



Innst. 176 L

(2010–2011)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 52 L (2010–2011)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i vegtrafikkloven (gjennomføring av direktiv 2006/126/EF om førerkort)

Til Stortinget

Sammendrag

I proposisjonen legger regjeringen fram forslag om endring i § 24 i vegtrafikkloven av 18. juni 1965 nr. 4, og der de forslåtte endringene i § 24 vil hjemle gjennomføringen av Norges forpliktelser etter direktivet 2006/126/EF om førerkort («det tredje førerkortdirektivet»).

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

Gjennom EØS-komiteens beslutning nr. 29/2008 ble Europaparlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF av 20. desember 2006 om førerkort innlemmet 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. Det foreslås derfor at endringene trer i kraft straks loven er sanksjonert.

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. Proposisjonen omhandler kun de nye kravene som medfører lovendring;

- kravene til administrativ gyldighet for førerkort og
- kravene til førerprøvesensorer.

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. Når det gjelder høringsinstansens syn, vises til proposisjonens kapittel 4.5 (Administrativ gyldighet for førerkort) og kapittel 5.5 (Krav til prøvesensoren).

Administrativ gyldighet for førerkort

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 (i tredje førerkortdirektiv) 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. Tredje førerkortdirektiv innfører således en 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 administrativ gyldighet vil gjelde førerkort som blir utstedt fra og med 19. januar 2013.

Lovendring

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.

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 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.

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. Departementet legger til grunn at kostnader knyttet til sensoropplæringen dekkes innenfor Statens vegvesens gjeldende bevilgninger.

Lovendring

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 minstestandarder 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.

Økonomiske og administrative konsekvenser

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.

For økonomiske konsekvenser for den enkelte førerkortinnehaver vises til kapittel 6.1 i proposisjonen.

Krav til førerprøvesensorer

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

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.

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 mill. kroner.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Høksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til at de foreslåtte endringer i vegtrafikkloven § 24 vil hjemle Norges forpliktelser etter direktiv 2006/126/EF om førerkort (det tredje førerkortdirektivet). Stortinget samtykket i 2008 i å gjennomføre direktivet i norsk rett. Formålene 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. Det er kun direktivets krav til administrativ gyldighet for førerkort og krav til førerprøvesensorer som medfører lovendringer.

Komiteen viser til at administrativ gyldighet ikke må forveksles med førerrettens gyldighet. Administrativ gyldighet vil si at det er selve kortet (dokumentasjonen for førerretten) som har en bestemt gyldighetsperiode. Dette for at førerkortet skal ha oppdatert bilde og sikkerhetslementer for å forhindre førerkortsvindel og at medlemsstatene skal kunne pålegge helseundersøkelser eller andre tiltak.

Komiteen viser til at tredje førerkortdirektiv også stiller krav til minstekrav både til grunnleggende kvalifikasjoner, kvalitetssikring og etterutdanning av førerprøvesensorer. Formålet er å heve kompetansen til dem som vurderer førerprøver. Disse kravene vil sikre riktige avgjørelser og likebehandling i enda større grad enn i dag, noe som er positivt for trafikksikkerheten. Komiteen er opptatt av at direkti-

vets minstekrav kun danner utgangspunkt for de nasjonale kravene til førerprøvesensorer, og viser til at Vegdirektoratet har sendt en egen forskrift på høring om krav til førerprøvesensorer.

Komiteen er positiv til foreslåtte endringer i vegtrafikkloven og mener at de vil bidra til å bedre trafikksikkerheten.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Prop. 52 L (2010–2011) gjelder endringer i vegtrafikkloven i forbindelse med implementering av direktiv 2006/126/EF om førerkort. Disse medlemmer er positive til harmonisering av dette regelverket innenfor EU/EØS-området. Disse medlemmer vil peke på at det i proposisjonen legges opp til å gi departementet vide fullmakter til å lage forskrifter, og er usikre på hvorvidt dette er fornuftig. Disse medlemmer påpeker at førerkort er svært viktig for mange menneskers livsutfoldelse, og vil derfor understreke at Norge ikke bør legge opp til strengere praksis enn andre EU-/EØS-land. Disse medlemmer viser til at regjeringen ønsker at § 24 fjerde ledd nå skal lyde som følger:

«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 førerlyst, nødvendig fysisk og psykisk helse og ha bestått førerprøve. Ved kjøring til førerprøve anses kandidat som fører av motorvognen.»

