



Statens vegvesen

Vedlegg – Høringsoppsummering

Høring av forskrift om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner fra annen EØS-stat på vegtrafikklovens område.

Vegdirektoratet
Trafikant- og
kjøretøyavdelingen
11. september 2012

Høringsoppsummering av forskrift om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner fra annen EØS-stat på vegtrafikklovens område

Vegdirektoratet sendte forslag om forskrift om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner fra annen EØS-stat på vegtrafikklovens område på høring for første gang 09. juli 2010 med høringsfrist 15. oktober 2010, og forskriften på høring andre gang 19. oktober 2011 med høringsfrist 5. desember 2011.

Første gang ble høringen sendt til 59 instanser for uttalelse. Vi mottok 17 høringssvar.

Av disse hadde følgende 8 høringsinstanser ingen innspill eller innvendinger til forslaget.

Politihøgskolen
Høgskolen i Akershus
Politidirektoratet
Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet
Utenriksdepartementet
Forsvarsstaben
Transportbedriftenes landsforening
Region midt

Fra følgende 9 instanser er det kommet innspill som vi har vurdert nærmere:

Autoriserte trafikkskolers landsforbund (ATL):
Statens vegvesen Region vest
Statens vegvesen Region nord
Høgskolen i Nord- Trøndelag (HiNT)
Nasjonalt organ for kvalitet i utdanningen (NOKUT)
Statens vegvesen Region sør
Statens vegvesen Region øst
Trafikkforum
Justisdepartement

Andre gang ble høringen sendt til 59 instanser for uttalelse. Vi mottok 12 høringssvar.

Av disse hadde følgende 3 høringsinstanser ingen innspill eller innvendinger til forslaget.

Fornyings-, administrasjons og kirkedepartementet
Landsorganisasjonen i Norge (LO)
Utenriksdepartementet

Fra følgende 9 instanser er det kommet innspill som vi har vurdert nærmere:

Statens vegvesen Region vest
Statens vegvesen Region øst
Statens vegvesen Region midt
Justisdepartement
Statens vegvesen Region sør
Statens vegvesen Region nord
Høgskolen i Nord- Trøndelag (HiNT)
Trafikkforum
Sjekkpunkt

I del I oppsummeres høringsinnspillene kronologisk etter paragrafenes inndeling. Innspill rettet til høringsbrevet er tatt inn under forskriftens paragrafer så godt det lar seg gjøre, der hvor det ikke passer er det laget egne underpunkter. Vegdirektoratets vurderinger og konklusjoner kommer under hver paragraf. Det gis ikke kommentarer til de paragrafene det ikke er kommet inn høringsinnspill til. Vi viser til høringsnotatene for redegjørelse av det enkelte tema. I høringsnotat to gis det svar på en del av innspillene i første høringsrunde.

I del II er fastsatt forskrift om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner fra annen EØS-stat på vegtrafikklovens område vedlagt.

I del III er det vedlagt fastsatte forskriftsendringer i forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m., forskrift om fartskriververksteder, forskrift om kjøretøyverksteder, forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy og forskrift om krav til opplæring, prøve og kompetanse for utrykningskjøretøy.

På grunn av gjeninnføring av språkkravet ble §§ 12 til 17 i andre høringsforslag henholdsvis §§ 13 til 18 i den endelige versjonen av forskriften.

Godkjenning av trafikklærere og faglig ledere utenfor EØS-området vil fortsatt bli behandlet av Vegdirektoratet. Forslag om endring av denne praksis er sent på høring.

DEL I

FORSLAG SOM FØLGE AV DIREKTIV2005/36/ EF-OPPSUMMERING AV HØRINGSINNSPILLENE MED KOMMENTARER

Generelle kommentarer

I første høringsrunde mottok vi følgende innspill:

ATL anbefaler at det i så stor grad som mulig gis føringer for virksomhetsområdet gjennom forskriften, slik at den blir et godt verktøy for brukerne og etter Vegdirektoratets egen målsetning for forskriften slik de uttaler i høringsdokumentet.

Videre påpeker *ATL* at i en tid hvor norsk trafikklærerutdanning opplever en sterk utdanningsutvandring til nabolandene, synes det særlig viktig å søke å opprettholde de opprinnelige tanker i NTP 2002-2010, om kvalitetsheving for yrkesgruppen. Kravene som stilles til overgangsordningen, bør derfor klare den utfordringen det ligger i å bringe annen EØS- kompetanse inn på det samme spor, og nivå som vi forventer og krever av nasjonal trafikklærerutdanning. Lykkes vi ikke med dette, vil vi ikke kunne forventes å lykkes med måloppnåelse i den innførte læreplan av 2005.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi noterer oss *ATL* sin kommentar og har forsøkt å gi så mange føringer som mulig uten at det går på bekostning av forskriftens presisjon og tilgjengelighet.

Vegdirektoratet er enig med *ATL* at kravene som vi stiller til EØS- kompetansen må være på samme nivå som kravene vi stiller til nasjonal trafikklærerutdanning for at vi skal kunne forvente å lykkes med måloppnåelse i den innførte lærerplanen av 2005.

Region vest støtter Vegdirektoratets forslag om at det er hensiktsmessig å lage en forskrift som fullt ut implementerer direktiv 2005/36/EF når man først skal ha en slik forskrift. Derfor mener de at det også er riktig å ta inn kapittelet om midlertidig tjenesteyting, selv om dette kapittelet kan skape ekstra arbeid for regionene.

Regionen bemerker at forskriften er noe tungt utformet, og tror at forskriften med fordel kan ha en mer forståelig utforming. Videre foreslår de at det utarbeides en egen retningslinje/ instruks om hvordan forskriften skal praktiseres/ tolkes. Dette for blant annet å sikre en ensartet praksis på landsbasis.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet er enig i at det er riktig å ta inn et kapittel om midlertidig tjenesteyting og sendte derfor dette på høring 19. oktober 2011. Vegdirektoratet noterer seg at **Region vest** syntes forskriften er tungt utformet og har forsøkt å gjøre den mer lettfattelig så langt det lar seg gjøre uten at det går på bekostning av presisjonsnivået.

Vegdirektoratet utarbeider retningslinjer for trafikklærere, faglig leder, fører at utrykningskjøretøy, utrykningsinstruktør og undervisningsansvarlig for å sikre likebehandling på landsbasis. Retningslinjene kan imidlertid ikke være for detaljerte og regulere alle tilfeller. Likebehandling og ensartet praksis er avhengig av godt samarbeid på tvers av regionene og tilbakemelding til Vegdirektoratet. Behovet for retningslinjer for teknisk leder ved godkjent

kjøretøyverksted eller kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll og ansvarlig leder ved godkjent fartskriververksted vil bli vurdert etter hvert

HiNT påpeker at det er viktig at utligningstiltakene bidrar til å tette nivåforskjellene mellom den utenlandske utdanningen og den norske.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi er helt enig i at det er viktig at utligningstiltakene bidrar til å tette nivåforskjellene der det er forskjell mellom den utenlandske utdanningen og den norske utdanningen.

NOKUT er positive til at Vegdirektoratet nå har utarbeidet en forskrift som gjelder godkjenning av yrkeskvalifikasjoner fra annen EØS- stat for alle lovregulerte yrker på trafikant- og kjøretøyområdet. NOKUT er fra 1. august 2010 kontaktpunkt for EU-direktivet 2005/36/EF. I dette arbeidet ligger det å gi EU-borgere god og brukervennlig informasjon om godkjenningsordningen. En godt skrevet tekst som er målgruppebasert, gjør dette arbeidet lettere. NOKUT opplever at Statens vegvesen i hovedsak har klart dette i den nye forskriftsteksten.

Trafikkforum påpeker at ingen andre land i EØS-området har en toårig høyskole utdanning slik vi har, og at de i enkelte EØS-land knapt har en utdanning for trafikklærere. Hvis vi står for at trafikklærerutdanningen er viktig for å oppnå 0-visjonen, foreslår Trafikkforum at vi må gjennomføre tiltak som gjør det mindre attraktivt å ta «snarveien» gjennom utdanning i andre EØS-land. Trafikkforum ønsker at alle må gjennom en egnethetsprøve ettersom de har sett at ordningen med prøveperiode ikke fungerer tilstrekkelig. Videre ønsker de en innskjerping. Innskjerpingen går både på hvem som skal kunne fungere som veileder i prøveperioden og for vedkommende som ønsker å bli trafikklærer.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet er enig med Trafikkforum om at toårig høyskole utdanning for trafikklærer er viktig for å nå null visjonen. Direktivet gir oss ikke anledning til å pålegge søker både egnethetsprøve og prøveperiode slik Trafikkforum foreslår. Vi har heller ikke mulighet til å bestemme at søkerne bare skal avlegge prøveperiode eller egnethetsprøve, de må få velge selv, selv om dette fører til at mesteparten velger prøveperiode. Hvis vi eventuelt skal pålegge alle å avlegge egnethetsprøve er Norge nødt å søke Europakommisjonen særskilt om dette. Vegdirektoratet noterer seg Trafikkforums forslag til innskjerping ved prøveperioden og vil vurdere dette fremover.

I andre høringsrunde mottok vi følgende innspill:

Region vester noe usikker på om man i direktivet har ment at forskriften skal omfatte funksjoner/ stillinger som eksempelvis teknisk leder, opplæringsansvarlig for utrykningskjøring mv.

Vegdirektoratets kommentar:

Ettersom alle funksjoner/stillinger omfattet av forskriften er lovregulerte, ser Vegdirektoratet det slik at forskriften må omfatte funksjoner/stillinger som eksempelvis teknisk leder, opplæringsansvarlig for utrykningskjøring mv. for å være i tråd med direktivet.

Justisdepartementet ber Vegdirektoratet forta en særskilt vurdering av om forskriften bør innføres på Svalbard. Ettersom vegtrafikkloven med forskrifter i utgangspunktet gjelder på Svalbard må det fastsettes en egen bestemmelse om forholdet til Svalbard hvis man ikke ønsker at den skal gjelde der. Svalbard er unntatt fra EØS-avtalen, så dermed må ikke direktivet få anvendelse på øygruppen.

Etter departementets vurdering vil forskriften gi særrettigheter for borgere av EØS-land, noe som vil kunne være problematisk for Svalbard. Tatt i betraktning trafikale forhold på Svalbard, og at godkjenningen av yrkeskvalifikasjoner trolig ikke kan gjøres lokalt, bør det vurderes om det er behov for å gjøre forskriften gjeldende for øygruppen. Departementet ber Vegdirektoratet gi Sysselmannen på Svalbard og Longerbyen lokalstyre anledning til å uttale seg.

