



Statens vegvesen

Høring om nærmere gjennomføring av

Yrkessjåførdirektivet

RAPPORT

Veg- og trafikkavdelingen



Del A

Utredning med vekt på modellvalg

Vegdirektoratet
Veg- og trafikkavdelingen
Oktober 2006

FORORD

Vegdirektoratet sender med dette forslag til forskrift om krav til grunnleggende kvalifikasjoner og regelmessig etterutdanning for førere i person- og godstransport m.m. (yrkessjåførforskriften) ut på offentlig høring til berørte parter. Reglene har betydning for de fleste som skal føre tunge kjøretøy i ervervssammenheng. Forskriften vil foreta en nærmere gjennomføring av direktiv 2003/59/EF, og vil ha sitt lovgrunnlag i en ny § 29 i vegtrafikkloven. Lovparagrafen forventes vedtatt av Stortinget i høstsesjonen 2006.

Høringsdokumentene er rent systematisk inndelt i to hoveddeler, del A og del B:

- Del A er en utredning som behandler direktivets innhold og konsekvenser, med hovedvekt på valget av utdanningsmodell for tilegnelsen av grunnleggende kvalifikasjoner.
- Del B inneholder utkast til forskrift, med tilhørende generelle og spesielle kommentarer.

Direktivet i dansk utgave følger vedlagt Del A. Foreløpig foreligger ikke direktivet i offisiell norsk oversettelse.

Vegdirektoratet
10. oktober 2006

Innhold

SAMMENDRAG AV DEL A OG DEL B.....	iii
<i>Høringen</i>	<i>iii</i>
<i>Direktivets innhold.....</i>	<i>iii</i>
<i>Hvem som omfattes av direktivet.....</i>	<i>iv</i>
<i>Yrkessjåførdirektivet i forhold til eksisterende opplæringsordninger.....</i>	<i>iv</i>
<i>Valg av modell.....</i>	<i>iv</i>
<i>Forskriftsforslaget.....</i>	<i>vi</i>
<i>Administrative og økonomiske konsekvenser</i>	<i>vii</i>
1. Innledning.....	1
<i>1.1 Bakgrunn for høringen.....</i>	<i>1</i>
<i>1.2 Høringsdokumentets oppbygging</i>	<i>1</i>
<i>1.3 Utredningsprosessen</i>	<i>2</i>
2. Direktivets innhold.....	3
<i>2.1 Innledning</i>	<i>3</i>
<i>2.2 Direktivets formål og bakgrunn.....</i>	<i>3</i>
<i>2.3 Grunnleggende kvalifikasjoner</i>	<i>4</i>
<i>2.4 Etterutdanning.....</i>	<i>4</i>
<i>2.5 Utdanningsland.....</i>	<i>4</i>
<i>2.6 Læresteder.....</i>	<i>5</i>
<i>2.7 Undervisningspersonell.....</i>	<i>5</i>
<i>2.8 Unntak.....</i>	<i>5</i>
<i>2.9 Opparbeidede rettigheter</i>	<i>5</i>
<i>2.10 Bevis for tilegnede kvalifikasjoner</i>	<i>5</i>
3. Yrkessjåførdirektivet sett i forhold til eksisterende ordninger.....	7
<i>3.1 Sammenheng mellom dagens føreropplæring og fagemner i direktivet</i>	<i>7</i>
<i>3.2 Emner i norsk føreropplæring for tunge kjøretøyer.....</i>	<i>8</i>
<i>3.3 Emner i Yrkessjåførdirektivet.....</i>	<i>9</i>
<i>3.4 Direktivets læremner sammenholdt med gjeldende føreropplæring.....</i>	<i>11</i>
<i>3.5 Kvalifikasjonsnivå</i>	<i>11</i>
<i>3.8 Fagbrev som yrkessjåfør</i>	<i>12</i>
<i>3.9 Løyve etter yrkestransportregelverket.....</i>	<i>13</i>
4. Beskrivelse av de alternative modeller for gjennomføring av grunnutdanningen	14
<i>4.1 Timemodellen</i>	<i>14</i>
<i>4.2 Prøvemodellen.....</i>	<i>15</i>
<i>4.3 Gradvis utvidelse av førerrettigheter</i>	<i>16</i>
<i>4.4 Forholdet til førerprøven.....</i>	<i>17</i>

5. Vurdering av modellene for grunnutdanningen.....	18
5.1 Mål, innhold, metoder og evaluering	18
5.2 Elevene	19
5.3 Andre aktører	21
5.4 Administrative og økonomiske konsekvenser ved modellvalget	23
5.5 Fremmede stater.....	28
6. Valg av modell for å erverve grunnleggende kompetansebevis	29
7. Generelle økonomiske og administrative konsekvenser	31
7.1 Kostnader for fremtidige yrkessjåfører	31
7.2 Konsekvenser for transportbedrifter	32
7.3 Konsekvenser for opplæringsinstitusjoner	34
7.4 Konsekvenser for det offentlige	34
7.5 Samfunnsøkonomiske betraktninger.....	35
Litteraturliste	36
Vedlegg A1.....	37
Rådsdirektiv 2003/59/EF (dansk utgave).....	37

SAMMENDRAG AV DEL A OG DEL B

Høringen

Vegdirektoratet skal forestå de nødvendige tiltak for at rådsdirektiv 2003/59/EF (kalt yrkessjåførdirektivet) skal gjennomføres i norsk rett innen EØS-komiteens beslutning trer i kraft. Senest 1. februar 2007. Ordningen vil bli hjemlet i en ny § 29 i vegtrafikkloven. Vegdirektoratet sender med dette ut på høring forslag til forskrift for den nærere gjennomføringen av ordningen. Forskriftsforslaget med tilhørende kommentarer er gitt dokumentnavnet Del B.

Direktivets innhold

Direktivet innebærer at alle nye yrkessjåfører må erverve et kompetansebevis for å kunne drive yrkesmessig transport i de respektive kjøretøygrupper (fordelt på hhv. gods- og persontransport). Beviset vil dokumentere oppfyllelsen av de grunnleggende kvalifikasjonskrav som angis i direktivet. Alle nye sjåfører må deretter gjennomføre regelmessig etterutdanningskurs. For bussklassene vil ordningen gjelde fra 10. september 2006, og for lastebilklassene fra 10. september 2009.

Den som erverver førerrett i innen de to ovennevnte datoer må likevel ikke tilegne seg de grunnleggende kvalifikasjoner, men må i likhet med nye sjåfører gjennomgå regelmessig etterutdanning. Direktivet unntar også fører av særskilte kjøretøy fra direktivets kompetansekrav. Fører av kjøretøy som benyttes av Forsvaret, Politiet, Brannvesen, ambulansetjenester unntas. Direktivet unntar også privatkjøring og transport av utstyr som benyttes i forbindelse med sjåførens yrkesvirksomhet, forutsatt at kjøringen ikke er sjåførens hovedaktivitet.

Gjennom harmonisering av lovgivning i EØS-området har yrkessjåførdirektivet til formål å sikre like konkurransevilkår, sikre gjennomføringen av de fire friheter, samt fremme rekruttering til, og å sikre omdømmet til sjåføreryrket. Direktivet søker også å bedre trafiksikkerheten, samt å sikre at sjåførene har de nødvendige kvalifikasjonene til å utøve person eller godstransport i yrkesmessig sammenheng.

Medlemsstatene må i utgangspunktet velge mellom to alternative modeller for erverv av de grunnleggende kvalifikasjoner. Enten ved at kandidaten avlegger en omfattende teoretisk og praktisk prøve uten krav om noe obligatorisk opplæring, eller ved å gjennomgå en 280 (klokke-)timers obligatorisk opplæring, og avlegge en mindre avsluttende teoretisk prøve. Den enkelte stat kan i tillegg velge å tilby en mulighet for å erverve de påkrevde kvalifikasjoner gjennom en komprimert obligatorisk opplæring på 140 timer. Denne ordningen gir begrensede rettigheter for de i aldersgruppen 18 – 23 år.

Den som innehar et kompetansebevis for eksempelvis for godstransport, kan utvide sitt kompetansebevis til også å gjelde for persontransport, og omvendt. Opplæringen eller prøven – ettersom modellvalg – skal da kun omfatte de emnene som er spesifikke for denne transporttypen.

Alle som innehar kompetansebevis må gjennomgå regelmessig etterutdanning. For å opprettholde yrkessjåførkompetansen skal den enkelte, gjennomføre 35 (klokke-)timer

etterutdanning hvert femte år. Det heter i direktivet at opplæringen må skje i perioder på ikke mindre enn 7 timer. Utdanningen skal ta utgangspunkt i direktivets emneliste, men også tilpasses den enkeltes faglige behov.

Direktivets vedlegg 1, del 1, oppstiller det minimums kompetansenivå eleven skal ha ved oppnådd kompetansebevis.

Hvem som omfattes av direktivet

Ordningen vil omfatte anslagsvis 5000 nye sjåførere årlig. Over 80 % vil på grunn av alder vil kunne gjennomføre komprimert opplæring (140 timer) uten å dermed få begrensede sjåførrettigheter. Kun 5 % av førerkortkandidatene har opplæring fra videregående skole, resten fra de private trafikkskolene. Ca. 10 000 personer omfattes årlig av etterutdanningen.

Yrkessjåførdirektivet i forhold til eksisterende opplæringsordninger

For best mulig å se yrkessjåførdirektivet i en større sammenheng, er det nyttig å se det i forhold til gjeldende EØS-regler på førerkortområdet, gjeldende norsk føreropplæring i tungbilklassene og de krav som stilles for å oppnå løyve for gods- eller persontransport i medhold av yrkestransportloven.

Vår egen føreropplæring går lenger enn førerkortdirektivets minstekrav og omfatter deler av yrkessjåførdirektivets lærestoff. Dette gjør at deler av den obligatoriske føreropplæringen i tungbilklassene også kan gjøres gjeldende som opplæring etter yrkessjåførdirektivet.

Yrkessjåførdirektivet har også en relasjon til fagutdanningen for yrkessjåfører. Opplæringen til fagbrev går lenger enn både føreropplæringen og innholdet i det nye direktivet. Det tas sikte på at elever i videregående skole skal kunne tilegne seg kompetansebevis som yrkessjåfør som en del av utdanningen til fagbrev. Ordningen med å ta fagbrev er ikke videre utbredt for yrkessjåfører her i landet; antallet nye fagbrev pr. år er ca. 5 % av de som årlig erverver førerkort for buss eller lastebil første gang.

Yrkessjåførdirektivet åpner for at personer som har transportløyve etter forskrift om yrkestransport, kan innvilges fritak for de emner som dekkes av løyveutdanningens prøver. Ved at løyvekravet bare gjelder den som selv driver slik virksomhet, faller sjåfører i alminnelige ansettelsesforhold utenfor. Yrkessjåførdirektivets krav vil derimot bli et grunnvilkår for å virke som sjåfør, og får dermed anvendelse på en betydelig større personkrets enn løyveinstituttet. Det fremstår som lite praktisk at personer i fremtiden vil erverve transportløyve før bevis for yrkessjåførkompetanse er oppnådd.

Valg av modell

Valget av utdanningsmodell gir medlemsstatene adgang til å velge den modell som best samsvarer med den enkelte lands tradisjon og holdning for sjåføreropplæring. Gjeldende norsk føreropplæring må karakteriseres som en kombinasjon av prøve- og timemodell, og legger således ikke sterke tradisjonsmessige føringer for modellvalget. Bak denne kombinasjonen av utdanningsløsninger i føreropplæringen ligger et ønske om å ivareta alle læreplanens mål, også slike som ikke lett kan måles ved en prøve.

I forbindelse med Vegdirektoratets forslag til valg av modell, har følgende moment i særlig grad talt for prøvemodellen:

- Prøvemodellen gir større frihet både for elev og opplæringsarrangør for individuelt tilpasset opplæring.
- Kan bli billigst for eleven fordi den åpner frivillig opplæring uten krav om obligatoriske timer.
- Med en prøvemodell slipper det offentlige å håndtere forholdet mellom ordinær grunnutdanning og intensivopplæring samt fravær fra undervisningen.
- Mer effektiv kvalitetssikring av kompetansenivå/måloppnåelse.
- Sannsynligvis mindre offentlig regulering av den grunnleggende opplæringen. Medfører også mindre behov for tilsyn.
- Mindre behov for formell kompetanse blant undervisningspersonellet.
- Best egnet for fjernundervisning.
- Mulig å oppnå en faglig, tidsmessig og økonomisk gevinst ved å gjennomføre praktisk førerprøve og praktisk direktivprøve samtidig.

I forbindelse med Vegdirektoratets forslag til valg av modell, har følgende moment i særlig grad talt for timemodellen:

- Større grad av forutberegnelighet for elevene. Utdanningsforløpet blir mer oversiktlig og lettere å planlegge, hva tidsbruk og kostnader angår.
- I timemodellen vil undervisningen i mindre grad være eksamensrettet. Mye av direktivets lærestoff har elementer av holdningsmessig karakter, som i mindre grad kan ivaretaes i en prøvesituasjon.
- Modellen bidrar til en mer fleksibel undervisning, der elevene i større grad kan involveres.
- At utdanningen går over et visst tidsrom gir bedre grunnlag for å gå i dybden på lærestoffet, og bidra til faglig modning.
- Avkrysningsprøve vil være enklere for elever har problemer med å framstille lærestoff skriftlig, jf. prøvemodellens 4 timers casebaserte prøver.
- Bruk av fjernundervisning vil kunne gjøre timemodellen mer tilpasset den enkeltes behov, enn tradisjonell klasseromsundervisning.
- Timemodellen vil være lik modellen for den regelmessige etteropplæringen. Dette gir administrative fordeler for alle aktører.
- Ved valg av timemodellen realiseres fordelene ved direktivets adgang til å tilby en komprimert utdanningsmodell best, da eksisterende apparat for teoretisk prøve, opplæring, godkjenning og tilsyn kan benyttes.

Valget av utdanningsmodell for den grunnleggende delen har vært komplekst og vanskelig. Det finnes gode argumenter både for og i mot begge modellene. I vurderingen har det særlig blitt forsøkt å se modellvalget i lys av vegtransportnæringens karakter, og da særlig behovene til arbeidsgivere og sjåførere.

Etter en samlet vurdering av de ovenstående momenter finner Vegdirektoratet å foreslå at timemodellen legges til grunn for utformingen av forskriftens regler om tilegnelsen av de grunnleggende kvalifikasjoner. Forskriftens forslag gjennomføringen av den grunnleggende opplæringen vil dermed bygge på timemodellen.

Forskriftsforslaget

En ny § 29 i vegtrafikkloven vil etablere det rettslige grunnlaget for gjennomføringen av direktivet. Lovbestemmelsen vil gi departementet kompetanse til å foreta den nærmere gjennomføringen av ordningen ved forskrifter.

Forslaget til yrkessjåførforskrift inneholder 11 kapitler som regulerer virkeområde, opplæringen (grunnleggende kvalifikasjoner og etterutdanningen) og eksamen, læresteder og undervisningspersonell, tilsyn med lærestedene, bevisutstedelse og avsluttende bestemmelser. De enkelte paragrafene i forskriftsforslaget kommenteres i høringsdokumentets del B, men i dette sammendraget skal vi likevel nevne følgende hovedpunkter i forskriftsforslaget:

- Begrepet yrkessjåførkompetanse innføres, og betegner retten til å mot vederlag virke som yrkessjåfør i de aktuelle tungbilklassene.
- For å virke som yrkessjåfør må man hele tiden ha gyldig bevis for at man har yrkessjåførkompetanse. Dette dokumenteres i utgangspunktet ved avmerking av særskilt kode i førerkortet, eller ved utstedelse av særskilt yrkessjåførbevis for den som ikke har norsk førerkort.
- Personer som har førerrett ved ordningens ikrafttreden, må ikke tilegne seg de grunnleggende kvalifikasjoner, men må gjennomføre regelmessig etterutdanning.
- For disse personene skal etterutdanningen gjennomføres for første gang i perioden 3 – 7 år etter ordningens ikrafttreden. Dette grunngis i hensynet til en fordeling av elevbelastningen på opplæringsapparatet og en streben etter å muliggjøre samsvar mellom syklusene for regelmessig etterutdanning (5 år) og det kommende EØS-kravet om 5 års gyldighet for tungbilførerkort.
- Forskriftsforslaget viderefører direktivets unntakskatalog.
- Det kreves ikke førerrett for å gjennomføre yrkessjåfør opplæring.
- Grunnopplæringen gjennomføres med utgangspunkt i timemodellen – 280 klokke timer.
- Det gis adgang til å tilby kurs etter komprimert modell. Likevel slik at denne forslås å inneholde 20 timer praktisk kjøring slik at denne får et omfang på 150 timer.
- I forbindelse med gjennomføringen av grunnopplæringen vil inntil 34 obligatoriske undervisningstimer fra føreropplæringen gjøres om til inntil 21 klokke timer opplæring etter yrkessjåførforskriften. Ved erverv av både førerkort og yrkessjåførbevis må dermed denne opplæringen bare gjennomføres en gang.
- Den obligatoriske opplæringen avsluttes med en teoretisk prøve som gjennomføres ved en trafikkstasjon. Prøveformen er en PC-basert avkrysningsprøve med spørsmål fra hvert av direktivets hovedemner.