Disse medlemmer er enig i dette, men vil peke på at man enkelte steder har opplevd at politiet har gått svært langt når det gjelder å beslaglegge førerkort fra personer man mener ikke oppfyller vilkårene. I et eksempel fra Rogaland ble en mann fratatt førerkortet i henhold til krav om edruelighet, fordi noen naboer klaget på grunn av høy musikk og bråk fra leiligheten. Disse medlemmer mener at denne bruken av lovverket ikke er riktig og at utenforliggende forhold som nevnt ovenfor, ikke skal kunne medføre at man risikerer å miste førerkortet. Disse medlemmer viser til oppslag på aftenbladet.no fra 27. oktober 2010, der det kom frem at lagmannsretten bestemte at mannen allikevel skulle få beholde førerkortet.

Administrativ gyldighet

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, har merket seg at tredje førerkortdirektivs hovedregel for administrativ gyldighet for førerkort er 10 år for de lette førerkortklassene: AM, A1, A2, A, B, B1 og BE, mens førerkort i tunge klas-

ser: C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D og DE, gis administrativ gyldighet i 5 år. Kravet for tunge kjøretøy er allerede gjennomført i Norge.

Komiteenes medlemmer fra Fremskrittspartiet er uenig i forslaget om å innføre 10 års administrativ gyldighet og viser til at Tyskland, Polen og Finland velger 15 års gyldighetstid i tråd med direktivets maksimum for lette førerkortklasser. Disse medlemmer vil derfor foreslå at den administrative gyldighetstiden for lette klasser settes til 15 år også i Norge. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre en administrativ gyldighet på 15 år for de lette førerkortklassene AM, A1, A2, A, B, B1 og BE, og ikke 10 år slik regjeringen legger opp til i Prop. 52 L (2010–2011).»

Førerprøve ved trafikkskoler

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, mener det er viktig å sikre høy kvalitet, likebehandling og likt nivå på førerprøvene. Dette kan best ivaretas ved at Statens vegvesen fortsatt har ansvar for å gjennomføre førerprøvene. Flertallet er derfor imot å privatisere førerprøvene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre ønsker å åpne for at man skal kunne ta førerprøve ved kjøreskole som er godkjent for dette, og påpeker at en slik ordning vil kunne redusere ventetidene, kostnadene og de ulemper publikum i dag opplever som et resultat av at statlig monopol på førerprøve opprettholdes.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at en endring der man skal kunne ta førerprøve ved kjøreskole som er godkjent for dette, vil tilsvare endringen som skjedde da Statens vegvesen overlot periodisk kjøretøykontroll til verksteder godkjent for dette. Disse medlemmer viser til at stortingsrepresentant Bård Hoksrud tok opp dette gjennom skriftlig spørsmål nr. 813 og nr. 1151 i Dokument nr. 15 (2008–2009), samt spørsmål nr. 1121 i Dokument nr. 15 (2007–2008). Disse medlemmer viser til sitt forslag i Innst. S 13 (2010–2011) om å åpne for at førerprøve kan gjen-

nomføres i regi av trafikkskoler som godkjennes for dette.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen innføre en administrativ gyldighet på 15 år for de lette førerkortklassene AM, A1, A2, A, B, B1 og BE, og ikke 10 år slik regjeringen legger opp til i Prop. 52 L (2010–2011).

Komiteens tilråding

Komiteen viser til sine merknader og til proposisjonen, og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak 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 førerlyst, 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, utskifting, 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 førerlyst 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.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 1. februar 2011

Knut Arild Hareide

leder

Susanne Bratli

ordfører