Vegdirektoratets kommentar:

Etter nærmere undersøkelser og vurderinger finner ikke Vegdirektoratet det hensiktsmessig å gjøre forskriften gjeldende på Svalbard på det nåværende tidspunkt. Forskriften vil derfor unntas fra å gjelde på Svalbard ved å innta en bestemmelse om dette i forskrift om vegtrafikkloven med forskrifters gyldighet på Svalbard. Dette samme gjelder for enkelte bestemmelser i trafikkopplæringsforskriften.

HiNT argumenterer for at forskriften må sikre at den opprinnelige målsettingen i Nasjonal Transportplan om kvalitets- og nivåheving av trafikklærere opprettholdes. For å sikre at det ikke blir for stor avstand mellom yrkeskvalifikasjonene ervervet i annen EØS-stat og den utdanningen som finnes i Norge, sier direktivet at det ikke skal innvilges utligningstiltak dersom nivået på yrkeskvalifikasjonen ervervet i annet EØS-land er på et lavere nivå enn nivået umiddelbart under det som finnes i Norge. Ut i fra beskrivelsen gitt i direktivets artikkel 11 vil den norske trafikklærerutdanningen etter HiNTs oppfatning tilsvare nivå c. HiNT tolker bestemmelsen slik at kun yrkeskvalifikasjoner fra EØS-stater tilsvarende nivå b innvilges utligningstiltak i Norge. HiNT lurar på om Vegdirektoratet har foretatt en vurdering av hvilke EØS-land som har yrkeskvalifikasjoner tilsvarende nivå b for trafikklærere, eller om det praktiseres slik at alle yrkeskvalifikasjoner ervervet i annen EØS-stat betraktes å ligge på nivået umiddelbart under det som finnes i Norge.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet har mest erfaring med å vurdere yrkeskvalifikasjoner til trafikklærere med utdanning fra Sverige og Danmark, og det er disse erfaringene som primært blir nedfelt i retningslinjene. Dette innebærer at regionvegkontoret selv må vurdere nivået når det kommer søkere fra andre EØS-land som det finnes liten eller ingen kjennskap til fra før. Videre kan utdanningen i de landene Vegdirektoratet har kjennskap til endre seg og nye utdanningsinstitusjoner komme til. På hvilket nivå den aktuelle yrkeskvalifikasjonen befinner seg, er derfor en vurdering regionvegkontorene må foreta hver gang de vurderer en søknad.

Trafikkforum mener at det burde stilles krav til de som skal veilede i prøveperioden. Det bør vurderes og sendes på høring om det skal stilles krav om obligatorisk kursing av veiledere eller om det skal kreves toårig høyskoleutdanning fra HiNT eller tilsvarende.

Vegdirektoratets kommentar:

Dette er en problemstilling som vi er klar over og vil vurdere nærmere.

Sjekkpunkt påpeker at forskriften kan komme i konflikt med gjeldende bestemmelser for krav til teknisk leder og stedfortreder i vår forskrift “forskrift om kjøretøyverksteder”. Det kan se ut som det stilles lavere krav til kompetanse (utdanning og relevant erfaring) for EØS-borgere, enn de nye kravene til fagbrev og “fartstid” som vi jobber etter i dag.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet har sett seg nødt til å revidere § 6 ettersom forskriftsteksten, slik den var skrevet, ikke fikk fram at søkere fra andre EØS-land konkurrerer på lik linje med norske borgere. EØS-borgere får ikke bedre vilkår enn norske arbeidssøkere som følge av direktivet. Dette innebærer at kravet til teknisk leder forblir det samme og gjelder for både norske søkere og søkere fra andre EØS-land.

Administrative og økonomiske konsekvenser

I første høringsrunde mottok vi følgende innspill:

Region sør syntes det er fornuftig at godkjenningskompetansen for trafikklærer og faglig leder for trafikkskole blir overført fra VD til regionene.

Regionen har registrert en pågang noe som innebærer arbeidsmengden på dette området vil øke. Videre påpeker regionen at en ny forskrift mest sannsynlig vil føre til at flere blir klar over muligheten for arbeid i Norge som direktivet gir.

Regionen mener at valget mellom egnethetsprøve og prøveperiode vil gi et betydelig oppfølgingsansvar og vil gjøre saksbehandlingen mer arbeidskrevende enn i dag. Regionen ser det som en utfordring å behandle utenlandsk dokumentasjon og mener at det bør vurderes om behandlingen burde samles et sted i landet ut i fra hensynet til likebehandling og effektivitet. Samlet sett vil dette føre til at administrative og økonomiske konsekvenser blir relativt store.

Region nord anbefaler at godkjenning av yrkeskvalifikasjoner fra annen EØS- stat legges til en bestemt region som et spesialistfelt. (jf. utrykning). Dette mener regionen vil være mest kostnadseffektivt.

Vegdirektoratets kommentar:

Direktivet gjelder pr dags dato, slik at forskriften kun er en formalisering og tydeliggjøring av gjeldende rett. Det er ikke grunn til å tro at en formalisering av allerede eksisterende rettigheter vil føre til en drastisk øking av antall søkere. Arbeidsmengden for regionene som følge av ikrafttredelsen av forskriften vil kunne variere kraftig ut i fra antall søkere. Det er også vanskelig å forutse antall søkere ut i fra av den økonomiske krisen i EØS. Imidlertid er det grunn til å tro at antall søkere vil stabilisere seg ettersom det kun er et viss antall jobber som er ledig innenfor trafikksektoren i Norge.

Vegdirektoratet anser søkermassen på landsbasis for å være såpass stor at det ikke er grunnlag for å opprette en egen spesialistfunksjon. Vi ser det som gunstig at godkjenningsvedtaket og oppfølgingen skjer i samme region.

I andre høringsrunde mottok vi følgende innspill:

Region vest mener forskriften vil kreve en del ressurser ettersom oppfølging av forskriften vil medføre opplæring av de som skal behandle saken, i tillegg til at hver enkelt sak blir ressurskrevende. Dette gjelder spesielt der hvor det er usikkert hvilke utligningstiltak som skal gjennomføres.

Region øst er uenig med Vegdirektoratet i at overføring av godkjenningen ikke vil medføre betydelige administrative eller økonomiske konsekvenser. De påpeker at arbeidet med godkjenningen vil kreve en god del språkkompetanse som regionen ikke besitter per i dag. Regionen foreslår at arbeidet legges til en av regionene som spesialistoppgave. Dette vil øke effektiviteten og sikre likebehandling. Regionen tror at hovedsøkermassen vil falle på Region øst og ser med bekymring på hvordan de skal klare å løse denne nye, store oppgaven med de ressurser de i dag besitter.

Region midt er noe usikre på om Vegdirektoratets antakelse om at de foreslåtte bestemmelser ikke vil medføre betydelige administrative eller økonomiske konsekvenser er korrekt. De ser at enkelte regioner vil få en betydelig utfordring med hensyn til ressursbehov.

Region sør og Region nord mener at valget mellom egnethetsprøve og prøveperiode vil gi et betydelig oppfølgingsansvar og vil gjøre saksbehandlingen mer arbeidskrevende enn i dag. Begge regionene ser det som en utfordring å behandle utenlandsk dokumentasjon og mener at det bør vurderes om behandlingen burde samles et sted i landet.

Region sør viser til den økonomiske situasjonen i andre deler av EØS og spår en økning i antall søkere med utenlandske yrkeskvalifikasjoner som følge av både økonomien og det faktum at arbeidsmarkedet i denne bransjen har utfordringer med å finne kvalifisert personell.

Vegdirektoratets kommentar:

Viser til svaret til første høringsrunde.

Kommentarer til hver enkelt bestemmelse

Kapittel 1 Innledende bestemmelser

§ 1

I andre høringsrunde mottok vi følgende innspill:

Trafikkforum er av den oppfatning at Norge har en unik opplæringsmodell som ikke umiddelbart gjenspeiles i annen EØS-stat. Derfor bør det ikke gis adgang til å kunne utøve dette yrket uten særskilt opplæring inne alle nivåene av GDA matrisen, som satt i system ved hjelp av trafikkopplæringsforskriften eller ved egnethetsprøve.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet mener at eventuelle mangler ved kunnskapen om GDA matrisen avhjelpest ved gjennomføring av prøveperiode eller egnethetsprøve.

§ 2

I første høringsrunde kom følgende instanser med innspill:

Region vest påpeker at det kan være et problem at yrkene opplistet i § 2 ikke er like klart definert i andre land og at det dermed kan oppstå problemer i forhold til å kunne vurdere om en person har «tilegnet seg yrkeskvalifikasjoner i et annet EØS-land».

Region sør bemerker at bestemmelsen sier at forskriften kommer til anvendelse på «enhver». Selv om § 1 angir at formålet er statsborgere, bør dette kanskje også presiseres i § 2 for å være klar på at dette bare gjelder EØS- borgere og ikke alle som har utdanning fra annen EØS- stat.

Vegdirektoratets kommentar:

Det er innholdet i utdanningen/ yrkeserfaringen som er avgjørende for om de kan bli godkjent ikke tittelen på yrket/ yrkene.

Vegdirektoratet noterer seg Region sør sitt forlag og tar det til etterretning.

§ 4

I første høringsrunde kom følgende med innspill:

Region vest syntes at siste avsnitt om «lovregulert utdanning» er noe vanskelig å forstå, særlig siste setning. Denne kan med fordel skrives om, men slik at intensjonen i direktivet består.

NOKUT mener at begrepet kompetanseattest burde defineres.

Region sør foreslår å flytte definisjonene i forslaget § 9 første ledd og § 10 første setning til definisjonsbestemmelsen i § 4 ettersom dette blir mere ryddig. Videre foreslår de at begrepet kompetanseattest defineres.

Regionen foreslår også at ordene «et gitt yrke» byttes med et «bestemt yrke».

Vegdirektoratets kommentar:

Vi noterer oss at avsnittet om «lovregulert utdanning» er vanskelig å forstå, men kan ikke se at avsnittet kan formuleres annerledes uten at dette går på bekostning av presisjon og innhold.

Vegdirektoratet er enig med NOKUT og Region sør at begrepet kompetanseattest bør defineres og vil derfor gjøre dette. Vi er også enig at «et gitt yrke» bør byttes med et «bestemt yrke». Vegdirektoratet er imidlertid ikke enig i at det er mere ryddig å flytte definisjonene i §§ 9 og 10 til § 4.

I andre høringsrunde kom følgende innspill:

Region midt, nord og sør etterlyser en definisjon av begrepet kompetanseattest og foreslår at dette defineres i § 4 ny bokstav d.

