter vedtaket.

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

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

Norges Trafikkskoleforbund mener at tiltakene som er beskrevet i endringene vedrørende innføring av muligheter til å både å stanse virksomheter og å innføre tvangsmulkt som oppfølgingstiltak, vil kunne være med på å forsterke arbeidet med å hindre både utilstrekkelig og ulovlig undervisning. I tillegg ser vi positivt på at *-advarel* som sanksjonsform tas inn i tredje ledd i § 5-12, og *-helt eller delvis tilbakekalling* av godkjenning tas inn i § 5-12 femte ledd.

3.4.4.5 Språklige og systematiske endringer

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

3.4.5 Forslag til endret forskriftstekst

Tekst som blant annet er foreslått tatt inn, fremgår i kursiv.

§ 5-12 Reaksjoner overfor trafikkskoler, kursarrangører og øvrige aktører som driver godkjenningspliktig opplæring

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

Dersom retting eller stansing ikke er foretatt innen en gitt frist, kan Statens vegvesen fastsette en tvangsmulkt. Tvangsmulkten kan fastsettes som et engangsbeløp eller som en mulkt som løper fra det tidspunkt en gitt frist for retting er overskredet og til retting er foretatt. Statens vegvesen kan gi nærmere retningslinjer for illeggelse av tvangsmulkt.

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

Norges Trafikkskoleforbund er enig i både endring av overskrift på § 5- 12 og ordlyd i forskrift.

3.5 Reaksjoner overfor trafikklærere og faglig leder

3.5.1 Gjeldenderett

3.5.1.1 Helsekrav

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

3.5.1.2 Tilbakekalling av godkjenning som trafikklærer

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

3.5.1.3 Midlertidig forbud om trafikkopplæring

Dersom politiet finner at trafikklæreren med skjellig grunn er mistenkt for straffbart forhold, at det foreligger andre forhold som kan medføre tilbakekalling av godkjenningen, eller hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn tilsier det, kan politiet gi midlertidig forbud. Politiet gir deretter melding om forbudet til Statens vegvesen.

3.5.1.4 Tilbakekalling av godkjenning som faglig leder

I trafikkopplæringsforskriften § 6-16 tredje ledd fremgår det at Statens vegvesen kan tilbakekalle godkjenningen som faglig leder dersom vedkommende har gjort vesentlig brudd på forskrift om

trafikkopplæring eller bryter forskriften på tross av skriftlig advarsel eller pålegg. En eventuell tilbakekalling vil da gjelde godkjenningen som faglig leder i sin helhet.

3.5.2 Begrunnelse for endring

Det bør åpnes for at vedkommende i slike tilfeller kan få beholde enkelte deler av godkjenningen ved at denne kun tilbakekalles delvis.

Statens vegvesen foreslår derfor et nytt siste punktum i nytt tredje ledd i § 6-3 med følgende ordlyd: «*Dersom helsekravene i § 6-2 ikke er oppfylt, kan godkjenningen tilbakekalles delvis.*»

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

3.5.2.1 Helsekrav

Det strenge helsekravet i trafikkopplæringsforskriften § 6-2 etter dagens forskrift, kan i noen tilfeller slå urimelig ut. Det kan fremstå lite hensiktsmessig at en trafikkklærer som ikke lenger tilfredsstiller helsekravet for å få førerrett i klasse D, skal få tilbakekalt godkjenningen sin og være avskåret fra all form for undervisning, eksempelvis også teoretisk undervisning på et trafikalt grunnkurs.

Norges Trafikkskoleforbund er enig i drøftelsene i punktene 3.5.1.2, 3.5.1.3, 3.5.1.4 og at ordlyden i et nytt tredje ledd i § 6-3 endres til *-delvis tilbakekalling*. En delvis tilbakekalling vil være mindre inngripende overfor trafikkklærer. Jamfør et nytt siste punktum i nytt tredje ledd i § 6-3. (se punkt 3.5.2.2 i dokumentet)

3.5.2.3 Midlertidig forbud mot trafikkopplæring

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

Norges Trafikkskoleforbund ser ingen grunn til at det kun er politiet som kan nedlegge slikt forbud, all den tid det er Statens vegvesen som fører tilsyn med trafikkskolene. Gjennom slikt tilsyn tror vi at Statens vegvesen på en grundigere og mer rettferdig måte kan anvende hjemmelen. Dette til fordel for elever i situasjoner der trafikkklæreren kan være dømt for handlinger som gjør at vedkommende ikke anses skikket som trafikkklærer, men der dommen da ennå ikke er rettskraftig på grunn av for eksempel en anke. I slike tilfeller er det behov for at Statens vegvesen også kan nedlegge midlertidig forbud mot trafikkopplæringsvirksomhet frem til saken er avgjort, for deretter å kunne tilbakekalle godkjenningen da dommen er rettskraftig. Dette for å kunne beskytte elevene i en eventuell opplærings situasjon.

Norges Trafikkskoleforbund bifaller derfor ordlyden i § 6-3, syvende ledd andre punktum, «*Politiet kan også nedlegge midlertidig forbud dersom politiet finner at det (...)*» og de nødvendige endringene i siste punktum, «*Dersom det er politiet som nedlegger midlertidig forbud, skal politiet gi melding om forbudet til Statens vegvesen.*»

4 Nærmere om forslag til endringer i utrykningsforskriften.

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

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

4.1 Reaksjonsmidler overfor kursarrangør og undervisningspersonell

4.1.1 Gjeldenderett

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

4.1.2 Begrunnelse for endring

Begrunnelsen for endringene i reaksjonsbestemmelsen er den samme for trafikkopplæringsforskriften og utrykningsforskriften. Det vises derfor til begrunnelsen i punkt 3.5.2.

Norges Trafikkskoleforbund ser at på grunn av likheten mellom trafikklærere og faglige ledere i trafikkopplæringsforskriften, og kursarrangør og undervisningspersonell i utrykningsforskriften, er de samme reaksjonsmidlene foreslått i utrykningsforskriften. De samme hensyn og vurderinger gjør seg i stor grad gjeldende innenfor førerkortrettet opplæring og utrykningsopplæring. Det foreslås derfor tatt inn tilsvarende bestemmelser i forskriftene så langt det passer. Dette vil også ivareta hensynet til sammenheng i regelverket.

Vi stiller oss derfor positive til forslag til endret forskriftstekst i utrykningsforskriften § 19. (deler av ny ordlyd under)

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

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

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

Vi har heller ingen innsigelser på forslag om størrelse på godkjenningsgebyr og ser at de økonomiske og administrative konsekvensene for Statens vegvesen, trafikkskoler, kursarrangører, trafikklærer, faglig leder, utrykningsinstruktører og undervisningsansvarlig, ikke vil bli vesentlige, men at de enkelte gebyrene i forbindelse med godkjenninger, vil kunne skape merutgifter for elevene.

Oppsummering

Norges Trafikkskoleforbund ser positivt på endringene foreslått i trafikkopplæringsforskriften og utrykningsforskriften på bakgrunn av at vegtrafikkloven § 27 ble betydelig endret ved endringslov 3. april 2020 nr. 18, og at loven fikk en ny bestemmelse i § 29a. Vi takker samtidig for muligheten til å komme med innspill.

Vennlig hilsen,

Øyvind Årbogen
Fagkonsulent