- Ved gjennomføringen av 70 timer (35 timer, komprimert variant som gir begrensede rettigheter i aldersgruppen 18-23 år) opplæring og gjennomføring av en mindre teoretisk prøve, kan kompetansen utvides til også å gjelde den andre transporttypen.
- Etterutdanningskurs på 35 timer må gjennomføres inne hvert 5. år. Hvert kurs må gjennomføres i løpet av en periode fra 5 dager inntil 6 måneder. Det foreslås at etterutdanningen deles inn i fem delkurs/moduler à 7 timer.
- For å tilby undervisning etter denne forskriften må lærestedet godkjennes av Statens vegvesen. Kravene til godkjenning foreslås i samsvar med direktivets krav. Dette innebærer administrative krav, krav til undervisningens pedagogiske innhold og undervisningspersonellens kvalifikasjoner.
- Det foreslås at lærestedene pålegges å foreta elektronisk innmelding til TSK-registeret av elevenes gjennomførte obligatoriske opplæring.
- Det legges til rette for at yrkessjåføropplæring kan gjennomføres i regi av videregående skoler.
- Vegdirektoratet kan godkjenne læresteder for å tilby deler av lærestoffet som fjernundervisning eller opplæring i avansert simulator.
- Det etableres en ordning med godkjenning av undervisningsansvarlig ved lærestedet. Denne tillegges et overordnet administrativt, faglig og pedagogisk ansvar, beslektet med trafikkopplæringsforskriftens faglig leder-funksjon.
- Godkjenninger av læresteder og undervisningsansvarlige kan tilbakekalles i samsvar med forskriftens regler og alminnelige forvaltningsrettslige regler.
- Det stilles ikke krav godkjenning av det enkelte undervisningspersonell. Likevel utformes krav til den enkeltes faglige og pedagogiske bakgrunn.
- Det kreves ikke utdanning som trafikklærer for å være undervisningspersonell etter ordningen.
- Det stilles i utgangspunktet krav om minst 150 studiepoeng høyere faglig og pedagogisk utdanning for å undervise i emner som har faglig sammenheng med den enkeltes utdanningsbakgrunn. Inntil videre vil likevel også trafikklærere som oppfyller gjeldende krav kunne undervise i relevante emner.
- Statens vegvesen vil føre tilsyn med godkjente læresteder.

Administrative og økonomiske konsekvenser

Ordningen vil medføre behov for nye stillinger i Statens vegvesen. Dette vil være stillinger i forbindelse med saksbehandling, administrasjon, systemutvikling, prøveapparat og tilsyn. Det antas at timemodellen vil kreve om lag 15 nye årsverk, mens prøvemodellen skaper behov for om lag 30 nye årsverk. Det er den mer omfattende prøveformen som gjør timemodellen mer

ressurskrevende. Uavhengig av modellvalg vil etterutdanningsordningen også kreve anslagsvis 3 nye årsverk i Statens vegvesen.

Gjennomføringen av direktivet vil kunne medføre noen mindre administrative og økonomiske konsekvenser for skoleverket, men det antas at yrkessjåføropplæringen vil gå inn under videregående skoles utdanning innen Fagbrev yrkessjåfør.

Elevkostnadene kan tenkes å bli forskjellige avhengig av modellvalget. Ved gjennomføringen av 280 timers modell beregnes elevens merkostnader – utover føreropplæringen – til om lag kr. 30 000. Ved at gjeldende føreropplæring allerede er i samsvar med deler av yrkessjåførdirektivet oppnås en besparelse på 10 000 kroner. Gjennomføring av komprimert opplæring antas å koste den enkelte i overkant av 20 000 kroner. Prisanslagene over inkluderer gebyr for prøve og utstedelse av bevis. De samlede elevkostnader forventes dermed å bli i størrelsesorden 100 -150 millioner kroner.

Ved prøvemodellen vil det være individuelle forskjeller på hvor mye frivillige opplæringstjenester den enkelte vil kjøpe. I tillegg til kostnader til frivillig opplæring og eventuell leie av kjøretøy til den praktiske prøven, kommer kostnader på omlag 3 000 kroner i form av prøvegebyr. De samlede elevkostnader ved prøvemodellen kan vanskelig beregnes.

For å utvide kompetansebeviset fra å gjelde gods- eller persontransport, til også å gjelde den andre transporttypen anslår Vegdirektoratet at elevene samlet må betale i 10 000 kroner. Ved utvidelse etter prøvemodellen vil kostnadene bli om lag 3 000 kroner, pluss kostnadene ved kjøp av frivillige opplæringstjenester og eventuell leie av kjøretøy til den praktiske prøven.

Elevkostnadene i forbindelse med etterutdanningen beregnes til om lag 3 000 kroner

Innføringen av ordningen – og da særlig timemodellen – vil skape behov for anslagsvis fra 80 til 120 undervisningsstillinger hos private aktører.

Utbredelsen av fjernundervisning vil ha betydning for kostnadene ved opplæringen og behovet for lærerkrefter.

Innføringen av ordningen vil ha konsekvenser for arbeidsgivere i form av ansattes fravær, særlig i forbindelse med etterutdanningen. Eventuelle kostnader tilknyttet finansiering arbeidstakernes etterutdanning.

Ordningen antas å ha positive konsekvenser for trafikksikkerheten, HMS og yrkessjåførenes evne til miljøvennlig og ressursbesparende kjøring. Det er uvisst hvilken innvirkning ordningen vil ha på rekrutteringen til yrket. Det bemerkes i den sammenheng at direktivets fortale fremhever at et av direktivets formål er å øke de unges interesse for sjåføryrket, og slik bidra til rekruttering.

1. Innledning

1.1 Bakgrunn for høringen

Vegdirektoratet er tillagt ansvar for å stå for den rettslige og faktiske gjennomføringen av rådsdirektiv 2003/59/EF (heretter også kalt yrkessjåførdirektivet) i norsk rett. Direktivet krever at yrkessjåfører i de tyngre klasser (C1, C, CE, C1E, D, D1, DE og D1E) skal tilegne seg grunnleggende yrkeskvalifikasjoner og gjennomgå regelmessig etterutdanning. Kravet skal hjemles i vegtrafikklovgivningen. Samferdselsdepartementet legger høsten 2006 fram en odelstingsproposisjon for Stortinget, med forslag til hjemmelsbestemmelse gjennom en § 29 i vegtrafikkloven.

Nasjonale gjennomføringsbestemmelser må fastsettes i samsvar med de rammer direktivet stiller opp. Yrkessjåførdirektivet er likevel slik utformet at det på noen punkt gir medlemsstatene valgmuligheter. Det må blant annet tas stilling til:

- Om grunnopplæringen skal gjennomføres som en ordning med obligatorisk opplæring eller en ordning med større avsluttende prøver, uten obligatorisk opplæring.
- Om det skal gis mulighet for å velge en komprimert modell
- Om det skal gis fritak for gjennomført løyveutdanning
- Om skal fastsettes lavere aldersgrenser for kjøring av buss dersom sjåføren har kompetansebeviset
- Om det skal utstedes eget bevis eller påtegning i førerkortet

Vegdirektoratets forslag til forskrift for den nærmere gjennomføring av ordningen gis i dette dokumentets vedlegg 1. I forskriftsforslaget taes det stilling til de valgmuligheter direktivet gir medlemsstatene. Vegdirektoratet vil likevel be høringsinstansen særskilt om å ta stilling til og eventuelt kommentere de gjennomføringsvalg som kommer til uttrykk i forskriften.

Gjennom EØS-komiteens beslutning av 2. juni 2006 ble direktivet vedtatt innlemmet i EØS-avtalen. Direktivet er likevel vel av en slik karakter at Stortingets samtykke er nødvendig før EØS-komiteens vedtak kan tre i kraft. Norge må innen 2. desember 2006 gi melding til EØS-komiteen om at Stortinget har gitt slikt samtykke (ratifikasjon). EØS-komiteens beslutning vill deretter tre i kraft "den første dag i den annen måned" etter at EØS-komiteen mottok meldingen. Innen dette tidspunkt må Norge fastsatt det nødvendige regelverk for å gjennomføre direktivet i norsk rett.

Det bemerkes at direktivet på nåværende tidspunkt ikke finnes i offisiell norsk oversettelse.

1.2 Høringsdokumentets oppbygging

Høringsdokumentet består av to deler. Dette dokumentet som er benevnt som Del A hvor vi foretar utredningsarbeidet om ordningen og Del B hvor Vegdirektoratets forslag til forskrift for den nærmere gjennomføring av direktiv 2003/59/EF fremgår og kommenteres.

Del A skal gi kjennskap til direktivets innhold og dets valgmuligheter og gi et grunnlag for å vurdere forskriftsforslaget. Kapittel 2 gir derfor en gjennomgang av hovedtrekkene i direktivet. I kapittel 3 ses yrkessjåførdirektivet i sammenheng med eksisterende ordninger for

opplæring av yrkessjåfører. I kapittel 4 gis en beskrivelse av de alternative modellene for erverv av grunnleggende kompetanse og i kapittel 5 gis en vurdering av modellene. Selve valget av modell og begrunnelser for dette gjøres i kapittel 6. Generelle økonomiske og administrative konsekvenser beskrives i kapittel 7.

1.3 Utredningsprosessen

For å få signaler fra målgruppene, er det i løpet av utredningsprosessen gjennomført 2 kontaktmøter med representanter for bransjen, der særlig modellvalget for grunnopplæringen har vært tema. Ut over dette har vi også blitt invitert til å holde orienteringer hos og hatt kontakt med næringslivsorganisasjoner, fagforbund, skoleverket, trafikkskolebransjen hvor vi samtidig har vært åpne for tilbakemeldinger.

Vegdirektoratet har også hatt kontakt med de nordiske land og andre stater i EØS-samarbeidet. Andre lands arbeid har gått parallelt med vårt, og det er derfor opplysninger om utredninger og forberedende regelverksarbeid som ligger til grunn for vår informasjon.

Under arbeidet med dette forskriftsforslaget har også Vegdirektoratet utarbeidet utkast til og forestått høringen av forslaget til gjennomføringsbestemmelse for direktivet i vegtrafikkloven. De synspunkt som fremkom i forbindelse med denne høringen har også blitt tatt i betraktning ved utarbeidelsen av forslaget til forskrift.

2. Direktivets innhold

2.1 Innledning

Europaparlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF har sitt hjemmelsgrunnlag i Romtraktatens artikkel 71, og er vedtatt i henhold til traktatens artikkel 251.

Direktivet innebærer yrkessjåfører må erverve et kompetansebevis for å kunne drive yrkesmessig transport i de respektive kjøretøygrupper (fordelt på hhv. gods- og persontransport). Beviset dokumenterer at sjåførene oppfyller de kvalifikasjonskrav som gis i direktivet.

Kravene etter direktiv (EF) nr. 59/2003 kommer i tillegg til kravet om førerett (førerkort) og innebærer faglig sett en videreutdanning innen rasjonell og trafikksikker kjøring, samt innen andre sjåførfaglige emner. Direktivet er utformet slik at det trekker opp minimumsrammer som medlemsstatene må utforme sitt nasjonale regelverk i tråd med. Innenfor dette rammeverk gis medlemsstatene spillerom til å velge ulike gjennomføringsløsninger. For eksempel stiller direktivet opp alternative løsninger for tilegnelsen av de grunnleggende kvalifikasjoner.

Direktivet skiller mellom tilegnelse av grunnleggende kvalifikasjoner og krav om gjennomføring av regelmessig etterutdanning. Personer som ved ordningens ikrafttreden allerede har førerett i en av de aktuelle klassene, fritas fra å måtte tilegne seg de grunnleggende kvalifikasjoner. Direktivet unntar også førere av flere typer kjøretøys som ikke benyttes i næringsvirksomhet, eksempelvis førere av de kjøretøys som benyttes av Forsvaret, Politiet, Brannvesen og ambulansetjenestene.

Ved EØS-komiteens vedtak nr. 64/2006, ble EØS-avtalens vedlegg XIII om transport endret slik at direktivet ble innlemmet i EØS-avtalen. Direktivet er imidlertid av en slik karakter at gjennomføringen av direktivet i norsk rett krever lovendring. Grl. § 26, annet ledd kommer dermed til anvendelse, og Stortinget må gi sitt samtykke (ratifikasjon) før EØS-komiteens vedtak kan tre i kraft. Stortingsproposisjon med anmodning om Stortingets samtykke til EØS-komiteens vedtak og odelstingsproposisjon med forslag til ny § 29 i vegtrafikkloven vil begge bli fremmet i høstsesjonen 2006.

Ny § 29 i vegtrafikkloven vil etablere lovgrunnlaget for den nærmere gjennomføring av direktivet i norsk rett.

2.2 Direktivets formål og bakgrunn

Gjennom harmonisering av lovgivning i EØS-området har yrkessjåførdirektivet til formål å sikre like konkurransevilkår, sikre gjennomføringen av de fire friheter, samt fremme rekruttering til, og å sikre omdømmet til sjåføryrket. Direktivet søker også å bedre trafikksikkerheten, samt å sikre at sjåførene har de nødvendige kvalifikasjonene til å utøve person eller godstransport i yrkesmessig sammenheng.

Med unntak av særlige regler for unge sjåfører, har EU ikke hatt et harmonisert regelverk for yrkessjåfører. Det er heller ikke mange medlemsstater som har hatt noen yrkesutdanning

utover føreropplæringen i den aktuelle klassen. Majoriteten av sjåførere i EØS-området har dermed utøvd yrket sitt bare på grunnlag av førerkortet. EU mener at utviklingen på vegtransportmarkedet har ført til at det i dag blir stilt større krav til sjåførene enn tidligere. Yrkessjåførdirektivet blir sett på som et virkemiddel for å sikre at sjåførene holder en tilfredsstillende standard.

2.3 Grunnleggende kvalifikasjoner

Medlemsstatene må i utgangspunktet velge mellom to alternative modeller for erverv av de grunnleggende kvalifikasjoner. De nødvendige kvalifikasjoner oppnås enten ved å avlegge en omfattende teoretisk og praktisk prøve eller ved å gjennomgå en 280 (klokke-)timers obligatorisk opplæring, og en mindre avsluttende teoretisk prøve. Den enkelte EØS-stat må velge en av de alternative gjennomføringsmodellene.

Den enkelte stat kan i tillegg velge å tilby en mulighet for å erverve de påkrevde kvalifikasjoner gjennom en komprimert obligatorisk opplæring på 140 timer. Denne ordningen gir noe begrensede rettigheter for sjåførene i aldersgruppen 18 – 23 år, slik at disse sjåførene gis en gradvis utvidelse av sin rett til å føre de tyngste kjøretøyene i yrkessammenheng. EU-kommisjonen betegner dette som prinsippet om gradvis tilgang til å føre stadig tyngre kjøretøy, og begrunner prinsippet med at erfaring og modenhet gir økt trafikk sikkerhet.

Den som innehar et kompetansebevis for eksempelvis godstransport, kan utvide sitt kompetansebevis til også å gjelde for persontransport, og omvendt. Denne kompetanseutvidelsen skal da kun omfatte de emnene som er spesifikke for denne transporttypen.

2.4 Etterutdanning

Alle som innehar kompetansebevis, uansett hvordan dette er ervervet, må gjennomgå en regelmessig etterutdanning.

For å opprettholde yrkessjåførkompetansen skal den enkelte, etter oppnådd eller fornyet kompetanse, gjennomføre 35 (klokke-)timer etterutdanning innen hvert femte år. Det heter i direktivet at opplæringen må skje i perioder på minst 7 timer. Utdanningen skal ta utgangspunkt i direktivets emneliste, men også tilpasses den enkelte sjåførs faglige behov.

Etterutdanningen skal gjennomføres ved godkjent lærested. Direktivet er ikke til hinder for at bedrifter oppnår slik godkjenning for å tilby etterutdanningskurs.

2.5 Utdanningsland

Både statsborgere i medlemsstater og tredjelandstatsborgere som er ansatt eller beskjeftiget av virksomhet i medlemsstat omfattes av direktivet.

Utdanningen skal gjennomføres i den medlemsstat der en har sedvanlig bopel, alternativt der man arbeider når det gjelder etterutdannelse. For statsborgere av stat utenfor EØS, skal utdanningen gjennomføres i den medlemsstat der virksomheten vedkommende er tilknyttet er etablert eller der arbeidstillatelsen er utstedt.

2.6 Læresteder

Direktivet krever at statens kompetente myndigheter skal godkjenne de læresteder som skal yte grunn- og etterutdanning i medhold av direktivet. For å oppnå godkjenning krever direktivet at lærestedene tilfredsstiller faglige, pedagogiske og administrative krav. Eksempelvis skal undervisningspersonellet være i besittelse av relevant faglig- og pedagogisk kunnskap.

2.7 Undervisningspersonell

Direktivet krever at undervisningspersonellet skal ha faglig og pedagogisk kompetanse. I dette må innfortolkes et krav om lærekreftene skal være kapable til å gi undervisning i henhold til direktivets nivåkrav.

Det framgår av direktivet at trafikklærere med tungbilkompetanse bare er en av de grupper som vil kunne ha den nødvendige kompetanse.

2.8 Unntak

Direktivet unntar førere av følgende typer kjøretøy fra direktivets kvalifikasjonskrav:

- Fører av kjøretøy som ikke har høyere tillatt hastighet enn 45 km/t.
- Fører av kjøretøy som blir benyttet av Forsvaret, Sivilforsvaret, Brannvesen, Politiet eller på annen måte er underlagt disse tjenestene sin kontroll.
- Fører som benytter et kjøretøy til utvikling og testformål, forutsatt at kjøretøyet ennå ikke er tatt i bruk.
- Fører av kjøretøy benyttet til nød/redningssituasjoner.
- Fører av kjøretøy som fører dette under kjøretimer i forbindelse med erverv av førerkort eller yrkesbevis i den aktuelle klassen.
- Fører som benytter et aktuelt kjøretøy til vare eller godstransport i privat, til ikke-næringsmessig formål.
- Fører av kjøretøy som transporterer utstyr som skal brukes i forbindelse med førerens erverv, dette under forutsetning av at føring av det aktuelle kjøretøyet ikke er sjåførens hovedaktivitet.