Region midt syntes definisjonen av tredjestat burde komme som punkt/ bokstav etter definisjonen av kompetanseattest.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet er enig med Region midt, nord og sør at begrepet kompetanseattest bør defineres og vil gjøre dette i en § 4 ny bokstav d.

Vi kan ikke se at det er hensiktsmessig at definisjonen av tredjestat kommer som punkt/ bokstav etter definisjonen av kompetanseattest.

§ 5

I første høringsrunde fikk vi følgende innspill:

ATL foreslår at søknad om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner bør følge et fastsatt elektronisk skjema til formålet. Videre foreslår de at kravene til politiattest konkretiseres med at attesten skal være utstedt fra opprinnelseslandet, og de tilfeller hvor man har bodd i Norge over noe tid før godkjenning, også fra Norge.

ATL foreslår også at en region får ansvaret for behandlingen av søknadene og at søkerne i søknaden må oppgi navn på utdanningssted for prøveperiode og navn på veileder.

Region vest mener det bør klargjøres, eksempelvis i retningslinjene, hvem som skal behandle disse søknadene; trafikkstasjonene eller tilsynsseksjonene. Regionen finner det naturlig at det er tilsynsseksjonene ettersom det er de som behandler nasjonale søknader til sine yrker.

Når det gjelder utryknings sjåfør så bør det også presiseres i retningslinjene at disse sakene skal behandles av Region øst.

HiNT foreslår at Vegdirektoratet vurderer om det bør opprettes en spesialistfunksjon for å sikre likebehandling av søknadene.

NOKUT mener at formuleringen « Regionvegkontoret kan kreve ytterligere dokumentasjon dersom det er behov for det» er uheldig. Det bør være likt for alle regionvegkontorene om det stilles krav til dokumentasjon eller ikke.

Region sør mener det er positivt at det stilles krav til søknadens innhold, men ser at det kan bli utfordrende å vurdere innhold og ekthet av kvalifikasjonsbevisene og bekreftelsene på yrkeserfaring.

Trafikkforum ber om at det opprettes et sentralt register som alle regionvegkontorene bruker. Da unngår man at samme person søker om ny prøveperiode i ny region om vedkommende ikke klarer arbeidskravene. Videre foreslår de at det lages et eget søknadsskjema.

Justisdepartementet: påpeker at som en følge av endring av regler om politiattest og utlevering av opplysninger fra politiet som følge av ny politiregisterlov har det kommet nye regler for krav om politiattest i spesiallovgivningen.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi noterer oss forslaget om elektronisk søknadskjema og vil vurdere dette. Vegdirektoratet har imidlertid kommet til at kravet om politiattest og helseattest tas ut ettersom dette er noe som allerede reguleres i de aktuelle forskriftene.

Hvem som skal vurdere hva vil fremgå av retningslinjene.

Vi vil vurdere Trafikkforum sitt forslag, herunder vurdere det opp i mot reglene om personvern.

Vegdirektoratet mener at det er behov for en viss skjønmargin for i hvilke tilfeller det er behov for ytterligere dokumentasjon eller ei og velger derfor å beholde formuleringen. Hver søknad skal undergis en konkret vurdering. For kommentarer om å opprette en egen spesialistfunksjon viser vi til Vegdirektoratets kommentar under punktet administrative og økonomiske konsekvenser.

I andre høringsrunde fikk vi følgende innspill:

Region vest påpeker at det å pålegge regionvegkontoret ansvaret for å bekrefte ektheten av kvalifikasjonsbevisene innebærer at man legger bevisbyrden over på Statens vegvesen. Dette kan føre til betydelig merarbeid og kreve mye ressurser i motsetning til en løsning hvor ansvaret legges til søker.

Region midt, sør og nord stiller seg spørrende til at det blir regionvegkontorets ansvar å få bekreftet dokumentets ekthet dersom søker ikke kan fremskaffe bekreftet kopi. Dette kan føre til økt saksbehandlingstid og økt ressursbruk ettersom regionen blir avhengig av å øke kompetansen for å være kompetente til å gjennomføre en slik sjekk. Regionene syntes allikevel at Statens vegvesen burde ha adgang til å undersøke dokumentets ekthet, så lenge selv om ansvaret ikke bør ligge hos Statens vegvesen. Dette ansvaret bør ligge hos søker.

Regionen midt stiller spørsmål om det er riktig at saksbehandleren skal tilegne seg denne kompetansen, eller om det kan være en oppgave for arkivets personell.

Faggruppe kjøretøy Region øst og midt lurer på hva som ligger i ordet bekreftet kopi og hvem som kan bekrefte slike kopier.

Vegdirektoratets kommentar:

For å oppfylle forpliktelsene etter direktivet må bevisbyrden legges på vedtaksmyndigheten. Ettersom behovet for kontroll først blir aktuelt i de situasjoner hvor søker ikke har original dokumentene/ bekreftet kopi så er det således naturlig at regionvegkontoret får ansvaret for å bekrefte ektheten. Dette vil nok kreve noe mer ressurser og ta noe mer tid. Imidlertid er det grunn til å påpeke at dette mest sannsynlig ikke er ønskelig for søker heller ettersom dette forlenger saksbehandlingstiden, da saksbehandlingstiden løper først fra det tidspunkt all nødvendig dokumentasjon er fremlagt. Den enkelte region kan selv velge hvilke ansatte som skal vurdere ektheten.

Med bekreftet kopi menes et dokument som er stemplet med rett-kopi stempel. Det gjøres for å bekrefte at kopien er en korrekt kopi av originalen. Kopien skal signeres av den som tar kopien og setter stempelet. Bekreftet kopi av utenlandske attester og vitnemål for skole- eller jobbsøknader til bruk i Norge attesteres av den som har utstedt dokumentet eller et

kopieringsbyrå. Rett kopi kan også attesteres av norsk offentlig myndighet (herunder skattekontor, politi, NAV, Brønnøysundregistrene, norsk utenriksstasjon, notarius publicus, tingretten), autorisert regnskapsfører, advokat, autorisert eller statsautorisert revisor samt norske banker og forsikringsselskaper.

Kapittel 2 Generell ordning for anerkjennelse av yrkeskvalifikasjoner fra annen EØS-stat

§ 6

I første høringsrunde mottok vi følgende innspill:

ATL syntes det er vanskelig å fastsette hvilken opplæring som er å anse som «på nivå under» og imøtekommer en restriktiv holdning ved vurdering av disse forhold.

Videre forslår de at det i § 6 eller i en egen paragraf også stilles krav til godkjenning av yrkeskompetanse fra tredjestat. Det bør angis forhold som styrer søknad om dispensasjon fra kravene.

Region vest mener det er viktig at dokumentene kan verifiseres og forslår at det legges til en setning om dette etter punkt b). Eksempelvis kan dette være: «Regionvegkontoret kan be om nærmere dokumentasjon/ verifisering av fremlagte kompetanseattest eller kvalifikasjonsbevis».

Videre syntes regionen at det er vanskelig å definere hva som tilsvarer nivået umiddelbart under det nivået som kreves i Norge.

HiNT syntes det er uklart hva som menes med «nivået umiddelbart det nivået som kreves i Norge».

NOKUT mener at formuleringen «Regionvegkontoret kan stille vilkår for godkjenningen, herunder stille vilkår om prøveperiode eller egnethetsprøve» er en lite heldig formulering. Det bør ikke være opp til hvert enkelt regionvegkontor å stille vilkår for godkjenningen, kravene bør være like.

Region sør foreslår at ordet «foregående» byttes ut med «siste» og ordet «dokumentere» byttes ut med «fremlegge» i § 6 tredje ledd første setning.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi viser til § 7 for definisjon av nivå umiddelbart under. Vi kan ikke se at forholdet til kompetanse i tredjestat burde defineres i denne forskriften ettersom det er utenfor direktivets virkeområde. Det er heller ikke adgang til å gi dispensasjon etter direktivet og derfor vil det ikke bli gitt noe dispensasjonshjemmel i denne forskriften. Når det gjelder verifisering av dokumentasjon begrenser direktivet oss i å pålegge søker dette. I de tilfeller regionvegkontoret ønsker å ha noe verifisert må de selv undersøke dette nærmere.

Setningen «Regionvegkontoret kan stille vilkår for godkjenningen, herunder stille vilkår om prøveperiode eller egnethetsprøve jf. 8» gir regionvegkontoret anledning til å stille krav om utligningstiltak der hvor det er behov for det. Dette vil ikke innebære at de vilkårlig kan stille vilkår om utligningstiltak. Paragraf 8 gjelder like fullt.

Vegdirektoratet er enig Region sør sin bemerkning og vil bytte ordet «foregående» med «siste» og ordet «dokumentere» med «fremlegge».

I andre høringsrunde mottok vi følgende innspill:

Region vest mener at forskriften generelt, men § 6 spesielt er tungt utformet.

Region midt foreslår at ordet “stiller” byttes ut med “knyttes” i § 6 siste ledd ettersom de mener at ordet “knyttes” er mer dekkende for en midlertidig godkjenning, da krav videre kan knyttes til en godkjenning jf. § 18 siste ledd i Yrkessjåførforskriften.

Faggruppen kjøretøy **Region øst og midt** lurer på hva som legges i uttrykket umiddelbart under det nivå som kreves i Norge. Vil det si at kreves det høyskolenivå i Norge så er det godt nok med nivå under høyskolenivå fra annen EØS-stat?

Videre har de følgende spørsmål angående § 6 andre ledd:

Adgangen til utøvelse av et lovregulert yrke som omfattes av denne forskriften skal også gis til søkere som har utøvd yrket på heltid i to år i løpet av de ti siste årene i en annen medlemsstat som ikke lovregulerer det aktuelle yrket, forutsatt at de innehar en eller flere kompetanseattester eller kan fremlegge kvalifikasjonsbevis.

Hva vil dette si i forhold til de krav til praksis vi stiller hos teknisk leder etter forskrift om kjøretøyverksteder og forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy? Vi krever bla. fagbrev i tillegg til 4 års relevant praksis etter bestått fagprøve, alternativt 10 års relevant praksis i tillegg til bestått fagprøve. I tillegg må teknisk leder på godkjenningstidspunktet ha vært i relevant arbeid i minst 3 av de siste 5 årene.

Trafikkforum stiller seg av trafikksikkerhetshensyn undrende til at det tillates en lavere standard av kompetanse innen trafikklærerutdanning for utenlandske borgere enn det som er påkrevet i Norge for å erverve seg den «samme» yrkesutdannelsen.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet ser ikke at § 6 kan være utformet på en enklere måte uten at dette går på bekostning av paragrafens innhold.

Vegdirektoratet er enig med Region midt om at «knyttes» er en bedre formulering enn «stilles» og forandrer forskriftsteksten deretter.

Der hvor det kreves utdanning fra høgskole i Norge, nivå c jf. § 7 er det godt nok med videregående utdanning, nivå b, for å tilfredsstille kravet om at nivået er umiddelbart under. En søker med kvalifikasjoner tilsvarende nivå a vil ikke ligge på nivået umiddelbart under der hvor det i Norge kreves nivå c. Da er vi heller ikke forpliktet etter direktivet til å godkjenne utdannelsen. Se § 7 for definisjon av nivåene.

Vegdirektoratet har sett seg nødt til å revidere § 6 ettersom forskriftsteksten, slik den var skrevet, ikke fikk fram at søkere fra andre EØS-land konkurrerer på lik linje med norske borgere. EØS-borgere får ikke bedre vilkår som følge av direktivet. Dette innebærer at kravet til teknisk leder forblir det samme og gjelder for både norske søkere og søkere fra andre EØS-land.

Vegdirektoratet er forpliktet gjennom EØS-avtalen og direktivet til å godkjenne utdannelse på nivå under selv om dette kan innebære at standarden av kompetanse er noe lavere. For å avhjelpe eventuelle mangler ilegges kompensasjonstiltak i form av egnethetsprøve eller prøveperiode overfor de søkere som har behov for dette.

§ 7

I første høringsrunde mottok vi følgende innspill:

ATL forslår at man tar inn et krav om at den videregående opplæringen er bestått, ikke bare fullført.

HiNT påpeker at den danske trafikklærerutdanningen er privatisert og gis ved spesielt akkrediterte trafikkskoler hvor undervisningen foretas av trafikklærere med spesiell godkjenning. Utdanningen er kortvarig (ca. 7 måneder) og på et lavere nivå enn nivået i de øvrige nordiske landene. Dersom det er slik at dansk trafikklærerutdanning ikke er definert inn under videregående opplæring er de av den oppfatning at slike utdanninger ikke kan sies å være på nivået som minst tilsvarer nivået umiddelbart under det som kreves i Norge.

Videre forslår de en språklig endring i § 7 bokstav b) «Sertifikat/ attest som bekrefter fullført og bestått videregående opplæring».

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet er enig med ATL og HiNT at det bør presiseres at videregående er både bestått og fullført og har gjort endringer der etter.

HiNT har helt rett i at dersom dansk trafikklærerutdanning ikke er definert inn under videregående opplæring så kan de ikke sies å være på nivået som minst tilsvarer nivået umiddelbart under det som kreves i Norge. Imidlertid har vi etter en nærmere vurdering kommet fram til at danske kjørelærerutdanning vanligvis er på videregående nivå.

I andre høringsrunde mottok vi følgende innspill:

Region vest mener at forskriften generelt, men særlig § 7 er tungt utformet.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet har tydeliggjort hvilket nivå hver bokstav symboliserer for å gjøre bestemmelsen lettere tilgjengelig.

§ 8

I første høringsrunde mottok vi følgende innspill:

Region vest syntes bokstav b og c er noe uklare og tunge.

Regionen mener også at det kan være et alternativ at den som har valgt egnethetsprøve og ikke bestått denne, kan gå over til prøveperiode og her få med seg både læring og veiledning. Ankepunktet mot dette er at dersom en søker ikke består egnethetsprøve, så har han ikke rette kompetanse/ yrkeskvalifikasjoner i forhold til våre krav, og han bør da ikke kunne utøve yrket.

NOKUT finner at det er en diskrepans mellom paragrafformuleringen og det som forklares under paragraf 6, og ber Vegdirektoratet se på den på nytt.

Trafikkforum forstår det slik at man kan kreve egnethetsprøve av søker innen visse fagområder jf. direktivet artikkel 14 nr. 3 og forslår derfor at de som velger prøveperiode må først bestå en egnethetsprøve i Forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m. m., vegtrafikkloven og trafikkreglene. Det bør også være en egnethetsprøve i læreplanen for klasse B og de metodiske henvisningene læreplanen inneholder. Hensikten med en slik egnethetsprøve er å gi søker et bedre grunnlag for å velge mellom utligningstiltakene, gi søker et godt grunnlag for utbytte av prøveperioden samt gi skolene en lettere måte å vurdere om de ønsker å gå inn som veileder for søkeren.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi noterer oss merknadene til Region vest angående bokstav b og c, men kan ikke se at disse kan endres uten at det går på bekostning av presisjon og innhold.

Direktivet gir oss ikke anledning til å pålegge søker både egnethetsprøve og prøveperiode slik Trafikkforum foreslår. Vi har heller ikke mulighet til å bestemme at søkerne bare skal avlegge prøveperiode eller egnethetsprøve, de må få velge selv, selv om dette fører til at mesteparten velger prøveperiode. Hvis vi eventuelt skal pålegge alle å avlegge egnethetsprøve er Norge nødt å søke Europakommisjonen særskilt om dette.

Vi har sett på § 6 slik NOKUT har oppfordret oss til og mener vi har klart å rydde opp i diskrepansen til andre høring.

I andre høringsrunde mottok vi følgende innspill:

Region vest mener at forskriften generelt, men særlig § 8 er tungt utformet.

Region midt: faggruppe kjøretøy Region øst og midt lurer på om søkeren skal ha valget mellom prøveperiode og egnethetsprøve. De stiller også spørsmål om man skal ha muligheten til å avbryte og velge det andre alternativet når man først har valgt den ene og innser at dette blir vanskelig. Videre stiller de spørsmålet om søkeren har muligheten til å velge prøveperiode hvis vedkommende har strøket på egnethetsprøve 3 ganger. De lurer også på om det stilles krav til språktest eller om det kan brukes tolk i disse tilfellene.

Region sør mener at det er uklart hva som ligger i ordlyden “andre saker” i § 8 bokstav c og mener at dette burde omformuleres.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet ser ikke at § 8 kan være utformet på en enklere måte uten at dette går på bekostning av paragrafens innhold.

Søker har i dag valget mellom prøveperiode og egnethetsprøve og dette videreføres med forskriften ettersom dette er et krav som følger av direktivet. Ved tre ganger stryk til egnethetsprøven blir ikke søkeren godkjent og søker kan ikke velge å gå over til en prøveperiode. Ved påbegynt prøveperioden kan ikke søker velge egnethetsprøve. Denne

praksisen videreføres ved innføringen av forskriften. Søker har altså ikke adgang til å gå fra et utligningstiltak til et annet.

Vegdirektoratet viser til direktivets artikkel 14 nr. 4 for definisjonen av «vesentlig andre saker». I følge direktivet art 14 nr. 4 betyr «vesentlig andre saker» «saker der kunnskap er avgjørende for utøvelsen av yrket og der den utdanningen vandrearbeideren har fått, oppviser viktige forskjeller når det gjelder varighet eller innhold i forhold til den utdanningen som kreves av vertsstaten».

§ 9

I første høringsrunde mottok vi følgende innspill:

HiNT tror at i praksis vil reglen som sier at søker kan kun benytte seg av et utligningstiltak føre til at alle søkere vil velge prøveperiode. De kravene som søker blir stilt overfor i prøveperioden blir derfor avgjørende for hvor godt vi lykkes med den ønskede nivåhevingen av trafikklærerkompetanse i Norge.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet er enig med HiNT i at innholdet i prøveperioden vil være avgjørende for om vi lykkes med den ønskede nivåhevingen av trafikklærerkompetanse i Norge.

I andre høringsrunde mottok vi følgende innspill:

Region midt lurer på hvem som skal gjennomføre disse prøvene. Slik situasjonen er i dag er det bare en institusjon som kan gjennomføre disse prøvene, nemlig HiNT. Regionen stiller habilitetsspørsmål ved at HiNT er de eneste som kan gjennomføre disse prøvene. Regionen foreslår at egnethetsprøvene kan foretas av de som skal drive med oppfølging av sensorkompetansen eventuelt tilsynet. Videre lurer de på konsekvensene av første, andre og tredjegang slyk. Kan søker da få prøveperiode eller må søker gjennomføre norsk utdanning?

Faggruppe kjøretøy **Region øst og midt** lurer på hvilken institusjon som skal gjøre dette.

Region sør og nord bemerker at det kunne ha vært presisert i bestemmelsen hva konsekvensen vil være hvis man ikke består egnethetsprøven etter tredje forsøk. Kan man da ta en prøveperiode? Vil man etter tredje forsøk være utestengt for alltid, kan/ skal det kunne vurderes på nytt etter noen år, eller er eneste mulighet å ta seg en norsk utdanning? Videre påpeker regionen at det er viktig at institusjonene for egnethetsprøvene får tydelige retningslinjer. De som gjennomfører prøven er også tilbydere av utdanningen. Det er viktig at det ikke kan reises etikk- og habilitetsspørsmål rundt utdanningsinstitusjonene som blir utpekt til å gjennomføre disse prøvene.

Region sør foreslår å fjerne «som i tredje ledd første setning:

“skal utarbeide en liste over fag ~~som~~ på grunnlag”.

Trafikkforum mener at det burde være obligatorisk med egnethetsprøve for alle som ikke har samme nivå som utdannelsen i Norge gir.

Vegdirektoratets kommentar:

Pr dags dato er det kun HiNT som kan gjennomføre egnethetsprøven. Flere sider ved egnethetsprøven er noe som vil bli tatt opp til ny vurdering, men dette er ikke noe som vil bli gjort før forskriften trer i kraft. Vegdirektoratet noterer seg imidlertid Region midts forslag om at dette kan utføres av de som skal drive med oppfølging av sensorkompetansen eventuelt tilsynet.

Konsekvensen av tredje gangs stryk ved egnethetsprøven er som nevnt tidligere at søkeren ikke blir godkjent og søker kan da heller ikke få en prøveperiode. Søker som ikke blir godkjent må da tilegne seg mer kompetanse for å få tilkjent et nytt utligningsvedtak eventuelt ta utdannelsen i Norge for å få tilgang til yrket.

Vi er enig at ordet «som» skal strykes slik Region sør forslår og forandrer forskriftsteksten deretter.

Vegdirektoratet er som nevnt over forpliktet til å gi søker valget mellom prøveperiode eller egnethetsprøve.