2.9 Opparbeidede rettigheter

Bestemmelsene i direktivet vedrørende grunnleggende kvalifikasjonskrav gjelder ikke yrkessjåførere som er innehaver av førerkort i klasse D1, D1E, D eller DE, som er utstedt innen 10. september 2008, eller innehaver av førerkort i klassene C1, C1E, C eller CE som er utstedt innen 10. september 2009. Disse personene fritas fra kravet om å tilegne seg de grunnleggende kvalifikasjoner, men må gjennomføre regelmessig etterutdanning inne hvert femte år. For disse skal etterutdanning i utgangspunktet for første gang gjennomføres inne fem år etter ordningen trer i kraft for den aktuelle transporttypen. Direktivet gir likevel medlemsstatene et slingringsmonn på 3 til 7 år for den enkeltes første gangs gjennomføring.

2.10 Bevis for tilegnede kvalifikasjoner

Ved oppfylling av kvalifikasjonskravene skal bevis utstedes sjåførene. Bevis for de tilegnede kvalifikasjoner skal gjensidig godkjennes mellom statene i EØS. Slikt bevis kan i utgangspunktet utstedes på to ulike måter. Enten ved avmerking av en særskilt felleskapskode på førerkortets bakside, eller ved utstedelse av et særskilt yrkessjåførbevis i samsvar med de

spesifikasjoner som er gitt i EØS-komiteens beslutning om innlemmelse av direktiv (EF) nr. 59/2003.

Medlemsstatene plikter også å utstede et bevis for de tilegnede kvalifikasjoner for borgere som ikke er statsborgere i en EØS-stat, men som er ansatt i, eller benyttes av et foretak etablert i EØS-området. For disse personer skal retten til å utøve sjåføryrket i EØS-området fremgå av den førerattest slike tredjelandssjåfører plikter å medbringe under kjøring, jf. forordning 484/2002/EF. Til disse personene kan det som et supplement også utstedes det særskilte yrkessjåførbeviset

3. Yrkessjåførdirektivet sett i forhold til eksisterende ordninger

Direktivet har en nær faglig relasjon til vår gjeldende føreropplæring, gjeldende førerkortdirektiv, opplæringen fram mot fagbrev i yrkessjåførfaget, samt løyveutdanningen etter yrkestransportlovgivningen. I dette kapitlet vil vi se nærmere på hvordan disse tre forholdet seg til hverandre.

For enkelte tungbilsjåfører vil også opplæring innen transport av farlig gods være aktuelt. Vi ser imidlertid ingen direkte berøringspunkter til den forskriftsfestede ADR-opplæringen i det nye direktivets emneliste, og har derfor valgt å holde den opplæringen utenfor.

3.1 Sammenheng mellom dagens føreropplæring og fagemner i direktivet

Yrkessjåførdirektivet foreskriver teoretisk og praktisk kompetanseheving for yrkessjåfører. Ut over erverv av førerkort i tunge klasser, skal de som skal utøve sjåføryrket inneha en nødvendig tilleggskompetanse knyttet til selve yrkesutøvelsen. Det vil derfor være nærliggende å se innholdet i yrkessjåførdirektivet opp mot innholdet av føreropplæringen.

3.1.1 Forholdet til førerkortdirektivet

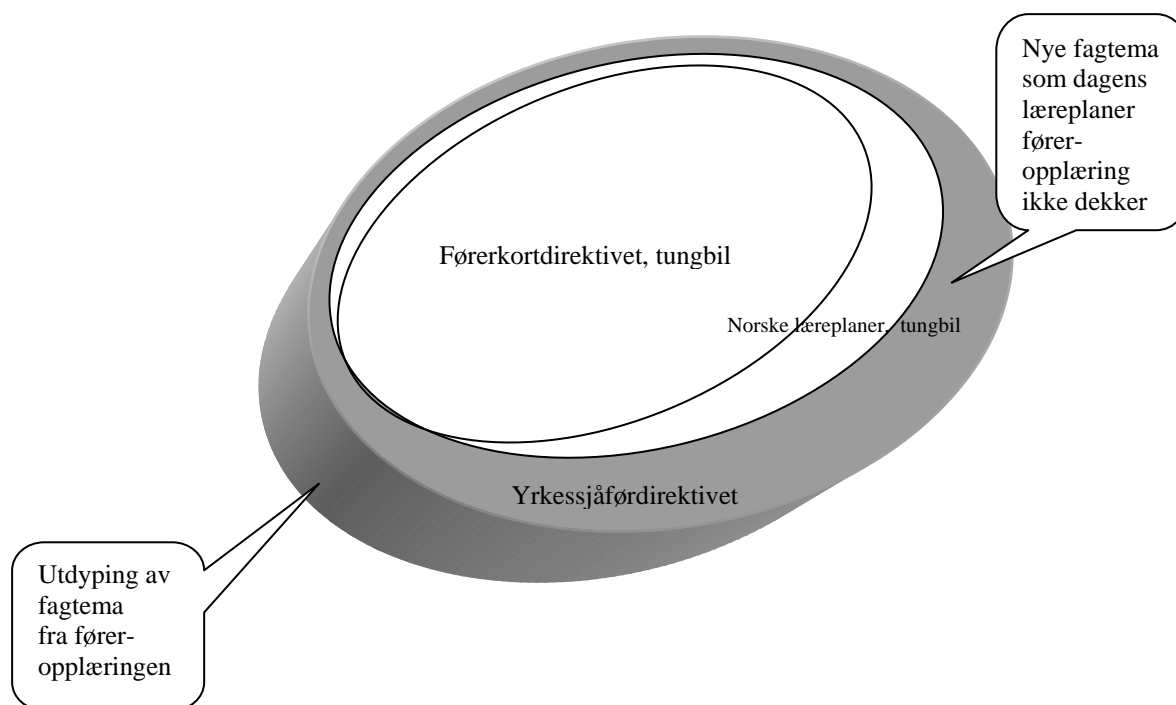
Førerkortdirektivet (rådsdirektiv 91/439/EØF og 2001/56/EF) regulerer kun kravene til førerprøvens innhold, og stiller ikke krav om obligatorisk opplæring. Selve føreropplæringen er ikke regulert i direktivs form, og medlemsstatene kan dermed selv utforme sin modell og sitt innhold. Yrkessjåførdirektivet og førerkortdirektivet regulerer formelt sett hver sine forhold - førerkort for selve kjøringen og kompetansebeviset for å kjøre yrkestransport - men har likevel en viss overlapp i emner.

Når det gjelder trafikal kompetanse, stiller yrkessjåførdirektivet opplæringskrav som går lenger og dypere enn forpliktelsene etter EØS-reglene om førerkort. Utover de læringsmål som gjelder trafikal kompetanse, foreskriver yrkessjåførdirektivet blant annet yrkesopplæring innen miljøvennlig kjøring, sikring av last, samt håndtering av fraktkontrakter, toll og spedisjonsdokumenter.

3.1.2 Førerkortdirektivet og norsk føreropplæring

1. januar 2005 innførte vi i Norge en ny føreropplæring. Opplæringen innen hver klasse er lagt opp i 4 trinn. Opplæringen styres av trinnvise mål, og kun for de målene som ikke lar seg måle til førerprøven av praktiske eller andre årsaker, er det lagt inn obligatorisk opplæring.

Ser en på innholdet i vår føreropplæring for tungbil, vil en finne at den emnemessig går lenger enn det førerkortdirektivet krever. Deler av yrkessjåførdirektivets kompetansekrav er allerede dekket i den norske tungbilopplæringen.



Figur 1. Sammenheng mellom førerkortdirektivet, norske læreplaner for tungbil og yrkessjåførdirektivet

3.2 Emner i norsk føreropplæring for tunge kjøretøyer

3.2.1 Generelt om tungbilopplæringen

Opplæringen innen en førerkortklasse er lagt opp i 4 trinn. Det er utarbeidet læreplaner som viser innhold og gjennomføring av opplæringen. De trinnvise målene og målene for hele opplæringen er forskriftsfestet. I opplæringen vektlegges: Lover, regler og trafikken som system, kjøreteknisk ferdighet, trafikal ferdighet, økonomisk og miljøvennlig kjøring, handlings- og vurderingstendenser, selvinnsett, planlegging og forberedelse før kjøring. For fullstendig oversikt over opplæringen henviser vi til læreplanene som er tilgjengelig på www.vegvesen.no.

3.2.2 Om den trinnvise opplæringen

Trinn 1 Grunnkurs: For klassene C1, C, D1 og D utgjøres trinnet av et obligatorisk grunnkurs på 3 timer.

Trinn 2 Grunnleggende kjøretøy- og kjørekompentanse: Opplæringen er rettet mot det å beherske selve kjøretøyet. Målene for trinnet styrer hva eleven skal lære. Det er ingen obligatorisk opplæring ut over en veiledningstime.

Trinn 3 Trafikal del: Opplæringen er rettet på kjøring i trafikk. Målene for trinnet styrer hva eleven skal lære. Det er ikke obligatorisk opplæring ut over en veiledningstime.

Veiledningstimer: Mot slutten av trinn 2 og 3 skal det gjennomføres en veiledningstime på 45 minutter. Timen skal inneholde både praktisk kjøring og en samtale. Måloppnåelsen er i prinsippet obligatorisk, men trafikkskolen kan ikke hindre at eleven går videre. Selv om opplæringen fortsetter på samme trinn, pålegges eleven ikke ny veiledningstime før overgang til neste trinn.

Trinn 4 Avsluttende opplæring: Opplæringen er rettet mot elevenes risikoforståelse. På trinn 4 er det lagt inn obligatoriske kurs av ulik varighet avhengig av klasse. Dette er kurs i emner hvor måloppnåelsen av praktiske eller evalueringsmessige årsaker er vanskelig å måle ved førerprøven:

- Obligatorisk kurs i ulykkesberedskap (1 dag). Felles kurs for alle tungbilklasser. Kurset inneholder emner som førstehjelp, rutiner for arbeid ved skadested og tiltak ved brann og røykutvikling slik at tungbilføreren kunne være en viktig ressursperson på et skadested.
- Obligatorisk kurs i sikring av last (1 dag). Felles kurs for klasse C1 og C. På kurset skal elevene få kjenneskap til krav som stilles til sikring av last og til sikringsutstyret og de skal kunne beregne og velge riktig sikringsutstyr. De skal også utføre forsvarlig sikring av ulike typer last.
- Obligatorisk sikkerhetskurs på bane. Klasse C og D har felles dagskurs, for klasse CE er det ytterligere en dag. Kursene skal medvirke til at ulykker med store kjøretøy unngås. Det legges vekt på at elevene får kunnskaper om hvordan ulike kjøretøy med ulikt utstyr og last oppfører under ulike kjøreforhold. Elevene får oppgaver relatert til vanlige ulykkesårsaker, og som ikke kan utføres på vanlig veg. Av praktiske årsaker har eleven mulighet for å ta dette kurset også inntil ett år etter at vedkommende har ervervet førerrett.
- Obligatorisk sikkerhetskurs på veg. Varighet varierer for den enkelte klasse. For klassene C og D er kurset på 6 undervisningstimer. Kurset for kl CE er på 10 undervisningstimer, hvorav 8 timers kjøring. Elevene skal kjøre i flere timer sammenhengende uten at reaksjonsmønsteret skal svekkes av tretthet. Kjøringen skal skje i område med variert miljø. Fokus skal være rettet mot risiko, faren for møteulykker og riktig fartstilpasning generelt.

3.2.3 Førerprøven

Prøven består av 2 deler; en teoretisk prøve og en praktisk prøve. Vurdering foretas i forhold til hovedmålene for de respektive førerkortklasser. Den teoretiske prøven består av spørsmål fra læreplanens emner. Det er avsatt 65 minutter til den praktiske prøven for hver av tungbilklassene. Førerkortdirektivets minimumskrav er 45 minutter kjøring. Den praktiske prøven består av en sikkerhetsk kontroll og kjøring i variert trafikkmiljø. Kravene til prøvekjøretøyet er mer omfattende enn minstekravene i førerkortdirektivet, med hensyn til størrelse og vekt.

3.3 Emner i Yrkessjåførdirektivet

3.3.1 Hovedemnene

I direktivets bilag 1 er det angitt en emneliste over de kunnskaper og ferdigheter som skal tilegnes gjennom den grunnleggende del og etterutdanningen. Lærestoffet er delt inn i tre hovedemner:

1. Videreutdanning i rasjonell kjøring med hovedvekt på sikkerhet
2. Regelkunnskap
3. Helse, trafiksikkerhet, arbeidsmiljø, service og logistikk

3.3.2 Konkretisering av hovedemnene

I tilknytning til hovedemnene er det gitt en konkretisering av hva emnene skal inneholde. I omtalen nedenfor er de kun stikkordmessig gjengitt. Hele direktivet er gjengitt i vedlegg 1. De tre hovedemnene er delt inn i felles lærestoff og lærestoff spesielt beregnet for hhv. godstransport (førerkortklassene C1 og C) og persontransport (førerkortklassene D1 og D)

Emne 1 Videreutdanning i rasjonell kjøring med hovedvekt på sikkerhet

Felles lærestoff

- 1.1 Mål: Kjenne de karakteristiske egenskapene ved kraftoverføring for å kunne optimere bruken av denne (motor, brennstofforbruk, gir).
- 1.2 Mål: Kjenne sikkerhetsanordningenes karakteristiske egenskaper og funksjoner med henblikk på å beherske kjøretøyet (bruk av bremsesystem og gir)
- 1.3 Mål: Kunne optimere brennstofforbruket

For yrkessjåførbevis godstransport

- 1.4 Mål: Kunne laste et kjøretøy i forhold til sikkerhetsforskriftene og korrekt bruk av kjøretøyet (krefter og stabilitet, girbruk, lastberegning, godsplassering, godstyper, lastsikring)

For yrkessjåførbevis persontransport

- 1.5 Mål: Kunne ivareta passasjerenes sikkerhet og komfort (krefter, samhandling, plassering, forholdet til passasjerer)
- 1.6 Mål: Kunne laste et kjøretøy i forhold til sikkerhetsforskriftene og korrekt bruk av kjøretøyet. (krefter, komfort, girbruk, lastberegning, godsplassering)

Emne 2 Regelkunnskap

Felles lærestoff

- 2.1 Mål: Kjennskap til vegtransportens sosiale kontekst og reglene (arbeidstid, kjøre- og hviletid, sjåførens rettigheter og plikter)

For yrkessjåførbevis godstransport

- 2.2 Mål: Kjennskap til reglene på godstransportområdet (transporttillatelse, internasjonal godstransport, dokumentbehandling)

For yrkessjåførbevis persontransport

- 2.3 Mål: Kjennskap til reglene for passasjerbefordring (spesielle passasjerbehov, passasjersikkerhet, lasting)

Emne 3 Helse, trafikksikkerhet, arbeidsmiljø, service og logistikk

Felles lærestoff

- 3.1 Mål: Oppmerksomhet overfor farer i trafikken og arbeidsulykker (ulykker tunge kjøretøy, konsekvenser av ulykker)
- 3.2 Mål: Å kunne forebygge kriminalitet og menneskesmugling (generell informasjon om emnet, forebygging, formelt ansvar)
- 3.3 Mål: Forebygging av fysiske risiko (ergonomi, godshåndtering, personlig verneutstyr)
- 3.4 Mål: Bevissthet om betydningen av fysisk og psykisk egnethet (kosthold, rus, tretthet, arbeidsbelastning)
- 3.5 Mål: Kunne vurdere nødsituasjoner (opptreden på skadested, førstehjelp, evakuering, følgeulykker, rapportering)
- 3.6 Mål: Å kunne tilpasse sin opptreden på en måte som bidrar til å høyne en servicevirksomhets omdømme (opptreden, sjåførrollen, passasjerkunnskap, kjøretøyvedlikehold, konsekvenser av tvister)

For yrkessjåførbevis godstransport

- 3.7 Mål: Kjennskap til veggodstransportens økonomiske kontekst og markedsorganisering

(ulike transportformer, konkurranse, bransjekunnskap, spesialisering, sektorens utvikling)

For yrkessjåførbevis persontransport

3.8 Mål: Kjennskap til den økonomiske kontekst for personbefordring på veg og markedsorganisering (ulike befordringsalternativ, bransjekunnskap, internasjonal passasjertransport)

3.3.3 Beskrivelse av praktiske prøver i yrkessjåførdirektivet

Direktivets vedlegg 1, del 2 punkt 2.2 inneholder en beskrivelse av prøvene i prøvemodellen. Det er kun for de 2 praktiske prøvene i prøvemodellen at det er spesifisert et innhold for prøven. For de teoretiske prøvene etter begge modellene for tilegnelse av de grunnleggende kvalifikasjoner, må prøvens innhold utledes på grunnlag av direktivets emneliste.

For videre gjennomgang av prøvene gitt i yrkessjåførdirektivet viser vi til den senere fremstillingen under.

3.4 Direktivets læreemner sammenholdt med gjeldende føreropplæring

Utgangspunktet for den norske føreropplæringen er det samme som i Yrkessjåførdirektivet; størst mulig grad av trafikk sikkerhet. Direktivets innhold var kjent da læreplanene for føreropplæringen ble utarbeidet. Nøyaktig omfang av kompetansen ervervet gjennom føreropplæringen i forhold til yrkessjåførdirektivets krav vil variere fra emne til emne.

Gjennom opplæringen etter yrkessjåførdirektivet vil man i Norge derfor i hovedsak få en utdypning og utvidelse av emner som allerede er behandlet i gjeldende føreropplæring. For de deler av føreropplæringen som per i dag allerede tilfredsstiller direktivets krav hva gjelder omfang og dybde, foreslår Vegdirektoratet at denne opplæringen anses som felles.