§ 10

I første høringsrunde mottok vi følgende innspill:

ATL mener at begrepet kvalifisert utøver bør defineres nærmere. For trafikklærer og faglig leder ved trafikkskole, bør det stilles krav til denne utøver som tilsvarer faglig leder med minst tre års praksis som faglig leder og minimum 90 studiepoeng, hvorav 30 av disse er pedagogisk forankret. Videre mener de at det bør stilles mer spesifikke krav til prøveperioden i § 10. Ett alternativ til spesifisering av § 10, er å utforme et eget regelsett jf. § 14.

ATL foreslår også at trafikkskolene som har trafikklærere i prøveperiode må bekjentgjøre dette for sine kunder. Videre foreslår de at det å godkjenne faglig leder bør reguleres i denne paragrafen. Faglig leders oppgaver er så spesielle og nasjonalt forankret, at det må kreves en tilsvarende erfaring og opplæring som for nasjonale kandidater.

Region vest synets det er uklart hva som menes med en prøveperiode og reiser spørsmål om dette er en periode hvor søker skal vise hva vedkommende kan; hvilken kompetanse, erfaring og kvalifikasjoner søker har, eller om det er en periode for læring og veiledning i forhold til de manglende/ hullene som måtte være i forhold til dette?

Hvis det siste er tilfelle foreslår regionen at bestemmelsen lyder slik: *En prøveperiode er en utøvelse av et lovregulert yrke i Norge under tilsyn og veiledning av en kvalifisert utøver av dette yrket.*

HiNT påpeker at detaljeringsnivået i § 10 er langt mindre enn i § 9 og mener at dette burde være noenlunde likt. Videre mener de at forskriften burde tydeliggjøre hvilke krav som stilles til en «kvalifisert utøver». Hint mener at som et minimum bør det stilles krav om at den kvalifiserte utøver har trafikklærerutdanning av relativt ny årgang (godkjent etter 1996), samt yrkespraksis som faglig leder.

NOKUT ser positivt på at bruker av tjenesten blir gjort oppmerksom på at vedkommende er under opplæring. En prøveperioderamme på inntil tre år for de yrkene som forskriften omfatter, synes imidlertid å være lang.

Region sør mener at § 10 avslutningsvis bør lyde slik: «.. plikter å informere sine kunder om dette».

Trafikkforum mener at det bør stilles strenge krav til veileder av prøveperioden. Videre er de uenig at bruken av begrepet «under opplæring» og mener kunden skal få beskjed om at vedkommende er i prøveperiode og informasjon om hva dette innebærer.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet kan ikke se at definisjonen av kvalifisert utøver er noe som høres hjemme i forskriftsteksten. Dette vil variere fra yrke til yrke og dermed kreve et detaljnivå som heller høre hjemme i eventuelle retningslinjer. Imidlertid noterer vi oss forslagene om en mer spesifisert § 10 og vil forsøke å imøtekomme dette forslaget.

Vegdirektoratet har satt som et krav at virksomheten plikter å opplyse om at trafikklæreren er underlagt prøveperiode. Prøveperioden er en periode for læring og veiledning i forhold til de manglende/ hullene, men samtidig skal søker vise at de etter læring mestrer den kunnskapen de nå burde besitte. Veileder (faglig leder) skal stå for læring og kontroll med dette. Siktemålet med prøveperioden er noe som eventuelt hører hjemme i retningslinjene.

Vi er enig med HiNT at detaljeringsnivået i § 10 er langt mindre enn i § 9 og har justert dette i vedtatt forskrift.

I andre høringsrunde mottok vi følgende innspill:

Region midt ønsker at det kommer klart fram i retningslinjene hva som menes med kvalifisert utøver.

Faggruppe kjøretøy **Region øst og midt** lurer også på hva som er en kvalifisert utøver. Videre lurer de på om kraven til en teknisk leder må være oppfylt, eventuelt at det er en teknisk leder ved ett kjøretøyverksted.

Region sør og nord mener at det må komme klart frem i forskriften eller i retningslinjene hva som menes med kvalifisert utøver. Videre reiser de spørsmål om hvilken betydning dette har for trafikkskolebransjen. Er der godkjent trafikklærer eller faglig leder som skal følge opp dem som er i prøveperiode?

Trafikkforum lurer på hvem som er kvalifisert utøver av det aktuelle yrket. Videre stiller de spørsmål om en kandidat fra en annen EØS-stat som blir godkjent under tvil ved tredje forsøk, kan regnes som kvalifisert til å føre tilsyn av annen EØS søker?

Vegdirektoratets kommentar:

Med kvalifisert utøver menes stillingen som per dags dato er ansvarlig for å følge opp søkerne i prøveperioden. Dette vil variere fra yrke til yrke. For trafikklærere og faglig leder er dette faglig leder.

Er man først godkjent som faglig leder regnes man som kvalifisert utøver uavhengig om vedkommende strevde med å oppnå godkjenningen.

§ 11

I første høringsrunde mottok vi følgende innspill:

Region vest syntes forslaget er noe uklart og oppstiller tre alternative måter å formulere bestemmelsen på.

HiNT og ATL gir sin tilslutning til kravene som stilles i denne bestemmelsen og mener bestemmelsens innhold kommer klart nok frem.

NOKUT syntes bestemmelsen er komplisert og forslår at man tar utgangspunkt i den forklarende teksten i høringsbrevet som grunnlag for forskriftstekst for § 11.

Region sør finner ikke denne bestemmelsen spesielt komplisert.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi noterer oss at enkelt syntes bestemmelsen var uklar og har endret på den med den intensjon om å gjøre bestemmelsen mere tydelig.

§ 12 (denne paragraf var tatt vekk i andre høringsrunde)

I første høringsrunde mottok vi følgende innspill:

ATL synes det er klart at behovet for språkforståelse blant yrkesgruppene er ulikt. Å legge ansvaret for vurderingen av språklige ferdigheter til den enkelte faglig enhet synes ikke å kunne medføre et ønsket språknivå, især ikke i et presset arbeidsmarked. For trafikklærer og faglig leder ved trafikkskole anbefales derfor at den språklige forståelsen blir angitt ved et minimumsnivå, helst på tilsvarende nivå som krav til opptak ved høyere utdanning i Norge (Bergenstesten).

Region vest mener at dette punktet er svært viktig å ha med og forutsetter at dette er et punkt som tas med i retningslinjene ettersom dette er vanskelig å vurdere.

HiNT er skeptiske til at det er kun arbeidsgivers ansvar å sikre at de ansatte har tilstrekkelige norskkunnskaper. HiNT foreslår at det stilles samme krav til norskkunnskapene til søkere fra annen EØS-stat som de krav som stilles til personer som søker opptak til høyere utdanning i Norge (Bergenstesten).

NOKUT mener at det må utarbeides felles kriterier for hva som ansees som «tilstrekkelige norskkunnskaper til å kunne utføre yrket sitt på en tilfredsstillende og forsvarlig måte» for å sikre likebehandling og at språkravet etterfølges.

Region sør påpeker at kravene til norskkunnskaper nok vil variere fra yrke til yrke. Selv om norskkunnskapene kan undersøkes ved tilsyn, mener regionen at de til en viss grad bør vurderes før man innvilger søknaden.

Region øst er skeptisk til at regionen nå skal vurdere språkkunnskapene til den enkelte trafikklærer og ser at arbeidet kan bli meget ressurskrevende. Regionen ønsker at et kompetent organ utarbeider en skriftlig og muntlig språktest, for deretter å kunne gi regionene en anbefaling.

Videre mener de at det bør stilles samme språkkrav til teknisk leder av kjøretøyverksted som til trafikklærere.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet registrer at samtlige ønsker at søkerne skal gjennomgå en språktest for å få adgang til de forskjellige yrkene. Dette byr på store utfordringer ettersom de forskjellige yrkene vil kreve forskjellige nivåer av norskkunnskaper. Videre legger direktivet visse føringer for hvilke krav som kan stilles til norskkunnskaper. Ser vi til lignende forskrifter for andre yrker så har flere valgt en løsning hvor det ikke stilles krav om at det avlegges en språktest og at det er arbeidsgivers ansvar å sørge for at språkkravet overholdes.

I andre høringsrunde hadde vi tatt ut språkkravet og vi mottok da følgende innspill:

Region vest viser til direktivets artikkel 53 “personer som nyter godt av godkjenningen av yrkeskvalifikasjoner, skal ha de språkkunnskaper som er nødvendig for å praktisere yrket i vertstaten” og foreslår at dette tas direkte inn i forskriftsteksten. Regionen påpeker at det da ikke vil kreves noen språktest, men at man må inneha nødvendige språkkunnskaper. Det vil være vanskelig å praktisere som trafikklærer uten nødvendige norske kunnskaper.

Region øst påpeker at bortfall av norskkunnskaper vil innebære søknader på andre språk. Dette vil føre til problemer når saksbehandlerne i regionene ikke har nødvendig språkkompetanse. Videre har de ingen tro på at dette vil regulere seg selv gjennom markedsregulering.

Region sør og nord har liten tro på at markedet vil regulere kravet om norskkunnskaper alene. De påpeker også at trafikklærere vil få utfordringer med å holde seg oppdatert i forhold til regelverk ol. Videre poengterer de at en faglig leder og en teknisk leder som har ansvar for veiledning og oppfølging av sine medarbeidere vanskelig kan gjøre dette uten norskkunnskaper. Regionene mener også at tilsynsarbeidet vil være utfordrende ved manglende norskkunnskaper.

HiNT oppfordrer Vegdirektoratet til å opprettholde den opprinnelige ordlyden i tidligere § 12. Dette for å sikre et visst minimumsnivå av norskkunnskaper hos alle trafikklærere i Norge. HiNT gjør også Vegdirektoratet oppmerksom på at hvis det ikke stilles krav om norskkunnskaper kan yrkesutøvere fra andre EØS-land be om å få gjennomføre en eventuell egnethetsprøve på et annet språk enn norsk.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet er enig med regionene om at yrkesgodkjenning fra andre EØS-land medfører visse språklige utfordringer. Spesielt med tanke på at vedkommende skal sette seg inn i og holde seg oppdatert på det norske regelverket. Vegdirektoratet vil derfor gjeninnføre et generelt krav om norskkunnskaper hvor det er arbeidsgivers ansvar å ansette arbeidstakere som behersker norsk godt nok til å utøve det aktuelle yrket. Tilsyn i regionene vil kunne føre kontroll/tilsyn med at dette kravet overholdes.

Ettersom vi har et språkkrav vil søknader besvares på norsk og utligningstiltak vil også foregå på norsk. Søker skal informeres om dette.