I tillegg kommer også emner i det nye direktivet som ikke behandles i føreropplæringen, slik som for eksempel kriminalitetsforebyggende tiltak og logistikk.

En nærmere sammenlikning og grensedragning vil komme til uttrykk i det senere forslaget til nasjonal tilpasset læreplanvedlegg til forskriften.

3.5 Kvalifikasjonsnivå

Direktivets vedlegg 1 inneholder en opplisting av emner som det skal tilegnes kunnskaper og ferdigheter innen som gjennom de grunnleggende kvalifikasjoner og etterutdanningen. Innen hvert emne er det likevel ikke angitt noe nivå på kunnskapene og ferdighetene.

Derimot krever direktivet innledningsvis i det samme vedlegget, at de som oppnår retten til å virke som yrkessjåfør skal tilfredsstille følgende nivåkrav:

Personer, som ønsker å bli sjåfører, skal oppnå et sådant nivå av kunnskaper og praktiske ferdigheter, som er nødvendig, for at de på sikker vis kan føre et kjøretøy av den relevante kjøretøyskategori.

Minimumsnivået for kunnskapene må ikke være lavere enn nivå 2 i den oversikt over utdannelsesnivåene, som finnes i bilag I til beslutning 85/368/EØF (1), dvs. et utdannelsesnivå, som er oppnådd ved obligatorisk skolegang supplert med ervervsutdannelse. (Fra dansk oversettelse).

Rådsvedtak 85/368/EØF sier følgende om opplæring på nivå 2:

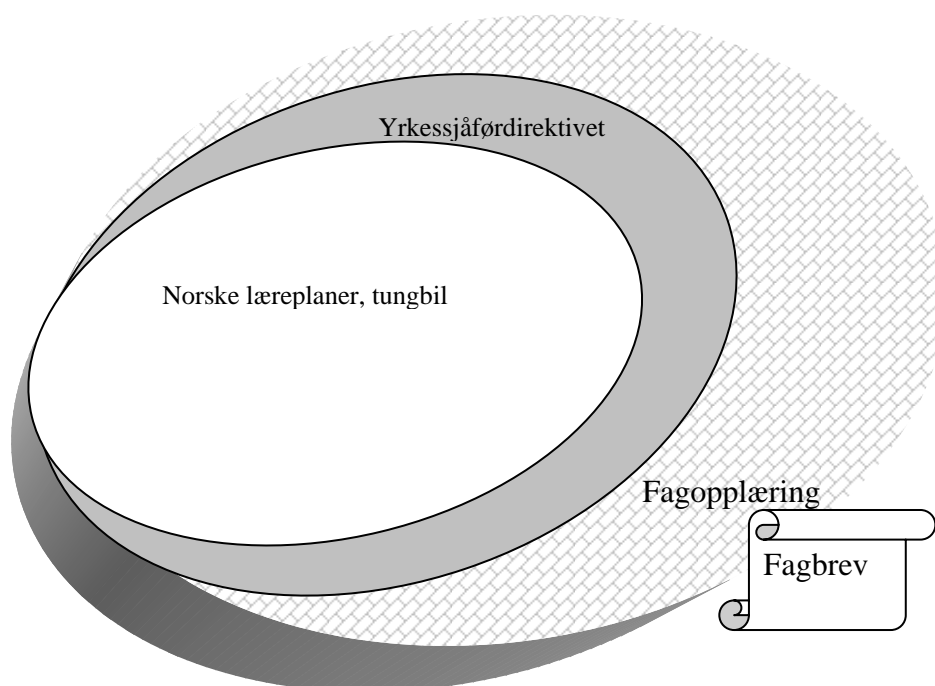
Obligatorisk skolegang og yrkesrettet opplæring (herunder særlig læretid).

På dette nivå oppnår man kvalifikasjoner til fullt ut å utøve en nøye avgrenset aktivitet samt til å bruke verktøy og teknikker i forbindelse med den. Aktiviteten består i første rekke i praktisk arbeid som kan utføres selvstendig innenfor rammen av de teknikker som er knyttet til den.”

Dette nivåkravet må følgelig implementeres gjennom den nærmede utforming av den utdannings- og prøveordning som velges for Norges gjennomføring av direktivet. Særlig må forholdet til føreropplæringen og førerprøvens emner og nivå avklares i gjennomføringsreglene.

3.8 Fagbrev som yrkessjåfør

Opplæringen til fagbrev er mer omfattende enn både føreropplæringen og innholdet i det nye yrkessjåførdirektivet.



Figur 2: Sammenheng mellom føreropplæringen, yrkessjåførdirektivet, fagopplæring og fagbrev.

Fagbrev som yrkessjåfør kan oppnås på 2 måter. Enten gjennom et 4-årig utdanningsløp i videregående skole, hvorav 2 år består vesentlig av læretid i bedrift - eller fagprøve på grunnlag av realkompetanse (praksiskandidat).

I 2004 ble det avlagt 345 fagprøver i yrkessjåførfaget, mens antallet førstegangsutstedte førerkort lå på 7211 (klasse C og D). I 1999 ble kun 2 % av fagprøvene avlagt av lærlinger, de øvrige stort sett av praksiskandidater. I 2004 var lærlingenes andel av fagprøvene økt til drøyt 60 %. Se for øvrig www.uttanningsdirektoratet.no

3.9 Løyve etter yrkestransportregelverket

Den som skal drive person- eller godstransport mot vederlag med tunge kjøretøy må ha løyve. Anvendelsesområdene til transportløyveinstituttet og yrkessjåførdirektivet er imidlertid ikke helt sammenfallende. Egentransport av gods som ledd i egen næringsvirksomhet er unntatt fra løyvekravet. Sjåfør som i ervervsmessig sammenheng skal utføre egentransport for en virksomhet, må likevel selv tilfredsstille yrkessjåførdirektivets kompetansekrav.

Yrkessjåførdirektivet får dermed anvendelse for en betydelig større målgruppe enn løyveinstituttet. Motsatt kan en person tenkes å drive transportvirksomhet – og dermed måtte ha transportløyve – uten å ha verken førerrett eller yrkessjåførkompetanse. Kravet om løyve har sitt grunnlag i yrkestransportlovgivningen, som igjen gjennomfører kravene etter direktiv 96/26/EF. Det foreligger et betydelig slektskap mellom føreropplæringens, yrkessjåførdirektivets og løyveutdanningens emner og nivåkrav. Løyveutdanningen består i dag av fem deler:

1. Samferdsel
2. Persontransport
3. Godsbehandling
4. Ledelse og økonomisk styring
5. Teoridelen til førerprøven klasse C, CE og D

Den videregående skolens opplæring i transportfaget tilbyr undervisning i alle emnene som dekkes av transportløyveutdanningen. Det gis også mulighet for å fremstille seg til eksamen i fagene som privatist.

Løyve kan også oppnås gjennom andre typer utdanning. Samferdselsdepartementet har i Rundskriv N-4/2002 angitt hvilke utdanninger som godtas eller gir fritak fra løyveutdanning. Deriblant eksisterer det en vel innarbeidet ordning med fjernundervisning som forholder seg til de samme læreplanene.

Yrkessjåførdirektivets artikkel 3 nr. 3 åpner for at den enkelte stat kan unnta personer som oppfyller de EØS-rettslige krav til yrkestransportkompetanse. For utdanningen etter yrkessjåførdirektivet vil dette kunne innebære Norge gis anledning til å fritta personer som gjennomfører transportløyveutdanning etter forskrift om yrkestransport for de emner som dekkes av prøvene etter løyveutdanningen.

4. Beskrivelse av de alternative modeller for gjennomføring av grunnutdanningen

Etter direktivets artikkel 3 kan medlemsstatene alternativt velge mellom å fastsette obligatorisk opplæring med en mindre teoretisk prøve eller en ordning med omfattende obligatoriske prøver. I det følgende vil ordningen med obligatorisk opplæring og mindre prøve bli betegnet som timemodell, og ordningen med omfattende prøver bli kalt prøvemodell.

Det legges til grunn at direktivet må tolkes slik at det ikke er anledning til å velge en kombinasjon av modellene.

Direktivets artikkel 3. nr 2 gir den enkelte medlemsstat anledning til å i tillegg tilby en kortere opplæring, hos oss kalt komprimert opplæring etter en timemodell. Denne gir imidlertid begrensinger i aldersgruppen 18-23 års rett til å utøve yrket.

Vi vil nedenfor gå igjennom modellene slik de er beskrevet i direktivet.

4.1 Timemodellen

4.1.1 Beskrivelse av modellen

Timebegrepet

I føreropplæringen har det vært vanlig å regne 45 minutters undervisningstimer.

Yrkessjåførbegrepets timebegrep må forstås som klokketimer à 60 minutter.

Omfang undervisning

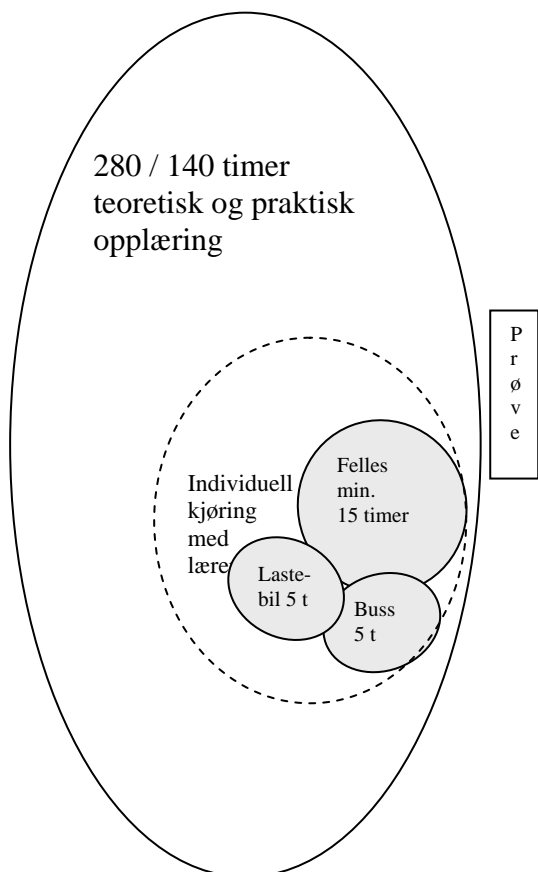
I timemodellen skal opplæringen ha et omfang på 280 (klokke-)timer. Medlemsstatene kan velge å etablere en ordning med opplæring på 140 timer ("komprimert modell"), men det vil gi begrensede rettigheter for de under 21/23 år.

Praktisk opplæring

Minst 20 av de 280/140 timene skal være individuelle kjøretimer i et kjøretøy for den aktuelle transport og som oppfyller kravene i førerkortdirektivet. 15 timer skal være felles stoff og 5 timer spesialstoff for hhv. lastebil og buss. I disse kjøretimene skal "en lærer ved en godkjent utdanningsinstitusjon" være med.

Høyst 8 av de praktiske kjøretimene skal være "på et spesielt område eller i en avansert simulator" der sjåførens evne til rasjonell kjøring kan bedømmes med hovedvekt på sikkerhet, herunder hans kompetanse på å føre kjøretøyet på veier av forskjellig kvalitet, under forskjellige værforhold og på forskjellige tidspunkt av døgnet.

Figur 3 : Timemodellen



4.1.2 Utvidelse fra en transporttype til en annen

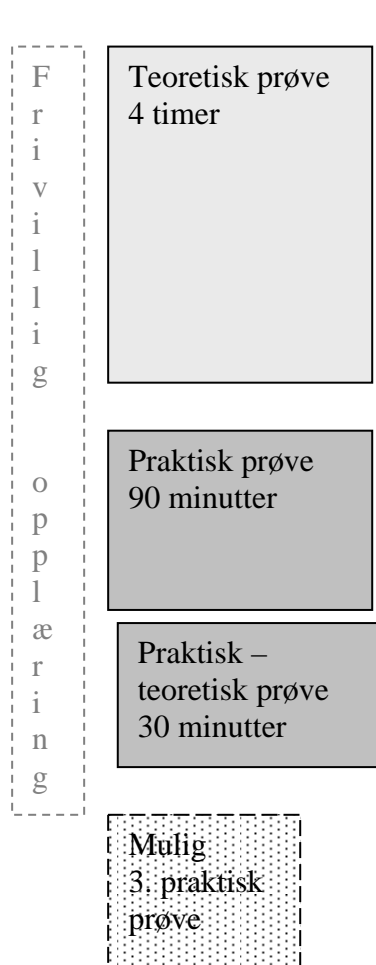
Personer som innehar kompetansebevis for en av transporttypene, og ønsker utvide fra lastebil til buss eller omvendt, må gjennomgå tilleggsopplæring i de klasespesifikke emnene. Tilleggsopplæringen er på 70 timer teoretisk og 5 timer individuell kjøretrening. For de som tar komprimert modell er kravene hhv. 35 timer teoretisk og 2½ time kjøretrening.

Når opplæringen er gjennomført, skal sjåføren avlegge en prøve. Prøven kan gjennomføres skriftlig eller muntlig. Prøven omfatter i følge direktivet minst ett spørsmål fra hvert av målene på emnelisten. Medlemsstatene står i følge direktivet fritt til å utforme denne prøven, men den skal være vesentlig mindre enn den teoretiske prøven i prøvemodellen. Det er ikke mulighet for praktisk prøve. De som utvider til en annen kjøretøytype, skal kun gå gjennom en teoretisk prøve som dekker emnene utvidelsen omfatter.

4.2 Prøvemodellen

4.2.1 Prøvene

Denne modellen inneholder kun prøver og har ingen krav til obligatorisk opplæring. Prøvene er til gjengjeld meget omfattende både i tid og innhold, og består av en kombinasjon av teoretiske og praktiske prøver:



Teoretisk prøve

Den teoretiske prøven skal bestå av minst 2 delprøver:

- spørsmål, enten multiple choice- spørsmål eller spørsmål som skal besvares direkte, evt. en kombinasjon av disse.
- ”case-oppgaver”

Den teoretiske prøven skal minst strekke seg over 4 timer.

Praktisk prøve

Den praktiske prøven består også av 2 delprøver:

- En kjøreprøve, hvis formål er å bedømme evnen til rasjonell kjøring med hovedvekt på sikkerhet. Denne prøve foretas om mulig på veier utenfor bymessig bebyggelse, gjennomkjøringsveger og motorveger (eller liknende) samt på alle former for kjøreveier i byer, som skal representere de forskjellige typer vanskeligheter som en sjåfør kan forventes å komme ut for. Prøven skal helst avvikles under forskjellige grader av trafikk tetthet. Under kjøringen skal tiden benyttes best mulig til å bedømme sjåføren i alle typer kjøreområder som han må forvente å komme ut for.

Prøven skal minst vare 90 minutter.

- En praktisk-teoretisk prøve, skal minst inneholde øvelser fra emnelistens punkter 1.4, 1.5, 1.6 (som går på sikker lastning av hhv. gods og passasjerer samt passasjerkomfort), 3.2, 3.3 og 3.5 (som går på

Figur 4 : Prøvemodellen

forebygging av kriminalitet og fysisk risiko samt opptreden i forbindelse med ulykker).

Denne prøven skal vare i minst 30 minutter.

Den praktiske prøven kan, dersom man nasjonalt ønsker det, suppleres med en 3. praktisk delprøve:

- Denne prøven avholdes på et særlig område eller i en avansert simulator for å bedømme sjåførens evne til rasjonell kjøring med hovedvekt på sikkerhet, herunder hans evne til å beherske kjøretøyet på veier i ulik tilstand samt under forskjellige værforhold og på forskjellige tidspunkt på døgnet. Varigheten for denne prøven er ikke fastsatt i direktivet. Men opptil 30 minutter kan trekkes fra de 90 minuttene i prøven som er nevnt over.

4.2.2 Utvidelse fra en kjøretøytype til en annen

Personer som innehar kompetansebevis for en kjøretøytype, og vil utvide, må i følge direktivet opp til full prøve slik som angitt over. I motsetning til ved timemodellen, gis det ingen fratrekk i prøvens innhold eller varighet.

4.3 Gradvis utvidelse av førerrettigheter

Direktivet har et prinsipp om at alder/modning kompenseres for opplæring når de åpner for en komprimert modell. Dette prinsippet er også nedfelt i det såkalte 3. førerkortdirektiv, som det nå er blitt politisk enighet om å vedta i EU's ministerråd og som vil gjelde fra år 2012.

Tankegangen er at man begynner på de letteste kjøretøyene for på dem å vinne erfaring til å beherske de tyngste kjøretøyene. Dette har i direktivet gitt seg utslag i at sjåfører med ulik varighet på utdanningen får ulike rettigheter.

Med bevis for gjennomført grunnleggende kvalifikasjonskurs godstransport kan man fra fylte 18 år føre lastebil i førerkortklasse C og CE. For gjennomført komprimert utdanning kan man fra fylte 18 år føre lett lastebil klasse C1 og C1E og fra fylte 21 år føre lastebil klasse C og CE.

Med bevis for gjennomført grunnleggende kvalifikasjonskurs persontransport gir direktivet åpning for at medlemsstaten kan tillate at førere av kjøretøy fra fylte 18 år drive yrkesmessig transport med buss, førerkortklasse D, DE, D1 og D1E innen statens eget område. For klasse D og DE gjelder dette likevel kun for busser som benyttes til persontransport i rute på strekninger som ikke overstiger 50 kilometer. Fra 21 år kan man drive yrkesmessig persontransport med klasse D og DE. Medlemsstatene kan eventuelt tillate dette fra 20 år.