§13 (§ 12 i andre høringsrunde)

I første høringsrunde mottok vi følgende innspill:

Region sør lurer på hva som ligger i klageadgangen på mangel på vedtak. Ettersom det ikke foreligger et enkeltvedtak å klage på er vel ikke dette en klage som omfattes av forvaltningslovens regler. Regionen lurer da på hvordan klagen skal behandles.

Vegdirektoratets kommentar:

En klage over manglende vedtak etter denne forskriften skal behandles på lik linje med andre klager over manglende vedtak på lik linje med klager over manglende behandling av begjæring om innsyn etter offentliglova. Har regionen oversett forskriftens saksbehandlingsfrist skal klager få informasjon om årsaken til forsinkelsen. Regionen må deretter sørge for at vedtak fattes så fort som mulig. Har ikke saksbehandlingstiden utløpt skal klagen over manglende vedtak møtes med et svar hvor det opplyses om de aktuelle saksbehandlingsfrister og saken deretter behandles uten ugrunnet opphold.

I andre høringsrunde mottok vi følgende innspill:

Region sør mener at man ved klage over manglende vedtak er utenfor forvaltningslovens regler og at dette derfor burde reguleres i en egen setning.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi kan ikke se at det er behov for at klage over manglende vedtak skal reguleres i en egen setning eller at dette behandles etter andre regler enn forvaltningsloven.

Kapittel 3 Regler om midlertidig tjenesteytelse i Norge

Dette kapittelet eksisterte ikke i første høringsrunde.

§ 14 (§ 13 i andre høringsrunde)

I andre høringsrunde mottok vi følgende innspill:

Region vest påpeker at i forhold til teksten “*Dersom yrket ikke er lovregulert i etableringslandet, må vedkommende ha utøvet yrket der i minst to av de siste ti årene for å ha rett til å utføre midlertidig tjenesteytelse i Norge*” kan det være i strid med vilkårene for teknisk leder i forskrift om kjøretøyverksted. Det kan også bety at våre nasjonale krav til teknisk leder vil være strengere enn de som gjelder for en tjenesteyter fra et EF-land, noe som kan skape uro i bransjen og slå uheldig ut overfor norske statsborgere.

Region øst ber om at det utarbeides retningslinjer med utfyllende krav og vurderinger som skal stilles til de forskjellige yrkene som faller inn under denne bestemmelsen. Regionen mener at det vil være fornuftig å definere hvor lang en midlertidig tjenesteytelse skal være og hvor mange ganger denne kan fornyes.

Region midt ønsker en definisjon på tidsperspektivet av en midlertidig tjenesteytelse. Regionen lurer på når den midlertidige ytelsen går over til å være permanent. Videre lurer de på om man kan få midlertidig tjeneste ytelse flere ganger og i tilfelle hvor mange.

Region sør og nord ønsker en tydeliggjøring av tidsperspektivet ved midlertidig tjenesteytelse og lurer på om man kan få midlertidig tjenesteytelse flere ganger. Dette mener de må tydeliggjøres både i forskrift og retningslinjer.

HiNT mener det er vanskelig å tolke hva som kommer inn under bestemmelsen om midlertidig tjenesteytelse og ber Vegdirektoratet vurdere behov for ytterligere presisering av begrepet.

Trafikkforum mener at det bør stilles strenge krav til godkjenning ved at det gjøres krav på to års sammenhengende utøvelse av yrket i løpet av de siste fem år.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi viser til tidligere svar på denne problematikken, under kommentarer til § 6, hvor det fremgår at søkere fra EØS-land skal konkurrere på like vilkår med norske borgere. Dette innebærer at der hvor det er krav om erfaring i et visst antall år gjelder dette både for norske borgere og borgere fra andre EØS-land.

Vegdirektoratet ser det ikke hensiktsmessig å presisere midlertidig tjenesteytelse ettersom begrepet er en skjønnsmessig standard som må vurderes fra gang til gang. Imidlertid vil vi kommunisere med andre lands myndigheter for å kunne gi noen føringer på dette.

Vegdirektoratet må, som poengtert tidligere, forholde seg til de kravene som følger av direktivet. Der vi ikke er gitt valgfrihet, må vi implementere det direktivet stiller som krav.

§15 (§ 14 i andre høringsrunde)

I andre høringsrunde mottok vi følgende innspill:

Region vest, øst og midt forslår en endring av § 14 første ledd andre setning til: Informasjon skal fornyes av tjenesteyter for hvert år tjenesteyter ønsker å utføre tjenesten.

Region sør foreslår at § 14 første ledd siste punktum skal lyde: Informasjon meldes skriftlig til regionvegkontoret. Dette for å tilrettelegge for en mer ryddig saksgang.

Region vest mener at første ledd tredje setning skal lyde: Skriftlig erklæring skal meldes/ leveres til regionvegkontoret. Regionen foreslår disse endringene fordi de mener at det burde komme tydeligere fram at dette ansvaret ligger hos tjenesteyter.

Region øst og midt forslår at første ledd tredje setning skal lyde: Erklæringen meldes skriftlig til regionvegkontoret. Regionen øst ber Vegdirektoratet vurdere nærmere hva erklæringen skal inneholde og om det skal settes en frist.

Regionen sør syntes forøvrig at “informasjon” er et bedre ord enn “erklæring”, som dukker opp som et nytt begrep.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet er enig at det burde presiseres at informasjonen skal fornyes av tjenesteyter. Vi er også enig at informasjonen er et bedre ord enn erklæringen og vil endre forskriftsteksten deretter.

Vegdirektoratet bemerker seg at flere ønsker at erklæringen skal meldes skriftlig når informasjonen skal fornyes. Dette lar seg ikke gjennomføre ettersom det er et krav i følge direktivet at tjenesteyter selv kan velge hvordan informasjonen meddeles, jf. direktivet artikkel 7.

§ 16 (§ 15 i andre høringsrunde)

I andre høringsrunde mottok vi følgende innspill:

Region midt ber om at ordet “kan“ byttes ut med ordet “skal” i første setning. Videre mener regionen at politiattest også bør gjelde for de som tilbyr midlertidig tjenesteytelse på lik linje med godkjenning av trafikklærere.

Faggruppe kjøretøy **Region øst og midt** lurer på om det er riktig at, personer før saken er behandlet eventuelt på bakgrunn av arbeidsmengde, skal ha rett til å utøve yrke som teknisk leder midlertidig sett i forhold til trafikksikkerhets hensyn?

Region sør syntes også at det bør vurderes om ordet “kan” byttes ut med “skal” i første ledd første setning ut i fra hensynet til trafikksikkerheten. Videre foreslår de at formuleringen “anses nødvendig for å unngå alvorlig skade på tjenestemottagerens helse eller sikkerhet” byttes med “unngå fare for liv og helse” ettersom skade på sikkerheten er en litt underlig formulering.

HiNT støtter denne bestemmelsen fordi det mener det er viktig med forhåndskontroll og nødvendig med anledning til å avlegge egnethetsprøve dersom det er vesentlig forskjell mellom tjenesteyters kvalifikasjoner og den utdanning som kreves i Norge.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet finner at vi ikke kan bytte ordet «kan» med «skal» uten å komme på kant med direktivet. Imidlertid markerer ordet kan at man har muligheten til å kontrollere hver eneste søknad så lenge det er nødvendig for å unngå skade på tjenestemottagers helse eller sikkerhet. Finner regionvegkontoret at tjenesteyters opplysninger må kontrolleres for å unngå fare på helse og sikkerhet skal de innhente nødvendig dokumentasjon. For trafikklærere vil politiattest være en del av slik nødvendig informasjon. Kravene til trafikklærere etter forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m. m. gjelder også fullt ut for søkere fra andre EØS-land. Ved midlertidig tjenesteytelse er det viktig at søknadene behandles raskt slik at man unngår situasjoner der hvor godkjenningen tiltrer automatisk på grunn av manglende eller treg saksgang. Fristene er direktivstyrt slik at Norge er forpliktet til å innrette seg etter dette.

Vegdirektoratet synes ikke at formuleringen liv og helse dekker begrepet «health or safety» like godt som helse og sikkerhet og velger derfor å beholde dette selv om vi ser at formuleringen ikke er helt god.

Kapittel 4 Avsluttende bestemmelser

§17 (§ 16 i andre høringsrunde)

Region øst er bekymret for at innholdet i denne paragrafen vil by på store utfordringen for den enkelte region da de i dag verken har ressurser eller kompetanse. Arbeidet vil innebære stort ressursbruk noe som nødvendigvis må gå utover annet tilsynsarbeid.

Region midt ber om at det blir utarbeidet utfyllende retningslinjer med utfyllende beskrivelser av krav og vurderinger til de forskjellige yrkene som kommer under denne forskriften, på lik linje med retningslinjene for godkjenning av trafikklærere med utenlandsk utdanning. Videre påpeker de at det er viktig å få tilført kompetanse til regionene før iverksettelsen av forskriften.

Faggruppe kjøretøy **Region øst og midt** stiller spørsmåltegn ved hvor lett dette lar seg gjennomføre i praksis.

Region sør lurer på om første ledd siste setning innebærer at alle opplysninger skal være unntatt offentlighet og i tilfelle om dette da ikke kommer i konflikt med offentlighetsloven. De vil også gjerne ha utfyllende retningslinjer for hvilke krav og vurderinger som stilles til de forskjellige yrkene under denne forskriften. Videre påpeker de viktigheten av å ha klare arkivrutiner i disse sakene ettersom saksbehandlere vil ha behov for originaldokumenter for best mulig å kunne vurdere ektheten av disse.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi forutsetter at forskriften er i tråd med offentleglova slik at opplysninger behandles i tråd med bestemmelser i denne loven. Ettersom dette er direktivstyrt og gjelder alle yrkeskvalifikasjoner antar vi at dette er vurdert. Vi vil ta dette opp med rette myndighet dersom det viser seg å være behov for det.

Øvrige kommentarer har vært kommentert tidligere i denne oppsummeringen.

§ 18 (§ 14 i første høringsrunde og § 17 i andre høringsrunde)

I første høringsrunde mottok vi følgende innspill:

HiNT er av den oppfatning at detaljeringsnivået i beskrivelsen av prøveperioden er lavt i høringsutkastet. De mener det må vurderes om det også i forskriftsteksten skal formuleres krav til innhold i prøveperioden, som sikrer den overordnede nasjonale målsettingen om at trafikklærere skal inneha kompetanse på høghskolenivå.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi registrer Hint sitt synspunkt, men mener at det er tilstrekkelig at kravene til prøveperioden detaljeres i retningslinjene.