Med bevis for gjennomført komprimert utdanning kan man fra fylte 21 år drive yrkesmessig persontransport med minibuss klasse D1 og D1E, samt med klasse D og DE innenfor en radius av 50 kilometer. Fra fylte 23 år kan man drive yrkesmessig transport med klasse D og DE generelt.

Den komprimerte modellen utgjør i omfang 50 % av tidskravene for hovedmodellen. I direktivets beskrivelse av den komprimerte modellen er det ikke angitt hvilke emner som skal kuttes. Også den komprimerte grunnopplæringen avsluttes med en prøve. Prøven der er ikke nærmere spesifisert, men vi tolker direktivet slik at den skal være identisk med prøven for den fulle timemodell. Kun ved utvidelse til annen kjøretøykategori vil det bli en kortere prøve.

4.4 Forholdet til førerprøven

De teoretiske og praktiske prøvene skal tilrettelegges og gjennomføres av ”de kompetente myndigheter eller den enhet som de utpeker”.

I prøvemodellen skal det gjennomføres en 90 minutters kjøreprøve (heretter kalt praktisk direktivprøve), en 30 minutters praktisk-teoretisk prøve og en 4 timers teoriprøve. Gjeldende førerkortdirektiv krever en førerprøve på minst 45 minutter i de aktuelle klassene. For å oppnå både førerrett og de grunnleggende kvalifikasjoner etter yrkessjåførdirektivet, må kandidatene dermed bestå en praktisk kjøreprøve av en samlet varighet på inntil 135 minutter, en 30 minutters praktisk-teoretisk prøve, teoretisk førerprøve og en 4 timers teoretisk prøve etter yrkessjåførdirektivet.

I vår førerprøve legger vi særlig vekt på sikkerhet. Alvorlige feil fører umiddelbart til stryk. Kandidatenes risikoforståelse blir således målt ved førerprøven. På direktivprøven vil man også måle andre forhold, for eksempel evnen til å løse og utføre konkrete transportoppdrag. I yrkessjåførdirektivet angis at formålet med direktivprøven er å bedømme kandidatenes evne til fornuftig kjøring med hovedvekt på sikkerhet. Dette må tolkes i lys av direktivets vedlegg 1, del som foreskriver videreutdanning i rasjonell kjøring med hovedvekt på sikkerhet som et læringsmål, noe som etter Vegdirektoratets oppfatning taler for at direktivprøvens krav til sikker og rasjonell kjøring må ligge høyere enn kravene til de tilsvarende mål i førerprøven.

5. Vurdering av modellene for grunnutdanningen

Gjeldende norsk føreropplæring på tungbil bygger på en kombinasjon av time- og opplæringsmodell. Lærestoff hvor måloppnåelse kan være vanskelig å måle, er fastsatt som obligatorisk opplæring. Dette gjelder emner av mer holdningsmessig karakter, og emner som er for tidkrevende å måle, f. eks lasting og sikring av ulike typer last.

For lærestoff hvor måloppnåelsen anses som lettere å måle ved en prøve, kan elevene selv velge opplæringsforløp. Det gjelder for eksempel kunnskaper om regelverk og kjøreferdigheter generelt. Direktivet gir ikke adgang til en slik kombinert løsning, og vi må derfor foreta et valg mellom timemodell og prøvemodell for tilegnelse av de grunnleggende kvalifikasjoner.

Et modellvalg inkluderer et pedagogisk, økonomisk og organisatorisk valg. Ved dette modellvalget er det mange eksisterende ordninger som virker inn mot transportbransjen som vi må være oppmerksomme på.

Vi vil i det følgende gå gjennom en del relevante faktorer for å diskutere muligheter, begrensninger og konsekvenser i forhold til de to direktivmodellene. Pedagogisk virksomhet er mangfoldig og sammensatt fordi mange faktorer griper inn i hverandre. Samtidig vet vi at et valg som tas i et forhold, får konsekvenser for de andre. I praksis kan vi aldri tilgodese alle hensyn slikt vi ideelt sett skulle ønske.

5.1 Mål, innhold, metoder og evaluering

5.1.1 Måloppnåelse

Direktivets hovedmål er at opplæringen skal gi elevene de nødvendige kvalifikasjoner for å få rett til å drive som yrkessjåfør. Yrkessjåførdirektivet har en emneliste der det finnes målformuleringer for de ulike hovedemnene gjengitt tidligere. Målene er felles for begge modeller. Grunntanken er at sjåføren skal oppnå de samme kvalifikasjoner uansett modell.

5.1.2 Innhold og metoder

Når det gjelder innhold, vil timemodellen mer systematisk kunne dekke bredden i hvert av emnene, fordi undervisningen vil bli mer læreplanstyrt. Man vil i timemodellen bedre kunne ivareta lærestoff som er vanskelig målbart i en prøvesituasjon. Undervisningen vil ventelig også bli mindre prøverettet.

En prøverettet undervisning kan skje på bekostning av en variert bruk av undervisningsmetoder tilpasset det enkelte emne. Obligatorisk frammøte vil også gi mulighet for å få i gang mer prosessrettet undervisning der elevene på grunnlag av egne erfaringer diskuterer og påvirker hverandre. Mål som det å forebygge kriminalitet, høyne servicevirksomhetens omdømme og holdningsmål som angår helse og miljø, kan være vanskelig å måle i en prøve, men er bedre egnet som undervisningssekvenser hvor læreren kan forsøke å skape refleksjon rundt emnene.

Det fastlagte opplæringsløpet i timemodellen kan forhindre den underestimert av eget opplæringsbehov som man erfaringsmessig ser forekommer ved førerprøven.

Prøvemodellen gir i utgangspunktet større mulighet for en individuell tilnærming, da elevene

helt fritt kan velge opplæringsform og progresjon. Her er det opp til den enkelte å tilegne seg stoffet i forhold til sin egen innlæringshastighet og arbeidsvaner. Prøvemodellen kan bidra til at elevene er mer motiverte for læring, da de vet at de blir grundig prøvet, noe som normalt gir bedre læringsresultat. Tidligere relevant opplæring og erfaring kan telle med når man går opp til prøvene.

5.1.3 Evaluering av måloppnåelse

Før bevis for tilegnet yrkessjåførkompetanse utstedes, skal eleven allerede ha bestått en teoretisk og praktisk førerprøve.

Timemodellen fordrer ikke noen obligatorisk evaluering underveis i opplæringsprosessen, og har en relativt sett liten sluttevaluering. Eleven vil i utgangspunktet få opplæringen godkjent bare han/hun har vært til stede, uansett aktivitet og utbytte. Dette gir likevel mulighet for lærestedene til for eksempel å yrkesveilede elever som ikke er egnet for oppgaven.

Prøvemodellen har som mål å sikre kompetansenivået gjennom sine avsluttende prøver. Den er i større grad egnet til å måle de fleste av direktivets kunnskapsmål. Slik vil man i utgangspunktet bedre kunne kvalitetssikre elevenes skikkethet.

5.2 Elevene

5.2.1 Elever - grunnleggende kompetanse

I 2005 var det til sammen 10 000 førstegangsutstedelser av førerkort i klassene C1, C, D1, D. I 2004 var det 11 000 førstegangsutstedelser. Det kan se ut som om antall personer som tar førerkort i klassene C og D er nedadgående. Antall personer som fikk førerkort for lastebil i første halvår i år, er redusert med 12 % sammenlignet med samme periode i 2005. For buss er reduksjonen 29 %. Nedgangen kan ha sammenheng med overgangsreglene i forbindelse med innføringen av ny føreropplæring og mindre behov for arbeidsmarkedstiltak.

Vi forventer ikke at alle disse vil erverve seg yrkessjåførbevis. Eksempelvis kan det tenkes at mange vil ta minibussførerkort til privat bruk. Vi antar dessuten at de nye kravene i yrkessjåførdirektivet vil dempe etterspørselen etter førerkort i de tunge klassene noe.

Nedenfor er våre prosentvise anslag på andelen som vi antar vil omfattes av ordningen basert på 2005-tallene:

Førerkortklasse	Antall 2005	Anslag Yrkessjåførbevis	Sum
C1	1919	50%	960
C	4267	80%	3413
D1	2065	10%	207
D	1760	50%	880
Sum	10 011		5460

Tabell 1: Overslag over antall personer årlig med behov for kompetansebevis (Kilde: Førerkortregisteret)

Vi bruker *ca.* 5 000 personer som et utgangspunkt for våre senere beregninger for årlig behov for å oppnå grunnleggende kvalifikasjonskrav. Det runde anslaget skyldes usikkerheten med tallene, antatt nedgang og at det i tallene inngår personer som tar C og D samtidig.

Muligheten for kombinasjonen med yrkessjåfør opplæring i offentlig skoleverk og utdanning fram mot fagbrev, vil kunne øke rekrutteringen til opplæring innen transportfaget i den videregående skolen.

5.2.2 Elever - komprimert opplæring

I forhold til evt. valg av en komprimert opplæring på 140 timer, har vi sett på aldersfordelingen hos de som tar førerkort for tungbil første gang (2005) :

Alder \ Klasse	Klasse C1	Klasse C	Klasse D1	Klasse D	Alle
18 – 20 år	82	580	0	0	662
21 - 23 år	214	897	280	356	1 747
over 23 år	1623	2790	1 785	1404	7602
	1919	4 267	2 065	1760	10 011

Tabell 2: Aldersfordeling førstegangsserverv førerkort 2005 (Kilde: Førerkortregisteret)

86 prosent av de som tar førerkort for tung lastebil, vil pga. alder kunne falle inn under en eventuell mulighet for komprimert opplæring. Tilsvarende 80 prosent av de som tok bussførerkort første gang (førerkortalder buss = 21 år). Fordelingen er tilsvarende som for 2004 selv om totaltallet har minket.

5.2.3 Etterutdanning

Ut fra opplysninger fra Statistisk sentralbyrå og bransjen anslår vi at rundt 50 000 personer i landet faller under kategorien yrkessjåfør (tungbil) og som ut fra direktivet skal ha 35 timers etterutdanning hvert 5. år. I gjennomsnitt må derfor rundt 10 000 yrkessjåførere gjennomgå etterutdanningen årlig.

5.2.4 Elevforutsetninger

Direktivet sier at kravet om yrkessjåførbevis for tilegnelsen av de grunnleggende kvalifikasjoner skal gjøres gjeldende fra henholdsvis 10. september 2008 for buss og 2009 for lastebiler. Det medfører alle som tar grunnleggende utdanning vil ha gjennomgått tungbilopplæring etter den nye ordningen av 2005.

I all opplæring vil det være individuelle forskjeller blant elevene. Noen vil være mer "teoretikere", andre er mer "praktikere". Direktivet foreskriver et relativt omfattende teoretisk stoff. Det kan være en utfordring for elever som har problemer med å tilegne seg teoretisk stoff. For disse elevene vil timemodellen kunne utgjøre en mer tilpasset veg fram i mot yrkessjåførbeviset. Kostnadene ved å stryke på denne mindre omfattende prøven i timemodellen vil også være langt mer beskjedne enn i prøvemodellen. Særlig vil den cirka 3-timers såkalte case-oppgaven utfordre evnen til teoretisk framstilling.

Erfaringen de senere årene kan tyde på at det blir flere og flere innvandrere blant de nye tungbilsjåførene. I tillegg til de tidligere nevnte individuelle forskjellene som er i befolkningen, har disse varierende språkferdigheter i norsk. For personer som har norsk som andrespråk vil case-prøveformen kunne falle vanskelig.

Forskning (Rismark m.fl. 2002, Sølvsberg m.fl. 2004) viser at innvandrere med språkproblemer sliter med opplæringen og kun får med seg deler av fagstoffet i føreropplæringen slik den nå er lagt opp. En prøvemodell vil i større grad enn timemodellen kunne avdekke behov for tilrettelagt opplæring. En modell med kun tilstedeværelse som krav

vil således kunne feie slike problem under teppet, samtidig som en slik ordning slipper gjennom mindre kvalifiserte sjåførere.

5.3 Andre aktører

5.3.1 Roller og ansvar

Cirka 90 prosent tar førerkort på grunnlag av opplæring på trafikkskolene. Som tidligere omtalt har vi i dag i Norge en etablert yrkesopplæring innen transportfaget ved de videregående skoler. Cirka 5 prosent tar tungbilførerkort gjennom denne opplæringen. Forsvaret utdanner cirka 5 prosent (soldater som tar Voksenopplæring ikke medregnet). Således er førerkortet i realiteten den eneste yrkesrelaterte utdanning sjåførene har før de blir yrkessjåfører i Norge, med mindre de også har ervervet løyve. Yrkessjåførdirektivets krav er derfor det første yrkesrelaterte kompetansekravet som omfatter alle norske yrkessjåførere.

Når en ny ordning som omfatter store grupper i samfunnet etableres, er det naturlig å se på hvilke aktører som blir involvert, og deres roller og ansvarsområder. Vi har ikke mottatt noen politiske signaler om at erverv av yrkessjåførbeviset skal være offentlig finansiert, ut over de tilbud som i dag eksisterer i videregående opplæring. Dermed legger vi til grunn en ansvarsfordeling der eleven betaler for de tjenester vedkommende mottar (opplæring, prøver, bevis), mens det offentlige organiserer et system der dette lar seg gjennomføre. Dette vil i praksis si følgende rolle- og ansvarsfordeling:

Utarbeidelse av forskrift	- Offentlige
Utarbeidelse av læreplaner	- Offentlige
Undervisning	- Kursarrangører (eleven betaler)
Lærebøker og utvikling av læremateriell	- Forlag (eleven betaler)
Prøveavvikling	- Offentlige (gebyr betalt av eleven)
Prøvesekretariat	- Offentlige (gebyr betalt av eleven)
Retting av case	- Offentlige (gebyr betalt av eleven)
Tilsyn	- Offentlige

Vi vil anta at elevens kostnader i mange tilfeller vil bli dekket av arbeidsgiveren, arbeidsmarkedsmyndighetene, Forsvaret eller gjennom sin rett til videregående opplæring. For en nærmere gjennomgang av de økonomisk administrative konsekvenser vises til den senere fremstillingen under.

5.3.2 Ansvarlig myndighet

Ettersom direktivets krav her til lands er vedtatt hjemlet i vegtrafikklovgivningen, vil det være Vegdirektoratet som vil være den utøvende myndighet i forhold til regelverket. Dette myndighetsansvaret innebærer ansvar for forskrift, læreplan, retningslinjer og kriterier i forbindelse med prøveavviklingen, datasystem, faglig utviklingsarbeid, internasjonal kontakt, godkjenninger, retningslinjer for og gjennomføring av tilsyn.

Direktivet pålegger altså de nasjonale myndigheter å føre tilsyn med opplæringen og gjennomføring av prøvene. For Statens vegvesen medfører ansvaret for ordningen at den generelle kompetansen på transportområdet må styrkes. I dag har vi slik kompetanse først og fremst på kontrollområdet. Kompetansehevingen gjelder i Vegdirektoratet så vel som i regionene. Læreplanarbeidet og utarbeidelsen av prøver krever en langt bredere kompetanseprofil hos medarbeiderne enn den de har som følge av arbeidet med føreropplæringen for tunge kjøretøy. Spesielt ved prøvemodellen vil et stort antall sensorer

også ha behov for videreutdanning, evt. må det rekrutteres inn personer med aktuell fagkompetanse som må tilføres sensorkompetanse.

Med gjennomføringen av yrkessjåførdirektivet vil etatens kontaktflate utvides til også å gjelde andre opplæringsinstitusjoner og transportnæringens interne opplæringsmiljø. Kontakten vil være aktuell både i læreplan- og prøvesammenheng så vel som ved tilsyn med læresteder.

5.3.3 Prøveinstanser

Medlemsstatenes kompetente myndigheter skal i følge direktivet utpeke et organ som ansvarlige for prøvene, uavhengig av om det blir liten teoretisk prøve som i opplæringsmodellen eller de mange teoretiske og praktiske prøvene som i prøvemodellen. Likeså skal myndighetene i følge direktivet føre kontroll med eksamen.

Direktivet åpner for at også private aktører gis adgang til å tilby slike prøver. Dersom prøvene settes ut til private aktører, er det grunn til å tro at oppgaven vil ha et slikt økonomisk omfang, at det vil være nødvendig med en tilbudsutlysning etter EØS-regelverket.

Vi ser i dag ikke noen naturlige eksterne potensielle tilbydere av slike eksamener hvor også praktiske prøver inngår. Det korte tidsperspektivet fram til ordningen skal være på plass (hhv. 2008 og 2009), tilsier at det er lite realistisk å utpeke/etablere et eget prøveorgan som skal forstå både teoretiske og ikke minst praktiske prøver. Vegdirektoratet foreslår at Statens vegvesens utpekes som prøveinstans.

Statens vegvesen:

- har ansvar for førerprøver og førerkort, noe som gjennomføringsmessig ligger nært opp til ordninger i yrkessjåførdirektivet
- har et eksisterende landsdekkende apparat (lokaliteter, personale, rutiner) for gjennomføring av teoretiske og praktiske prøver
- vil som førerkortmyndighet også være utstedelsesmyndighet for bevis på yrkessjåførkompetanse
- har allerede i bruk egnede datasystem for å håndtere store mengder prøve kandidater
- har erfaring med å benytte datasystemene til andre typer prøver
- har lang erfaring med å gjennomføre og vurdere eventuelle praktiske prøver
- har ingen interesser i opplæringsvirksomhet, og vil derfor framstå som en uhildet prøveinstans

5.3.4 Lærerforutsetninger

Dersom timemodellen velges for tilegnelsen av de grunnleggende kvalifikasjoner vil man i større grad måtte regulere kompetansekravene til lærepersonellet. Det antas også at behovet for lærerefter vil bli noe større i timemodellen enn i prøvemodellen.

Dagens mangel på tungbillærere, vil likevel uansett modell forsterke seg ved ordningens ikrafttreden. Det vil derfor være naturlig at lærerefter med spesialkompetanse på de enkelte av emnene i direktivet skal kunne undervise. Slik vil man kunne øke både omfanget av lærere og den faglige kvaliteten på undervisningen.

Vegdirektoratet mener at det i alminnelighet vil være behov for å høyne den teoretiske og pedagogiske kompetansen hos de tradisjonelle lærerefterne innen tungbilområdet. Det er kun i den senere tid trafikklærerutdanningen ved Høgskolen i Nord-Trøndelag har tilbudt tungbillærerutdanning på høgskolenivå og som dekker direktivets emner fullt ut.

5.4 Administrative og økonomiske konsekvenser ved modellvalget

5.4.1 Rettslig grunnlag for gjennomføring

For begge modellene vil det være behov for en detaljert forskrift. For begge utdanningsmodellene må opplæringens innhold beskrives i en læreplan. Timemodellens karakter tilsier likevel en mer detaljert læreplan. Begge modellene vil også kreve regler for gjennomføring og kriterier for vurdering av prøvene. For prøvemodellens del vil disse være mer omfattende.

5.4.2 Administrativt arbeid

Læresteder som skal tilby den grunnleggende opplæringen i timemodellen og etterutdanning må godkjennes. Det må dermed etableres et administrativt apparat som godkjenner utdanningsinstitusjoner og eventuelt undervisningspersonell.

Med prøvemodellen vil man måtte ivareta både et omfattende prøveapparat for produksjon og sensurering av prøver, og en funksjon for godkjenning av læresteder. På grunn av etteropplæringen vil det uansett være behov for et godkjenningsapparat. I tillegg ville man måtte vurdere om utdanningsinstitusjoner som tilbyr frivillige kurs i grunnopplæringen skal måtte ha godkjenning (jf. trafikkopplæringsforskriftens system)

5.4.3 Prøveavvikling

I begge modellene skal det gjennomføres en teoretisk prøve med faktaspørsmål. Forutsatt at oppgaven gjennomføres av Statens vegvesen, ser vi for oss en løsning med at dagens Pc-system som brukes til teoriprøvene videreutvikles.

For å gjennomføre prøvene i timemodellen, kreves kun en mindre programvaremessig endring av systemet. En avkryssingsprøve vil i sin form være identisk med førerprøvene og ADR-prøvene. Kandidatene kan derfor benytte eksisterende lokaliteter ved trafikkstasjonene. Rettingen skjer automatisk, og krever dermed lite ressurser.

I tillegg til en avkryssingsprøve, forutsetter prøvemodellen en "caseoppgave". Denne type prøveform har Vegvesenet ingen erfaring med å gjennomføre. Prøveformen er ressursmessig krevende. Rent teknisk kan den la seg gjennomføre i et pc-basert system, men oppgavene skal rettes på en annen og ikke så automatisert måte, hvilket igjen fordrer ny programvare og kompetente sensorer. En slik oppgaveform, der eleven må konsentrere seg om formuleringer og ikke bare ta stilling til påstander, vil sannsynligvis kreve andre fysiske forhold på prøvestedene enn hva som i dag tilbys til avkryssingsprøvene. Det kan videre bli ressurskrevende å etablere et evt. spesialapparat for de elevene som ikke behersker denne type prøve, for eksempel elever med lese- og skrivevansker.

Prøvemodellen forutsetter også to praktiske prøver. Forskjellen her mellom prøvemodellen og dagens førerprøve, er ikke større enn at det er mulig å bygge på den erfaringen og organiseringen etaten har. Direktivet tolkes slik at det vil være mulig å oppnå en viss faglig, tidsmessig og økonomisk gevinst ved å gjennomføre praktisk førerprøve og praktisk direktivprøve samtidig.

Prøvemodellens praktiske prøver vil anslagsvis betinge en dobling av kapasitetsbehovet hos Statens vegvesen, fordrer heving av personalets kompetanse, og kreve noe nytt utstyr i etaten. På det private markedet og i skoleverket er det verken tilstrekkelig erfaring eller apparat til å gjennomføre slike praktiske prøver over hele landet.

Det forutsettes at kandidaten stiller med kjøretøy til prøven, men kjøretøyet behøver ikke tilfredsstillende kravene trafikkopplæringsforskriften stiller til prøvekjøretøy i de tilfeller hvor kandidaten har førerkort. For de som har tilgang til kjøretøy gjennom eksempelvis arbeidsgiver eller offentlig skole, vil utgiften til kjøretøy under den praktiske prøven kunne bli mindre enn for de som må leie kjøretøy på trafikkskole eller av utleiefirma.

5.4.4 Formelle krav til eleven

I timemodellen må det stilles krav til eleven knyttet til gjennomføring og fravær. Med strenge fremmøtekrav i timemodellen, kan sykdom og andre fraværsgrunner få betydning for elevens progresjon dersom hyppigheten i kurstilbudet begrenset.

5.4.5 Tilsyn

Det må bygges opp et tilstrekkelig tilsynsapparat. Både timemodellen og etterutdanningen fordrer at det gjennomføres tilsyn med undervisningen og undervisningsinstitusjoner. Etersom det i prøvemodellen foreslås å være Statens vegvesen som arrangerer prøvene, må etatens interne rutiner omfatte tilsynsfunksjonen.

5.4.6 Undervisningspersonell

Direktivet krever at undervisningspersonellet skal ha faglig og pedagogisk kompetanse. Krav til dette vil bli nærmere utformet i forskriften. Forskriftens krav til er objektivt utformet på den måten at det åpnes for personer med ulik fagbakgrunn skal kunne undervise.

Da prøvemodellen ikke stiller krav om obligatorisk opplæring, tilsier reelle hensyn at dette må få følger for de krav som stilles til læresteder og undervisningspersonell. Skal frivillig opplæring ha realitet må eleven selv kunne velge hvordan de påkrevde kunnskaper og ferdigheter skal tilegnes. En for sterk regulering av opplærings situasjonen og kravene til tilbyderne av opplæringstjenester vil kunne være en hindring for denne friheten. For eksempel må det kunne være tillatt for en større virksomhet å tilby bedriftsintern opplæring. Av hensyn til forbrukerne må det likevel vurderes om en skal regulere private aktørers tilbud av opplæringstjenester mot vederlag. Fjernundervisning vil kunne påvirke behovet for undervisningspersonell i begge modellene.

5.4.7 Personalbehov hos Statens vegvesen

Det vil uavhengig av modell være et behov for en økning av kapasitet og kompetanse i Vegdirektoratet til regelverks- og læreplanutvikling, retningslinjer og kriterier i forbindelse med prøveavviklingen, faglig utviklingsarbeid, saksbehandling, internasjonal kontakt, retningslinjer for gjennomføring av tilsyn. Til dette må både juridisk, transportfaglig og pedagogisk kompetanse styrkes innen direktoratet. Uansett modell vil det derfor være behov for ca. 4 nye stillinger til en slik basisbemanning i Vegdirektoratet.

Når etterutdanningsordningen er på plass, vil det, uansett modell være behov for ytterligere ca. 5 nye stillinger til godkjenning og tilsyn med slikt arbeid på regionnivå i Statens vegvesen.

Timemodellen vil i tillegg medføre at etaten rundt regnet må tilføres minimum 9 nye stillinger. Her inngår sentralt prøvesekretariat og oppgaveproduksjon, lokalt vakthold /administrasjon ved avvikling av prøvene og tilsyn med undervisningen. Ca. 3 av disse stillingene angår arbeid som vanligvis finansieres gjennom gebyrer.

Prøvemodellen vil medføre at etaten rundt regnet må tilføres minimum 24 nye stillinger i tillegg til basisbemanningen. Her inngår sentralt prøvesekretariat og oppgaveproduksjon,

lokalt vakthold/administrasjon av prøvene, retting av teoriprøver og gjennomføring av praktiske prøver. Innen prøvemodellen tror vi at behovet vil være tilsvarende 2-3 ganger dagens bemanning av tungbilsensorer for å gjennomføre de praktiske prøvene. Cirka 20 av disse stillingene angår arbeid som vanligvis finansieres gjennom gebyrer.

Oppgaver og årsverk for Statens vegvesen

Timemodell	Prøvemodell
Tilsyn med undervisning 4,3	Praktiske prøver, utvidelser til annen kjøretøytype 3
Administrasjon prøvested 2	Praktiske prøver 11 (90 + 30 min prøve)
"Eksamensvakt" 1	Retting av caseoppgaver 1,5
Prøvesekretariat og oppgaveproduksjon 2	Administrasjon prøvested 3
	"Eksamensvakt" 2
	Prøvesekretariat og oppgaveproduksjon 3
Administrasjon og tilsyn av etterutdanning 5	
Grunnbemanning Vegdirektoratet 4	

Gebyr

Figur 5: Minimumsbemanning i Statens vegvesen som følge av yrkessjåførdirektivet

Dersom en skulle velge en løsning med å sette bort gjennomføringen av prøvene til andre, pålegger direktivet oss å føre tilsyn med prøveavviklingen. Vi har ikke estimert bemanningsbehovet for dette. Hvis det settes krav til læresteder som tilbyr frivillig undervisning, vil det også måtte etableres et tilsynsapparat ved prøvemodellen. Dette er heller ikke estimert, men vil ligge under det som er estimert ved timemodellen.

5.4.8 Faktorer som virker inn på kursprisen

Erfaringsmessig er det vanskelig å anslå prisnivået på fremtidig opplæring. Fra føreropplæringen ser man gjentatte eksempler på at obligatoriske timer/kurs er priset langt høyere enn den frivillige opplæringen.

Til tross for at opplæringen foregår i et privat marked, opplever vi der kun en begrenset konkurranse tilbyderne imellom når det gjelder pris. Med innføring av en ny ordning som legger beslag på definerte ressurser innen en samfunnsarena, er det derfor en fare for at opplæringskapasiteten blir for liten og prisene av den grunn presses opp.

Vi har av den grunn vurdert ordninger som kan virke prisdempende i begge modellene:

- Vegdirektoratet er av den oppfatning at deler av utdanningens innhold egner seg for fjernundervisning. Et fjernundervisningstilbud vil kunne virke

stimulerende på konkurransen blant opplæringstilbyderne. Forskriften vil regulere adgangen til å tilby fjernundervisning.

- Kravet til undervisningspersonell kan drive prisene opp, dersom kun innehavere av en bestemt profesjon/utdanning kan undervise. Det finnes i dag et opplæringstilbud på Høgskolen i Nord-Trøndelag for tungbillærere som dekker direktivets emner. Antallet med denne utdanningen er imidlertid lavt og forventes ikke å gå radikalt opp de nærmeste årene. Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund har anslått en mangel på minst 30 tungbillærere i de nærmeste årene. Uansett modell, har vi derfor sett det som lite aktuelt å foreslå at kun personer med en type utdanningsbakgrunn skal kunne undervise. Det vil for eksempel ikke bli foreslått å begrense utdanningspersonellet til det å måtte være trafikklærere.

Emnelisten i direktivet er dessuten såpass omfattende, at også andre utdanningsgrupper (eksempelvis ingeniører, økonomer, politi, jurister) vil være aktuelle som lærere i deler av opplæringen. Det er derfor naturlig å sette mer generelle utdanningskrav både av faglig og konkurransefremmende årsaker.

5.4.9 Elevkostnader, grunnleggende kompetanse

Nedenfor har vi gjort noen overslag for de to modellene ut fra en tenkt tradisjonell tilnærming.

Kostnader - Grunnleggende kompetanse	Timemodell ordinær	Timemodell komprimert	Prøvemodell
260 / 130 t teori	23 000	12 000	Individuelt
20 timer praktisk kjøring	16 000	16 000	Individuelt
Tilknyttet dagens føreropplæring	-10 000	-10 000	
Sum utgifter opplæring	29 000	18 000	Individuelt
Gebyrer prøver			3 000
Leie av kjøretøy prøve	0	0	Individuelt
Gebyr bevis/førerkort med kode	300	300	300

Tabell 3: Elevens utgifter til yrkessjåførbevis for de ulike modeller

Det forutsettes at vår gjeldende føreropplæring allerede delvis tilfredsstillere direktivets krav til opplæring. Noe av den opplæringen som kreves, vil dermed ikke utgjøre merkostnader for eleven - utover dagens føreropplæring. Det forventes at i overkant av 10 000 kroner - som i dag påløper elevene ved gjennomføring av den obligatoriske delen av føreropplæringen – vil få tilknytning til yrkessjåføreropplæringen. De reelle merkostnadene for elevene ved gjennomføringen av timemodellen vil da bli cirka 30 000 kroner for en 280 timers modell.

Ved gjennomføring av den komprimerte varianten, med minimum 140 timers opplæring vil elevkostnaden bli i underkant av 20 000 kroner. Prisanslagene inkluderer et mindre prøvegebyr for den avsluttende teoretiske prøven. Kostnader til lærebøker mv kommer i tillegg uansett modellvalg.

Fjernundervisning vil kunne representere en alternativ- og for eleven – mer kostnadseffektiv undervisningsform.

Utsteding av bevis – enten ved avmerking med kode i førerkortet eller ved utsteding av særskilt yrkessjåførbevis – vil etter dagens gebyrsatser for utsteding av førerkort, koste den enkelte 295 kroner. Ved utvidelse av yrkessjåførbeviset til å gjelde ny kjøretøygruppe vil tilsvarende beløp påløpe.

Det må videre påregnes at andre kostnader også vil påløpe for elevene. Den som er i jobb, og som – helt eller delvis - må ta fri i forbindelse med opplæringen kan få redusert sin inntekt. Den komprimerte varianten av timemodellen vil således medføre mindre konsekvenser for elevenes mulige arbeidssituasjon enn den fulle grunnopplæringen på 280 timer

5.4.10 Utvidelse, grunnleggende kompetanse

Det har vært vanlig for mange tungbilsjåfører å ha førerkort både for buss og lastebil. Utviklingen går i retning av mer spesialisering, men fortsatt vil det være et stort behov for å kunne skifte fra lastebil til buss eller omvendt. Direktivet setter krav om at ved en slik utvidelse til annen transporttype, må eleven enten ha gjennomgått en 70 timers teoretisk og praktisk tilleggsopplæring (35 timer i komprimert), eller gått opp til en tilleggsprøve.

Kostnader - Utvidelse grunnleggende kompetanse	Timemodell ordinær	Timemodell komprimert	Prøvemodell
65 / 30 t teori	5 800	2 700	Individuelt
5 timer praktisk kjøring	4 000	4 000	Individuelt
Sum utgifter opplæring	9 800	6 700	Individuelt
Gebyrer prøver			3 000
Leie av kjøretøy prøve	0	0	Individuelt
Gebyr bevis/førerkort med kode	300	300	300

Tabell 4: Anslåtte kostnader for eleven ved utvidelse til annen transporttype

Ved utvidelse av yrkessjåførbeviset fra å gjelde godstransport til også å gjelde persontransport, eller motsatt, anslår Vegdirektoratet at elevene må betale i overkant av 10 000 kroner etter timemodellen og cirka 7 000 kroner etter den komprimert modellen. Ved prøvemodellen skal utvidelsesprøven i følge direktivet være tilsvarende den fullstendige prøven for transporttypen, altså ingen avkortning. Ved prøvemodellen vil kostnadene bli om lag 3 000 kroner, pluss kostnadene ved kjøp av frivillige opplæringstjenester og eventuell leie av kjøretøy til den praktiske prøven.

5.4.11 Andre kostnader for eleven

Gjennomføring av timemodellen med vanlig undervisning krever obligatorisk deltakelse. Eventuelt tap av arbeidsfortjeneste vil kunne bli større ved timemodellen enn ved prøvemodellen. Innen prøvemodellen vil det være opp til den enkelte elev hvor mye tid vedkommende trenger til undervisning og hvordan opplæringen gjennomføres. Den omfattende prøven vil likevel medføre at eleven må gjennomføre en god del både praktisk og

teoretisk opplæring, slik at også her vil det gå det med tid. Eleven må avsette ca. 2 dager til prøvene.

5.5 Fremmede stater

Noen europeiske land har allerede eksisterende ordninger for yrkesutdanning for sjåførere. Det er blant annet erfaringene med slike ordninger som ligger til grunn for direktivet. Frankrike har for eksempel hatt en ordning med opplæring av yrkessjåførere siden 1995. Tyskland har også en etablert ordning med yrkessjåførutdanning. I begge land er ordningen etablert i, og fungerer i samarbeid med, næringslivet. Nederland på sin side har hatt et relativt omfattende prøvesystem for yrkessjåførere. Disse landene vil således implementere direktivets ulike pålegg gjennom sine eksisterende ordninger.

Sverige og Finland later til å ville velge timemodellen. Begge disse landene har større tradisjon enn Norge for offentlig finansiert sjåføreropplæring gjennom videregående skole og voksenopplæringsordninger. Finland tilbyr også tradisjon for at Forsvaret utdanner en viss mengde sjåførere. Danmark vil velge timemodellen, og har allerede i dag ordninger der det kreves yrkesutdanning utover kravet om førerrett. Det offentlige bærer en stor del av kostnadene.

6. Valg av modell for å erverve grunnleggende kompetansebevis

6.1 Bakgrunn

Valget av utdanningsmodell gir medlemsstatene adgang til å velge den modell som best samsvarer med den enkelte lands tradisjon og holdning for sjåføroppplæring. Gjeldende norsk føreropplæring må karakteriseres som en kombinasjon av prøve- og timemodell, og legger således ikke sterke tradisjonsmessige føringer for modellvalget. Bak denne kombinasjonen av utdanningsløsninger i føreropplæringen ligger et ønske om å ivareta alle læreplanens mål, også slike som ikke lett kan måles ved en prøve.