I andre høringsrunde mottok vi følgende innspill:

HiNT mener at hvilke yrkeskvalifikasjoner som innvilges utligningstiltak samt innholdet i de utfyllende bestemmelsene i § 17 vil ha avgjørende betydning for om vi lykkes med å heve trafikklærerens formelle kompetanse i Norge, noe som er en målsetning i følge Nasjonal Transportplan 2002- 2011.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi er enig med HiNT på dette punktet.

Kommentar til forskriftsendringer I de fem forskjellige forskriftene (A til E):

I første høringsrunde mottok vi følgende innspill:

Region sør påpeker at man konsekvent bruker uttrykket «på bakgrunn av» . regionen mener at den opprinnelige formuleringen i denne bestemmelsen «på grunnlag av» er et bedre uttrykk og foreslår at dette benyttes i samtlige bestemmelser.

I forskrift E foreslår de at de to siste setningene til § 39 slås sammen slik: «.. som har tilegnet seg yrkeskvalifikasjoner i annen EØS-stat jf. forskrift om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner fra annen EØS-stat på vegtrakklovens område».

Vegdirektoratets kommentar:

Vi registrerer regionenes synspunkter, men mener at betydningen her vil være lik.

DEL II

Forskrift om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner fra annen EØS-stat på vegtrafikklovens område

Kapittel 1 Innledende bestemmelser

§ 1 Formål

Denne forskrift gjennomfører de forpliktelser som følger av direktiv 2005/36/EF. Formålet med forskriften er at alle kvalifiserte søkere som skal utøve de lovregulerte yrkene som er nevnt i § 2 skal kunne gjøre dette på samme vilkår som borgere som har tilegnet seg sine yrkeskvalifikasjoner i Norge.

§ 2 Virkeområde

Denne forskrift kommer til anvendelse på alle EØS-borgere som ønsker å utøve yrke som trafikklærer, faglig leder for trafikkskole, utrykningsjåfør, utrykningsinstruktør eller undervisningsansvarlig hos godkjent kursarrangør for utrykningskurs, teknisk leder ved godkjent kjøretøyverksted eller kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll og ansvarlig leder ved godkjent fartskriververksted, og som har tilegnet seg yrkeskvalifikasjoner i en annen EØS-stat.

§ 3 Virkning av godkjenning

Søkere som får godkjent sine yrkeskvalifikasjoner fra andre EØS-stater i tråd med reglene i denne forskrift, gis adgang til yrket på samme vilkår som personer som har ervervet sine yrkeskvalifikasjoner i Norge.

§ 4 Definisjoner

I denne forskrift forstås med:

- a) Lovregulert yrke: yrke der det direkte eller indirekte framgår av lov eller forskrift at det kreves bestemte kvalifikasjoner.
- b) Yrkeskvalifikasjoner: kvalifikasjoner bekreftet med kvalifikasjonsbevis, kompetanseattest og/eller yrkeserfaring.
- c) Kvalifikasjonsbevis: diplomer, attester og annen dokumentasjon utstedt av en myndighet i en medlemsstat utpekt i henhold til lov- eller forskriftsbestemmelser i vedkommende medlemsstat og som dokumenterer en bestått yrkesrettet utdanning som i hovedsak er ervervet i EØS-området. Kvalifikasjonsbevis utstedt av tredjestat skal anses som et kvalifikasjonsbevis etter denne forskrift dersom innehaveren har tre års yrkeserfaring i det aktuelle yrket i den medlemsstat som godkjente kvalifikasjonsbeviset.
- d) Kompetanseattest: attest utstedt av vedkommende myndighet i hjemstaten utpekt i henhold til lov- eller forskriftsbestemmelser i vedkommende medlemsstat, på grunnlag av
 1. enten et opplæringskurs som ikke utgjør noen del av en attest eller et diplom i forhold til nivå b, c, d eller e etter § 7, eller en særskilt eksamen uten forutgående opplæring, eller utøvelse av yrket på heltid i en medlemsstat i tre sammenhengende år eller av tilsvarende varighet på deltid i løpet av de siste ti årene, eller

2. generell utdanning fra grunnskole eller videregående skole, med bevitnelse om at innehaveren har ervervet generell kunnskap.
- e) Lovregulert utdanning: enhver utdanning som er særlig rettet mot utøvelsen av et bestemt yrke og som omfatter ett eller flere kurs, eventuelt supplert med yrkesrettet opplæring eller med en praktisk eller faglig prøveperiode. Strukturen i og nivået på den yrkesrettede utdanningen eller den praktiske eller faglige prøveperioden er fastsatt ved lov eller forskrift.
- f) Tredjestat: stat utenfor EØS-området.

§ 5 Søknadsprosessen

Søknad om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner skal sendes til regionvegkontoret.

Søknad om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner skal inneholde:

- a) Informasjon om hva søker ønsker å oppnå med søknaden
- b) Bekreftet kopi av kvalifikasjonsbevis
- c) Bekreftet kopi av kompetanseattest
- d) Eventuell bekreftelse av yrkeserfaring.

Regionvegkontoret kan kreve ytterligere dokumentasjon og oversettelse av de viktigste dokumentene dersom det er behov for det. Dersom søker ikke kan fremskaffe bekreftet kopi av kvalifikasjonsbevis, skal regionvegkontoret selv få bekreftet dokumentets ekthet hos kompetent myndighet i den stat hvor kvalifikasjonene er ervervet.

Kapittel 2 Generell ordning for anerkjennelse av yrkeskvalifikasjoner fra annen EØS-stat

§ 6 Vilkår for godkjenning av yrkeskvalifikasjoner fra annen EØS-stat

Søker som innehar kompetanseattest eller kvalifikasjonsbevis som kreves av en annen medlemsstat for å få adgang til og kunne utøve yrke som nevnt i § 2 i denne medlemsstaten, skal gis adgang til dette yrket i Norge på samme vilkår som gjelder for norske borgere. Dette gjelder bare hvis søker har kompetansebevis eller kvalifikasjonsbevis som:

- a) er utstedt av vedkommende myndighet i en medlemsstat, utpekt i samsvar med lov- eller forskriftsbestemmelser i vedkommende medlemsstat
- b) bekrefter et nivå av yrkeskvalifikasjoner som minst tilsvarer nivået umiddelbart under det nivået som kreves i Norge.

Søker som har utøvd yrke som nevnt i § 2 på heltid i to år i løpet av de siste ti årene i en annen medlemsstat som ikke lovregulerer det aktuelle yrket, skal gis adgang til dette yrket i Norge på samme vilkår som gjelder for norske borgere forutsatt at de innehar en eller flere kompetanseattester eller kan fremlegge kvalifikasjonsbevis som:

- a) er utstedt av vedkommende myndighet i en medlemsstat, utpekt i samsvar med lov- eller forskriftsbestemmelser i vedkommende medlemsstat
- b) bekrefter et nivå av yrkeskvalifikasjoner som minst tilsvarer nivået umiddelbart under det nivået som kreves i Norge
- c) bekrefter at innehaveren er forberedt til å utøve det aktuelle yrket.

Annet ledd gjelder tilsvarende for søker med kvalifikasjonsbevis som bevitner lovregulert utdanning og opplæring på de kvalifikasjonsnivåer som er nevnt i § 7 bokstav b til e fra en annen medlemsstat som ikke lovregulerer det aktuelle yrket, selv om søkeren ikke har utøvd yrke på heltid i to av de siste ti årene.

Regionvegkontoret kan knytte vilkår til godkjenningen, herunder krav om prøveperiode eller egnethetsprøve jf. § 8."

§ 7 Kvalifikasjonsnivåer

Kvalifikasjonsbevis har følgende nivåer:

- a) nivå a: kursbevis/kompetanseattest som ikke oppfyller kravene i nivå b til e
- b) nivå b: sertifikat/attest som bekrefter bestått fullført videregående opplæring
- c) nivå c: eksamensbevis/diplom for utdanning utover videregående opplæring av minst ett års varighet
- d) nivå d: eksamensbevis/diplom for utdanning utover videregående opplæring mellom tre og fire års varighet
- e) nivå e: eksamensbevis/diplom for utdanning utover videregående opplæring av minst fire års varighet.

§ 8 Utligningstiltak

Selv om søkerens yrkeskvalifikasjoner oppfyller vilkårene for godkjenning i § 6 kan regionvegkontoret pålegge søkeren å gjennomføre utligningstiltak i form av prøveperiode jf. § 10 eller egnethetsprøve jf. § 9 dersom enten

- a) varigheten av opplæringen søkeren framlegger kvalifikasjonsbevis for i henhold til vilkårene i § 6 er minst ett år kortere enn det som kreves i Norge, eller
- b) utdanningen som søkeren har gjennomgått omfatter vesentlig andre fagområder enn de som omfattes av det kvalifikasjonsbeviset i Norge, eller
- c) det lovregulerte yrket i Norge omfatter en eller flere former for lovregulert yrkesvirksomhet som ikke eksisterer i det tilsvarende yrket i søkerens hjemstat, og at forskjellen består i særlig utdanning som kreves i Norge og som omfatter vesentlig andre saker enn de som omfattes av søkerens kompetanseattest eller kvalifikasjonsbevis.

Søkeren skal velge mellom prøveperiode og egnethetsprøve. Før egnethetsprøve eller prøveperiode ilegges, skal regionvegkontoret vurdere om søkerens yrkeserfaring helt eller delvis kan utligne de forskjellene som foreligger mellom søkerens utdanning og det som kreves i Norge.

§ 9 Egnethetsprøve

Egnethetsprøven skal være avgrenset til søkerens faglige kvalifikasjoner med sikte på å vurdere søkerens evne til å utøve det aktuelle yrket i Norge.

Egnethetsprøven skal omfatte de kvalifikasjoner som søker ikke har tilegnet seg gjennom sin utdanning og yrkeserfaring, og som det er en vesentlig forutsetning å ha kunnskap om for å kunne utøve det aktuelle yrket i Norge.

Ansvarlig for gjennomføringen av egnethetsprøven skal utarbeide en liste over fag på grunnlag av en sammenligning mellom den utdanning og opplæring som kreves i Norge og den utdanningen eller opplæringen søkeren har. Prøven skal omfatte fag som velges fra listen, og som det er en vesentlig forutsetning å ha kunnskap om for å kunne utøve det aktuelle yrket i Norge. Prøven kan også omfatte kunnskap om faglige regler som gjelder for den aktuelle virksomhet i Norge.

Egnethetsprøve skal tilbys minimum to ganger i året.

En søker kan maksimalt avlegge egnethetsprøve tre ganger.

Kostnadene for å avlegge egnethetsprøve skal ikke overskride de reelle kostnadene ved gjennomføring og tilrettelegging av egnethetsprøven.