6.2 Momenter som taler for å velge prøvemodellen

I forbindelse med Vegdirektoratets forslag til valg av modell, har følgende moment i særlig grad talt for prøvemodellen:

- Prøvemodellen gir større frihet både for elev og opplæringsarrangør for individuelt tilpasset opplæring. Personlig innsats belønnes mer.
- Kan bli billigst for eleven fordi den åpner frivillig opplæring uten krav om obligatoriske timer.
- Med en prøvemodell slipper det offentlige å håndtere forholdet mellom ordinær grunnutdanning og intensivopplæring samt fravær fra undervisningen.
- Mer effektiv kvalitetssikring av kompetansenivå/måloppnåelse.
- Sannsynligvis mindre offentlig regulering av den grunnleggende opplæringen. Medfører også mindre behov for tilsyn.
- Mindre behov for formell kompetanse blant undervisningspersonellet.
- Best egnet for fjernundervisning.
- Mulig å oppnå en faglig, tidsmessig og økonomisk gevinst ved å gjennomføre praktisk førerprøve og praktisk direktivprøve samtidig pga innholdsmessig sammenfall mellom norsk førerprøve og prøvemodellens krav.

6.3 Momenter som taler for å velge timemodellen

I forbindelse med Vegdirektoratets forslag til valg av modell, har følgende moment i særlig grad talt for timemodellen:

- Større grad av forutberegnelighet for elevene. Mer oversiktlig og lettere å planlegge sitt utdanningsforløp, hva tidsbruk og kostnader angår. Elevens kostnader ved prøvemodellen kan være vanskelig å forutse.
- I timemodellen vil undervisningen i mindre grad være eksamensrettet. Mye av direktivets lærestoff har elementer av holdningsmessig karakter, som i mindre grad kan ivaretaes i en prøvesituasjon.
- Modellen bidrar til en mer fleksibel undervisning, der elevene i større grad kan involveres.
- At utdanningen går over et visst tidsrom gir bedre grunnlag for å gå i dybden på lærestoffet, og bidra til faglig modning.
- Kort teoretisk prøve, i motsetning til prøvemodellens lengre og mer omfattende praktiske og teoretiske prøver.
- Avkrysningsprøve vil være enklere for elever har problemer med å framstille lærestoff skriftlig, jf. prøvemodellens 4 timers casebaserte prøver.
- Forhindrer at kandidater går opp til eksamener uforberedt.

- Bruk av fjernundervisning vil kunne gjøre timemodellen mer tilpasset den enkeltes behov, enn tradisjonell klasseromsundervisning.
- Mer gevinst fra tidligere gjennomført opplæring ved utvidelse av kompetansen, da man etter timemodellen slipper å gjennomføre emner på nytt. I prøvemodellen må man gjennomføre fullstendig praktisk prøve ved utvidelse.
- Timemodellen vil være lik modellen for den regelmessige etteropplæringen. Dette gir administrative fordeler for alle aktører.
- Ved valg av timemodellen realiseres fordelene ved direktivets adgang til å tilby en komprimert utdanningsmodell best, da eksisterende apparat for teoretisk prøve, opplæring, godkjenning og tilsyn kan benyttes.

6.4 Konklusjon og anbefaling

Valget av utdanningsmodell for den grunnleggende delen har vært komplekst og vanskelig. Det finnes gode argumenter både for og i mot begge modellene. I vurderingen har det særlig blitt forsøkt å se modellvalget i lys av vegtransportnæringens karakter, og da særlig behovene til arbeidsgivere og sjåførere.

De trafikale ferdighetene og trafikksikkerhetshensynene anses tilstrekkelig ivaretatt gjennom føreropplæringen og førerprøvene. Direktivets lærestoff omhandler i stor grad andre emner av en mer yrkesrettet karakter.

Vegdirektoratet finner å legge til dels avgjørende vekt på at prøvemodellen i større grad kan utelukke flinke praktikere som er mindre teoretisk flinke. Vegdirektoratet mener den relativt omfattende caseprøveformen er lite egnet til å måle slike praktisk-teoretiske kunnskaper og ferdigheter som direktivet krever. Det fremstår som urettferdig at personer skal utelukkes fra yrket på denne bakgrunn. De teoretisk sterke er ikke nødvendigvis de beste praktikerne.

Direktivets lærestoff er omfattende og komplekst. Det fremstår også som vanskeligere å lage gode prøver som dekker hele emnekatalogen i direktivet.

Vegdirektoratet finner også å legge vekt på at det vil være betydelig mer administrativt og kompetansemessig krevende for staten å etablere en prøvemodell på den korte tiden som gjenstår før ordningen skal tre i kraft.

Det har også blitt lagt noe vekt på at timemodellen er kostnads- og tidsmessig mye mer forutsigbar for elever, arbeidsgivere og staten enn prøvemodellen. Dette kan også ha innvirkning på rekrutteringen til næringen.

Etter en samlet vurdering finner Vegdirektoratet dermed å foreslå at timemodellen legges til grunn for utformingen av forskriftens regler om tilegnelsen av de grunnleggende kvalifikasjoner.

Vegdirektoratet vil be høringsinstansene om å særlig gi sine synspunkt til dette modellvalget og *begrunne disse*. Det presiseres også at i tråd med god forvaltningskikk vil ordningen bli løpende evaluert etter dens ikrafttredelse.

7. Generelle økonomiske og administrative konsekvenser

Vi vil i dette kapittelet gå gjennom ulike økonomiske og administrative konsekvenser av Vegdirektoratets forslag til gjennomføring av direktivet. Enkelthetene ved forslaget fremgår av forskriftsutkastet gjengitt i fremstillingens del B.

Vegdirektoratet foreslår å gjennomføre direktivets grunnutdanning ved en timemodell. Det foreslås videre at Norge skal benyttes seg av den adgangen til å tilby en komprimert opplæring som direktivet gir.

Det bemerkes at det er vanskelig å se og beregne alle kostnadene, da dette representerer en helt ny ordning, med nytt innhold, nye oppgaver og til dels nye aktører.

I utformingen av forslaget til gjennomføringsforskrift har Vegdirektoratet forsøkt å legge til rette for størst mulig fleksibilitet for aktørene og samtidig ta hensyn til allerede eksisterende ordninger og tiltak ved å legge til rette for:

- varierte gjennomføringsmåte for grunnopplæringen (tradisjonell undervisning; ordinær modell eller komprimert modell, eller evt. fjernundervisning)
- valgmuligheter i forhold til opplæringsinstitusjon (videregående skole, tungbilskole, organisasjoner, fjernundervisning, bedrift)
- overlapp av obligatorisk opplæring i føreropplæringen
- overlapp av eksisterende opplæringsordninger for tungbilførere (fagutdanning, løyveutdanning, frivillige kurs)
- fleksible tidspunkt for gjennomføring av grunnopplæringen (ikke i arbeid/i arbeid)
- fleksible kompetansekravene til lærere (generelt kompetansekrav, ingen profesjonskrav)
- fleksibel gjennomføring av etteropplæringen (valgmuligheter mellom moduler, tilpasning av eksisterende bedriftsinterne kurs)
- fleksible kriterier for godkjenning som opplæringsinstitusjon

Den fleksible gjennomføringen gjør det også vanskelig å beregne en del av kostnadene.

7.1 Kostnader for fremtidige yrkessjåfører

7.1.1 Grunnleggende kvalifikasjoner

I kapittel 5.4.8 har vi gjort overslag over elevkostnader i de to modellene ut fra direktivets timetall. I forskriftsforslaget har vi utvidet de praktiske timene i den komprimerte modellen slik at timeantallet er likt med antallet i den ordnære modellen. Dette av kompetansemessige og praktiske årsaker. Yrkessjåførbeviset vil da anslagsvis koste eleven, dersom han ikke går i offentlig skole hhv. 40 000 kr (ordinær modell) og ca 30 000 kr (komprimert modell i henhold til forskriftsforslag). Det forventes at en utgift på cirka 10 000 kroner, som i dag påløper elevene ved gjennomføring av den obligatoriske delen av føreropplæringen, vil bli å konvertere til yrkessjåfør opplæringen og således komme til fratrukk.

Sammenlikningsvis ligger kostnadene til tungbilførerkort på 20 – 30 000 kr. I tillegg kommer eventuelle kostnader til overnatting, tapt arbeidsfortjeneste osv.

For de som inntil hhv. 2008 (buss) og 2009 (lastebil) allerede har førerrett i de aktuelle førerkortklassene, vil kravet om grunnopplæring for å få utstedt bevis ikke være tilstede. Disse gruppene vil kunne få påført koden for yrkessjåførkompetanse etter at etterutdanning er gjennomført for første gang. Det betales da gebyr for produksjon av nytt førerkort med harmonisert fellesskapskode eller yrkessjåførbevis.

Utvidelse

Kostnaden for eleven som vil utvide til en annen kjøretøygruppe vil bli hhv. 10 000 kroner - 7000 kr. (komprimert modell). I forskriftsforslaget har vi økt kravet om praktiske kjøretimer til også å være 5 timer i den komprimerte modellen (direktivets krav er 2,5), også dette av kompetansemessige og praktiske årsaker.

7.1.2 Etterutdanning

Kravet om regelmessig etterutdanning hvert femte år vil gjelde alle sjåførere, også de som allerede har førerrett fra det tidspunkt ordningen tar til å gjelde.

Basert på tall fra Statistisk sentralbyrå og transportbransjen, antar Vegdirektoratet at det i dag finnes cirka 50 000 yrkessjåførere for tunge kjøretøy. Disse vil ved ordningens ikrafttreden måtte gjennomgå etterutdanning. Anslagsvis 10 000 yrkessjåførere vil dermed måtte gjennomgå etterutdanning årlig.

Etterutdanning vil i utgangspunktet ikke være en kostnad det offentlige vil dekke. Det blir dermed opp til partene i arbeidslivet å ta stilling til fordelingen av den kostnadsbyrden som etterutdanningen vil medføre. I arbeidslivet blir påkrevd etterutdanning vanligvis finansiert av arbeidsgiver.

Dersom den enkelte sjåfører likevel selv må dekke etterutdanningen, anslår Vegdirektoratet kostnaden for den enkelte til om lag 3000 kroner for et 35 timers kurs.

7.2 Konsekvenser for transportbedrifter

7.2.1 Konkurransen

Direktiv (EF) nr. 59/2003 har til formål å sikre like konkurransevilkår, sikre gjennomføringen av de fire friheter. En harmonisering av vilkårene for adgang til yrket vil kunne slå noe positivt ut for norske bedrifters konkurransesituasjon. Gjennom direktivet ønsker man å høyne kvaliteten på yrkessjåførene i Europa. Det er likevel vanskelig å beregne hvilke økonomiske konsekvenser en slik eventuell kvalitetsheving vil ha.

7.2.2 Rekruttering

Direktivet har også til hensikt å fremme rekrutteringen, og å styrke omdømmet til sjåføreryrket. Det er pr. i dag relativt stor mangel på tungbilsjåførere i Norge. Denne mangelen er også spådd å vedvare.

Det fremstår som vanskelig å vurdere om direktivets hensikt om å virke rekrutteringsfremmende vil innfris. For eksempel er det tvilsomt om fagbrevordning i transportfaget har bidratt til økt rekruttering.

Ved siden av målet om en generell statusheving av yrket som følge av utdanningskravene, åpner også direktivet for en senking av aldersgrensen for å føre buss.

Aldersgrenser for bussførere

Direktivets artikkel 5 gir medlemsstatene adgang til å sette ned aldersgrensen for kjøring med buss på nasjonalt område. Det presiseres at dette er en valgfrihet direktivet gir medlemsstatene, og ikke en plikt. Mer konkret innebærer dette en adgang til å sette ned aldersgrensen for å føre minibuss og buss til 18 år, forutsatt at sjåføren har ervervet bevis for yrkessjåførkompetanse, og at kjøringen skjer innenfor en radius på 50 km. For kjøring utover denne radius kan aldersgrensen nedsettes til 20 år. For kjøring uten passasjerer kan aldersgrensen nedsettes til 18 år.

Vegdirektoratet har som følge av dette mottatt en rekke henvendelser fra utdanningsmyndigheter og bussnæringen der vi bes om å vurdere en slik nedsettelse av alderkravet. En slik nedsettelse vil etter deres mening bidra til bedre rekrutteringen til bussnæringen. Dagens alderskrav til førerkort for buss (21 år) passer for eksempel ikke inn i forhold til eksisterende løp fram mot videregående skoles løp fram mot fagbrevet.

Vegdirektoratet har ikke funnet å ville foreslå en senking av alderen for bussførerkort på nåværende tidspunkt. Tiden vi har til rådighet for gjennomføringen av direktivet har vært relativt knapp, og denne problemstillingen er kompleks.

Vegdirektoratet mener at problemstillingen reiser vanskelige spørsmål i forhold til trafiksikkerhet, sjåførens rolle som myndighetsperson og rekrutteringen til bussnæringen at den krever en bredere og mer grundig behandling enn det har vært anledning til i forbindelse med dette forskriftsarbeidet. Det presiseres at en slik endring også vil kreve endring av førerkortforskriften.

Det skal likevel bemerkes at dette ikke på noen måte representerer en stillingtagen til problemstillingen på sikt.

7.2.3 Etterutdanning

Direktivet gir ikke medlemsstatene valgmuligheter for utformingen av etterutdanningsordningen. Valget av gjennomføringsmodell for grunnutdanningen har således ingen innvirkning på etterutdanningens utforming.

Forskriftsforslaget legger til rette for at også transportbedrifter kan tilby etterutdanning. Dette kan imidlertid falle lettere for store transportselskap. Flere større transportbedrifter har allerede opplæringsenheter lettere kan tilpasse deler av dagens internopplæring til direktivets krav. Mindre bedrifter kan måtte kjøpe opplæringstjenester eksternt.

Enkelte bedrifter som allerede i dag gjennomfører frivillig etteropplæring av sine sjåførere, hevder å se en økonomisk og trafiksikkerhetsmessig / HMS-gevinst i dette. Dette kan være en positiv gevinst av direktivet.

Fordelingen av de kostnadene som etterutdanningen medfører må skje etter de regler som gjelder mellom partene i arbeidslivet.

Dersom arbeidsgiversiden blir tillagt kostnadene som etterutdanningsordningen medfører, anslår Vegdirektoratet at følgende kostnadmessige konsekvenser:

Det legges opp til at om lag 10 000 sjåførere årlig vil gjennomføre etterutdanningskurs. Etterutdanningsordningen vil dermed samlet sett koste 220 årsverk i tapt arbeid årlig. Etter

Vegdirektoratets overslag vil utgiftene til lønnskostnader beløpe til cirka 87 millioner kroner pr. år.

Dersom arbeidsgiverne også må dekke selve kursutgiftene, vil disse kunne utgjøre en merkostnad på 10 millioner kroner årlig. Det er da tatt utgangspunkt i en antatt kurspris på kroner 3000 per person for et 35 timers etterutdanningskurs. Kostnadene kan reduseres ved at bedrifter benytter den muligheten forskriftsforslaget gir for bedriftsintern opplæring.

Eventuelle kostnader til dekning av arbeidstakernes utgifter til reise og opphold i forbindelse med kurs vil komme i tillegg.

7.3 Konsekvenser for opplæringsinstitusjoner

Med et grunnleggende opplæringsbehov for 5000 nye sjåførere årlig og etterutdanning for 10 000, vil det være et betydelig marked for opplæringstjenester. Slike tjenester kan tilbys av alle aktører – offentlige og private – som får godkjenning fra Statens vegvesen.

7.4 Konsekvenser for det offentlige

7.4.1 Konsekvenser for Statens vegvesen

Vi har tidligere i fremstillingen vært inne på konsekvenser for det offentlige hva gjelder selve modellvalget.

Uansett modell vil det være behov for ca. 4 nye årsverk som en basisbemanning i Vegdirektoratet. Etterutdanningsordningen vil skape behov for cirka ytterligere 5 nye årsverk til godkjenning og tilsyn med slikt arbeid.

Gjennomføring av grunnutdanningen ved *timemodellen*, vil i tillegg medføre at etaten rundt regnet må tilføres minimum 9 nye årsverk.

Til sammen vil etaten dermed ha behov for cirka 18 årsverk. Innkreving av gebyr ved gjennomføring av prøver og for produksjon av bevis, vil kunne dekke kostnadene ved om lag 3 årsverk. Dette innebærer en netto merkostnad på 7,5 millioner kroner.

7.4.2 Konsekvenser for skoleverket

Vegdirektoratet ser det som en fordel at det blir lagt til rette for å erverve kompetansebeviset gjennom det offentlige skoleverket og en lærlingordning. En mulig konsekvens av at skoleverket tilbyr opplæring etter direktiv 2003/59/EF kan være økt søkermasse til transportfaget i den videregående skolen, da dette vil medføre reduserte kostnader for eleven.

Emnene i yrkessjåførdirektivet er som vist tidligere i stor grad overlappende med emner det allerede i dag undervises i på transportlinjene på videregående skole. Som en oppfølging av Kunnskapsløftet, er det igangsatt et læreplanarbeid for transportutdanningen på alle trinnene som i tid går parallelt med vårt forskrifts- og læreplanarbeid. Underveis i arbeidet har det vært kontakt med Utdanningsdirektoratet og deres læreplankonsulenter. Vegdirektoratet ser ingen innholdsmessige hindringer for at det fullt ut skal la seg gjøre å integrere våre opplæringskrav i deres læreplaner. En slik faglig integrering vil heller ikke medføre ekstrakostnader pr. elev.