§ 10 Prøveperiode

Prøveperioden gjennomføres ved at søker utøver det aktuelle yrket i Norge under tilsyn av en kvalifisert utøver av dette yrket.

Prøveperioden skal omfatte de kvalifikasjoner som søker ikke har tilegnet seg gjennom sin utdanning og yrkeserfaring, og som det er en vesentlig forutsetning å ha

kunnskap om for å kunne utøve det aktuelle yrket i Norge. Lengde og innhold av prøveperioden skal vurderes konkret av regionvegkontoret i hver enkelt sak ut i fra en sammenligning mellom den utdanning og opplæring som kreves i Norge og den utdanning eller opplæring søkeren har. Prøveperioden kan vare i maksimalt tre år.

Virksomheter som tilbyr tjenester fra personer som er i prøveperiode plikter å informere sine kunder om dette.

§ 11 Forskriftens forhold til utdanning ervervet i Norge

En søker som har ervervet yrkeskvalifikasjoner i Norge som ikke tilfredsstillende kvalifikasjonskravene til vedkommende yrke i Norge, men som i annen EØS-stat har fått godkjent disse yrkeskvalifikasjonene, kan ikke benytte denne godkjenningen til å oppnå andre rettigheter i Norge enn dem vedkommende ville oppnådd uten denne godkjenningen. Dette gjelder ikke dersom søkeren kan godtgjøre å ha tilegnet seg ytterligere yrkeskvalifikasjoner i en annen EØS-stat.

§ 12 Språkkrav

Det er et krav at søkeren skal ha tilstrekkelige norskkunnskaper til å kunne utføre yrket sitt på en tilfredsstillende og forsvarlig måte. Arbeidsgiver skal påse at språkkunnskapene er tilstrekkelige.

§ 13 Saksbehandlingsregler

Regionvegkontoret skal innen en måned bekrefte at søknaden er mottatt og informere søkeren om eventuelle mangler ved søknaden.

Regionvegkontoret skal avgjøre søknaden så raskt som mulig og senest innen fire måneder etter at all nødvendig dokumentasjon er framlagt.

Regionvegkontorets vedtak, eller mangel på vedtak, kan påklages til Vegdirektoratet.

Kapittel 3 Regler om midlertidig tjenesteytelse i Norge

§ 14 Midlertidig tjenesteytelse

En søker som er lovlig etablert i en annen EØS-stat med det formål å utøve et yrke som nevnt i § 2 på midlertidig og tilfeldig grunnlag, har rett til å utøve samme yrke i Norge forutsatt at vedkommende oppfyller vilkårene i denne forskrift §§ 14 og 15. Dersom yrket ikke er lovregulert i etableringslandet, må vedkommende ha utøvet yrket der i minst to av de siste ti årene for å ha rett til å utføre midlertidig tjenesteytelse i Norge. Kravet om to års utøvelse kommer ikke til anvendelse når enten yrket eller opplæringen som fører frem til yrket er lovregulert.

Regionvegkontoret avgjør om tjenesteytelsen er å anse som midlertidig på bakgrunn av en konkret vurdering hvor det blant annet legges vekt på arbeidets varighet, hyppighet, regelmessighet og kontinuitet.

§ 15 Krav til dokumentasjon og melding ved midlertidig tjenesteytelse

Før en tjenesteyter tilbyr tjenester skal vedkommende informere regionvegkontoret om arbeidets art og varighet. Informasjonen skal fornyes av tjenesteyter for hvert år tjenesteyteren ønsker å utføre tjenesten. Søker kan selv velge hvordan informasjonen meldes.

Første gang tjenesten ytes, eller dersom det senere foreligger en vesentlig endring av de forhold som omhandles i dokumentene, skal tjenesteyteren dokumentere

- a) identitet og nasjonalitet
- b) at vedkommende er lovlig etablert i en annen EØS-stat med det formål å utøve den aktuelle virksomheten, og at det på tidspunktet for utstedelsen ikke er forbudt for

- tjenesteyteren å praktisere yrket, verken permanent eller midlertidig, og at retten til å utøve yrket ikke er bortfalt eller innskrenket
- c) yrkeskvalifikasjoner
 - d) å ha utøvd den aktuelle virksomheten i minst to av de siste ti årene dersom yrket ikke er lovregulert i det land tjenesteyter har etablert sin virksomhet

§ 16 Saksbehandling og kontroll av kvalifikasjoner ved midlertidig tjenesteytelse

Regionvegkontoret kan kontrollere tjenesteyterens yrkeskvalifikasjoner før tjenesten utføres første gang dersom dette anses nødvendig for å unngå alvorlig skade på tjenestemottagerens helse eller sikkerhet som følge av tjenesteyterens manglende yrkeskvalifikasjoner. En kontroll skal ikke gå ut over det som er nødvendig for formålet.

Regionvegkontoret skal innen en måned etter at nødvendig dokumentasjon er mottatt, informere tjenesteyter om det skal foretas kontroll av yrkeskvalifikasjonene. Hvis beslutningen er forsinket, skal regionvegkontoret opplyse om årsaken til forsinkelsen og om mulig angi når beslutningen vil foreligge. Avgjørelse om kontroll av yrkeskvalifikasjoner skal uansett være truffet innen to måneder etter at fullstendig dokumentasjon er mottatt av regionvegkontoret. Tjenesteyter som ikke har mottatt beslutning om kontroll av yrkeskvalifikasjoner innen to måneder etter at regionvegkontoret har mottatt nødvendig dokumentasjon, har rett til å utøve yrket midlertidig.

Dersom kontrollen avdekker vesentlig forskjell mellom tjenesteyterens yrkeskvalifikasjoner og den utdanningen som kreves, skal tjenesteyteren gis mulighet til å bevise at vedkommende har oppnådd de manglende kunnskaper eller ferdigheter ved hjelp av en egnethetsprøve. Tjenesteyteren skal gis mulighet til å gjennomføre egnethetsprøven innen en måned etter det ble truffet avgjørelse om egnethetsprøve.

Egnethetsprøven må bestås før midlertidig tjeneste kan utøves. Regionvegkontorets vedtak kan påklages til Vegdirektoratet.

Kapittel 4 Avsluttende bestemmelser

§ 17 Administrativt samarbeid

Regionvegkontoret og vedkommende myndighet i det land søker har tilegnet seg sine yrkeskvalifikasjoner skal samarbeide nært og gi hverandre gjensidig bistand for å tilrettelegge anvendelsen av direktiv 2005/36/EF. Regionvegkontoret skal påse at de opplysninger som utveksles blir behandlet fortrolig.

Regionvegkontoret og vedkommende myndighet i det land søker har tilegnet seg sine yrkeskvalifikasjoner skal utveksle opplysninger vedrørende disiplinære eller strafferettslige sanksjoner som treffes, eller vedrørende andre alvorlige, særlige omstendigheter, som kan få konsekvenser for utøvelse av de yrkene som er regulert i denne forskrift.

§ 18 Utfyllende regler

Vegdirektoratet kan gi utfyllende bestemmelser i samsvar med direktiv 2005/36/EF, herunder om innhold, organisering og gjennomføring av prøveperiode og egnethetsprøve.

§ 19 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. september 2012.

DEL III

Forskrift om endring i forskrift 13. mai 2009 nr. 589 om kjøretøyverksteder (I), forskrift om endring i forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy (II), forskrift om endring i forskrift 12. juni 2009 nr. 637 om krav til opplæring, prøve og kompetanse for utrykningskjøring (III) og forskrift om endring i forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. (IV)

I.

I forskrift 13. mai 2009 nr. 589 om kjøretøyverksteder gjøres følgende endringer:

§ 9 femte ledd første punktum skal lyde:

Krav til teknisk leder anses videre oppfylt på *bakgrunn* av annen relevant utdanning eller praksis dersom regionvegkontoret finner denne likeverdige med *forannevnte*.

§ 9 femte ledd annet punktum oppheves.

§ 9 nytt sjette ledd skal lyde:

Krav til teknisk leder kan også anses oppfylt på bakgrunn av tilsvarende yrkeskvalifikasjoner ervervet i annen EØS-stat, jf. forskrift om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner fra annen EØS-stat på vegtrafikklovens område.

Gjeldende § 9 sjette ledd blir syvende ledd.

II.

I forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy gjøres følgende endringer:

§ 11 femte ledd skal lyde:

Krav til teknisk leder anses videre oppfylt på *bakgrunn* av annen relevant utdanning eller praksis dersom regionvegkontoret finner denne likeverdige med *forannevnte*.

§ 11 femte ledd annet punktum oppheves.

§ 11 nytt sjette ledd skal lyde:

Krav til teknisk leder kan også anses oppfylt på bakgrunn av tilsvarende yrkeskvalifikasjoner ervervet i annen EØS-stat, jf. forskrift om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner fra annen EØS-stat på vegtrafikklovens område.

Gjeldende § 11 sjette ledd blir syvende ledd.

III.

I forskrift 12. juni 2009 nr. 637 om krav til opplæring, prøve og kompetanse for utrykningskjøring gjøres følgende endring:

§ 39 skal lyde:

Regionvegkontoret kan godkjenne *fører av utrykningskjøretøy*, utrykningsinstruktør og undervisningsansvarlig som har tilegnet seg yrkeskvalifikasjoner i annen EØS-stat. Dette er regulert i forskrift om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner fra annen EØS-stat på vegtrafikklovens område.

IV.

I forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. gjøres følgende endring:

§ 6-2 annet ledd skal lyde:

Godkjenning som trafikklærer gis av regionvegkontoret i regionen der vedkommende skal begynne sin lærervirksomhet. *Regionvegkontoret kan også godkjenne trafikklærere på bakgrunn av yrkeskvalifikasjoner ervervet i annen EØS-stat, jf. forskrift om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner fra annen EØS-stat på vegtrafikklovens område.* Godkjenning på bakgrunn av utdanning og praksis *utenfor EØS-området* gis av Vegdirektoratet.

§ 6-13 annet ledd skal lyde:

Godkjenning som faglig leder gis av regionvegkontoret i regionen der vedkommende skal begynne sin lærervirksomhet. *Regionvegkontoret kan også godkjenne faglig leder på bakgrunn av yrkeskvalifikasjoner ervervet i annen EØS-stat, jf. forskrift om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner fra annen EØS-stat på vegtrafikklovens område.* Godkjenning på bakgrunn av utdanning og praksis *utenfor EØS-området* gis av Vegdirektoratet.

§ 6-16 oppheves.

V.

Forskriftene trer i kraft 1. september 2012.