7.4.3 Konsekvenser for andre offentlige etater

Også andre offentlige etater blir berørt av de nye kravene.

Forsvaret

Direktivet unntar Forsvaret, Sivilforsvaret og ordensmakten fra kravene. Forsvaret har til nå utdannet en rekke sjåførere for det sivile markedet ved at soldater og befal har tatt tungbilførerkort som ledd i vognførerutdanning. Dessuten har tungbilutdanning også foregått i regi av Voksenopplæringen som et velferdstilbud. Hvis Forsvaret ønsker å utdanne yrkessjåførere i samsvar med direktivets krav, vil dette medføre økte kostnader for Forsvaret.

Kommuner

Ved innføring av kompetansebevis for utrykningsførere, berørte det mange kommunale brannvesen. Disse benytter ofte tunge kjøretøy til sine oppgaver. Brannvesen og redningsinstanser er imidlertid unntatt fra kravet om yrkessjåførbevis. Eksempelvis kommuners tekniske etater o.l vil bli berørt av kravene for sine sjåførere dersom de ikke faller inn under et av unntakene i forskriftens § 1-4.

Andre statlige etater

Unntaksbestemmelsene i forskriftens § 1-4 gjør at ambulanseskjøretøy og Politiet ikke berøres av kravene selv om de benytter kjøretøy der det kreves førerkort klasse C 1 og D 1.

Arbeidsmarkedsetaten har i mange år gitt støtte til erverv av tungbilførerkort som et arbeidsmarkedstiltak. Kravene om yrkessjåførkompetanse gjør at etaten - forutsatt samme praksis - vil få økte utgifter.

7.5 Samfunnsøkonomiske betraktninger

Trafikksikkerhet

Trafikal kompetanse er en viktig side av yrkesutøvelsen. Mange av målene i direktivets emneliste har klart til formål å øke trafikksikkerheten. Norge har fra 2005 gjennom sin føreropplæring økt fokuset på trafikksikkerhet for alle som skal ta førerkort. Et spesielt fokus har vi derfor allerede hatt på tungbilclassene som følge av politiske signaler i Nasjonal Transportplan 2002 – 2011. Bl.a. ble en rekke obligatoriske kurs innført, kurs som i sitt innhold til dels gikk ut over kravene i førerkortdirektivet. Vi kan således si at en del av kravene i yrkessjåførdirektivet om tiltak for å bedre trafikksikkerheten allerede er dekket inn i føreropplæringen, og det er grunn til å anta at de nye kravene i yrkessjåførdirektivet derfor vil ha en noe mer begrenset effekt i forhold til om vi ikke hadde innført nye læreplaner.

En effektberegning av direktivets innvirkning på den totale trafikksikkerhetssituasjonen lar seg vanskelig gjøre på forhånd. Til orientering har Transportøkonomisk institutt i oppdrag å evaluere effekten av omleggingen av føreropplæringen innen de ulike førerkortklasser, men denne evalueringen vil ikke foreligge før i 2009.

Økonomisk og miljøvennlig kjøring

Direktivet krever at ved den individuelle kjøringen skal økonomisk og miljøvennlig kjøring vektlegges. Dette kan på sikt ha positiv effekt i form av mindre miljøskadelige utslipp.

Det har blitt hevdet fra eksisterende tilbydere av kurs i økonomisk kjøring at effekten av slike kurs kan gi en drivstoffbesparelse på 10 %.

En slik mer defensiv kjørestil vil også gi en mer trafikksikker atferd blant tungbilførerne.

Litteraturliste

Bjørndal, Bjarne og Lieberg, Sigmund (1978)

Nye veier i didaktikken. Oslo: Aschehoug

DSA Driving Standards Agency (2005)

Certificates of Professional Competence for Professional Lorry and Bus Drivers

Proposed arrangements for implementing European Union requirements for initial qualification and periodic training

www.dsa.gov.uk

Rismark, M., Folstad Nordberg, P., Stenøien, J. M., Sitter, S. (2002)

Kulturkollisjoner bak rattet

VOX Forskningsavdelingen 2002

SOU 2005:109

Yrkesførarkompetens

Betänkande av Utredningen om förarkrav för vägtransporter

Statens Offentliga Utredningar. Stockholm

Statens vegvesen Vegdirektoratet (2002)

Forslag til ny føreropplæring Oppfølging av Nasjonal Transportplan 2002 – 2011

Statens vegvesen Vegdirektoratet (2004)

Håndbok 255. Læreplan Fører kortklasse C1 og C1 E

Statens vegvesen Vegdirektoratet (2004)

Håndbok 256. Læreplan Fører kortklasse D1 og D1 E

Statens vegvesen Vegdirektoratet (2004)

Håndbok 257. Læreplan Fører kortklasse C og CE

Statens vegvesen Vegdirektoratet (2004)

Håndbok 258. Læreplan Fører kortklasse D og DE

Sølvberg, A., Rismark, M, (red.) (2004)

Kommunikasjon på flerfelts veg. Innvandreres møte med norsk trafikkultur.

NTNU Voksne i Læring 2004

Vegtrafikklovgivingen 2006

Oslo: Cappelen Akademisk Forlag

Vedlegg A1

Rådskonklusjon 2003/59/EF (dansk udgave)

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2003/59/EF
af 15. juli 2003**

om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽²⁾,

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I artikel 5, stk. 1, 2 og 4, i forordning (EØF) nr. 3820/85 ⁽⁴⁾ er det fastsat, at visse førere af køretøjer i godstransport eller i personbefordring ad vej afhængigt af deres alder, kategorien af det anvendte køretøj eller længden af de strækninger, der tilbagelægges, skal være i besiddelse af et anerkendt kvalifikationsbevis i henhold til fællesskabsreglerne om minimumsniveaet for uddannelse af visse førere af køretøjer i vejtransport. Dette minimumsniveau er fastsat i direktiv 76/914/EØF ⁽⁵⁾.

(2) Da ovennævnte bestemmelser i forordning (EØF) nr. 3820/85 finder anvendelse på en meget lille procentdel af chauffører, og da der i øjeblikket kun er fastsat en obligatorisk chaufføruddannelse i enkelte medlemsstater, udøver de fleste af de chauffører, som i øjeblikket kører på Fællesskabets område, deres erhverv alene på grundlag af kørekortet.

⁽¹⁾ EFT C 154 E af 29.5.2001, s. 258, og EFT C 20 E af 28.1.2003, s. 263.

⁽²⁾ EFT C 260 af 17.9.2001, s. 90.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 17.1.2002 (EFT C 271 E af 7.11.2002, s. 381), Rådets fælles holdning af 5.12.2002 (EUT C 32 E af 11.2.2003, s. 9) og Europa-Parlamentets afgørelse af 8.4.2003 (endnu ikke offentliggjort i EUT). Rådets afgørelse af 13.6.2003.

⁽⁴⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport (EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1).

⁽⁵⁾ Rådets direktiv 76/914/EØF af 16. december 1976 om minimumsniveaet for uddannelse af visse førere af køretøjer i transport ad landevej (EFT L 357 af 29.12.1976, s. 36).

(3) For at give chaufførerne mulighed for at opfylde de nye krav, der følger af udviklingen i markedet for vejtransport, bør fællesskabsreglerne anvendes på samtlige chauffører, hvad enten de udøver deres erhverv som selvstændige erhvervsdrivende eller som lønmodtagere, for egen regning eller for tredjemands regning.

(4) Formålet med at fastsætte nye fællesskabsregler er at sikre, at chaufføren har de nødvendige kvalifikationer både for adgang til og for at drive erhverv som chauffør.

(5) Kravet om grundlæggende kvalifikationer og om efteruddannelse tager navnlig sigte på at forbedre færdselssikkerheden og chaufførens sikkerhed, herunder i forbindelse med de operationer, chaufføren foretager, når køretøjet holder stille. Desuden tager en modernisering af chaufførerhvervet sigte på at gøre unge interesserede i dette erhverv, hvilket skulle bidrage til at rekruttere nye chauffører i en periode, hvor der er mangel på disse.

(6) For at undgå, at der skabes ulige konkurrencevilkår, finder dette direktiv anvendelse på kørsel udført af såvel statsborgere i en medlemsstat som statsborgere i et tredjeland, som er ansat i eller benyttes af en virksomhed, der er etableret i en medlemsstat.

(7) For at det kan godtgøres, at chaufføren har erhvervet de nødvendige kvalifikationer, bør medlemsstaterne udstede et kvalifikationsbevis til førere for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus eller efteruddannelse.

(8) På grund af forskellene mellem de ordninger, der allerede eksisterer i visse medlemsstater, bør medlemsstaterne, med henblik på at lette gennemførelsen af bestemmelserne om et grundlæggende kvalifikationskursus, kunne vælge mellem flere modeller.

(9) For at sikre, at de chauffører, der allerede udøver deres erhverv, bevarer deres kvalifikationsniveau, bør der stilles krav om, at de regelmæssigt efteruddanner sig inden for de områder, der er væsentlige for deres erhverv.

(10) Det grundlæggende kvalifikationskursus og efteruddannelsen skal som minimum omfatte de sikkerhedsbestemmelser, der skal overholdes under kørslen, og når køretøjet holder stille. Et øget kendskab til defensiv kørsel — foregribelse af fare, hensyntagen til andre trafikanter — som desuden medfører et rationelt brændstofforbrug, vil få positive virkninger både for samfundet og for vejtransportsektoren selv.

- (11) Dette direktiv bør ikke berøre de rettigheder, der er erhvervet af chauffører, som er blevet indehavere af det for udøvelsen af chaufførerhvervet nødvendige kørekort inden den dato, der er fastsat for opnåelsen af kvalifikationsbeviset for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus eller efteruddannelse.
- (12) Kun uddannelsescentre, som er blevet godkendt af medlemsstaternes kompetente myndigheder, bør kunne tilrettelægge uddannelseskurser med henblik på erhvervelse af grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse. For at sikre kvaliteten af disse godkendte uddannelsescentre bør de kompetente myndigheder fastsætte fælles godkendelseskriterier, herunder et krav om velfunderet faglig kompetence.
- (13) Ikke blot medlemsstaternes kompetente myndigheder, men også ethvert af dem udpeget organ bør kunne forestå de eksamener, der er fastsat med henblik på det grundlæggende kvalifikationskursus og efteruddannelsen. Under hensyntagen til den betydning, dette direktiv har for færdselssikkerheden og for lige konkurrencevilkår, bør medlemsstaternes kompetente myndigheder føre kontrol med disse eksamener.
- (14) Medlemsstaterne bør pålægge chaufførerne at gennemføre den første efteruddannelse og udstede det dertil hørende kvalifikationsbevis senest fem år enten efter datoen for udstedelsen af kvalifikationsbeviset for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus eller efter udløbet af den frist, der er fastsat for visse chaufførers ret til at gøre sine erhvervede rettigheder gældende. Det bør ligeledes være tilladt at afkorte eller forlænge disse frister. Efter den første efteruddannelse bør chaufføren følge en efteruddannelse hvert femte år.
- (15) For at attestere, at en chauffør, der er statsborger i en medlemsstat, er indehaver af et af de kvalifikationsbeviser, der er nævnt i dette direktiv, og for at lette den gensidige anerkendelse af de forskellige kvalifikationsbeviser bør medlemsstaterne indføre den med henblik herpå fastsatte harmoniserede fællesskabskode samt dennes udløbsdato enten i kørekortet eller i det nye chaufføruddannelsesbevis, som medlemsstaterne anerkender gensidigt, og som er udfærdiget efter den harmoniserede model i dette direktiv. Dette bevis skal opfylde de samme sikkerhedskrav som kørekortet i betragtning af den betydning for færdselssikkerheden og for lige konkurrencevilkår, de til beviset knyttede rettigheder har. Da medlemsstaterne har mulighed for at indføre fællesskabskoden i det nye bevis, kan de fastsætte datoen for kørekortets udløb på en sådan måde, at den ikke falder sammen med datoen for udløbet af gyldigheden af efteruddannelsen, jf. direktiv 91/439/EØF⁽¹⁾, hvorefter hver medlemsstat bevarer retten til efter nationale kriterier at fastsætte gyldighedsperioden for de kørekort, som den udsteder.
- (16) Det er nødvendigt at ændre bilag I og Ia til direktiv 91/439/EØF ved i listen over de harmoniserede koder og underkoder, der er anført i de nævnte bilag, at indføre den nye fællesskabskode, som angiver den dato, indtil hvilken chaufføren opfylder kravet om erhvervs-kvalifikationer, hvad enten det drejer sig om grundlæggende kvalifikationer eller om efteruddannelse.
- (17) For de chauffører, som er omfattet af dette direktiv, og som er statsborgere i et tredjeland, bør der fastsættes særlige attesteringsbestemmelser.
- (18) Kommissionen bør overvåge gennemførelsen af dette direktiv, navnlig på grund af de forskellige ordninger for erhvervelse af grundlæggende kvalifikationer det indeholder, og forelægge Europa-Parlamentet, Rådet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en rapport herom.
- (19) I betragtning af det store antal chauffører, der er omfattet af dette direktiv, bør bestemmelserne om de grundlæggende kvalifikationer gennemføres i to tempi, afhængig af om der er tale om personbefordring eller om godstransport. Den etapevise gennemførelse af den del af direktivet, der vedrører kravet om grundlæggende kvalifikationer for førere af køretøjer til godstransport, bør endvidere åbne mulighed for en gradvis igangsættelse af efteruddannelsen.
- (20) Gennemførelsesforanstaltningerne til dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁽²⁾.
- (21) Under hensyntagen til, at bestemmelserne om de grundlæggende kvalifikationer gennemføres på to forskellige tidspunkter, bør de relevante bestemmelser i forordning (EØF) nr. 3820/85 samt direktiv 76/914/EØF ophæves.
- (22) For at overholde fællesskabsrettens principper er det dog ønskeligt, at dette direktiv ikke finder anvendelse på førere af køretøjer, der anvendes til transport, som anses for at have ringe indvirkning på færdselssikkerheden, eller i tilfælde, hvor direktivets krav medfører en uforholdsmæssig økonomisk eller social byrde.
- (23) Målet for dette direktiv, nemlig indførelse af fællesskabskrav om grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af den foreslåede handlingsomfang og virkninger bedre gennemføres på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

⁽¹⁾ Rådets direktiv 91/439/EØF af 29. juli 1991 om kørekort (EFT L 237 af 24.8.1991, s. 1). Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2000/56/EF (EFT L 237 af 21.9.2000, s. 45).

⁽²⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Anvendelsesområde

Dette direktiv finder anvendelse på kørsel udført af:

- a) statsborgerne i en medlemsstat og
- b) tredjelandstatsborgere, der er ansat i eller benyttes af en virksomhed, der er etableret i en medlemsstat

i det følgende benævnt »chauffører«, og som udfører vejtransport inden for Fællesskabet på veje, der er åbne for offentlig adgang, med:

- køretøjer, hvortil der kræves et kørekort til en af kategorierne C1, C1 + E, C eller C + E, som defineret i direktiv 91/439/EØF, eller et kørekort, der er anerkendt som ækvivalent
- køretøjer, hvortil der kræves et kørekort til en af kategorierne D1, D1 + E, D eller D + E, som defineret i direktiv 91/439/EØF, eller et kørekort, der er anerkendt som ækvivalent.

Artikel 2

Undtagelser

Dette direktiv gælder ikke for førere:

- a) af køretøjer, hvis højest tilladte hastighed ikke overstiger 45 km/t
- b) af køretøjer, der benyttes af de væbnede styrker, civilbeskyttelsestjenesten, brandvæsenet og ordensmagten eller er under disse tjenesters kontrol
- c) af køretøjer, der prøvekøres på veje med henblik på teknisk udvikling, reparation eller vedligeholdelse, eller som er nye eller ombyggede og endnu ikke taget i brug
- d) af køretøjer, der anvendes i nødsituationer eller benyttes til redningsopgaver
- e) af køretøjer, der benyttes til køretimer med henblik på opnåelse af et kørekort eller det i artikel 6 og artikel 8, stk. 1, omhandlede kvalifikationsbevis
- f) af køretøjer, der benyttes til ikke-erhvervsmæssig personbefordring og varetransport i privat øjemed

- g) af køretøjer, der benyttes til transport af materiel eller udstyr, som skal anvendes under udøvelsen af chaufførens erhverv, forudsat at kørslen af køretøjerne ikke er chaufførens hovedaktivitet.

Artikel 3

Kvalifikationer og uddannelse

1. Kørsel som defineret i artikel 1 er underlagt krav om grundlæggende kvalifikationer og pligt til efteruddannelse. Med henblik herpå fastsætter medlemsstaterne:

- a) En ordning for grundlæggende kvalifikationer

Medlemsstaterne vælger mellem følgende to muligheder:

- i) En ordning, der omfatter både deltagelse i undervisning og en prøve

I overensstemmelse med bilag I, afdeling 2, punkt 2.1, indebærer denne form for grundlæggende kvalifikationer obligatorisk deltagelse i undervisning af en vis varighed. Uddannelsen afsluttes med en prøve. Hvis prøven består, afsluttes uddannelsen med udstedelse af det i artikel 6, stk. 1, litra a), omhandlede kvalifikationsbevis.

- ii) En ordning, der kun omfatter prøver

I overensstemmelse med bilag I, afdeling 2, punkt 2.2, indebærer denne form for grundlæggende kvalifikationer ikke obligatorisk deltagelse i undervisning, men udelukkende teoretiske og praktiske prøver. Hvis prøverne består, afsluttes uddannelsen med udstedelse af det i artikel 6, stk. 1, litra b), omhandlede kvalifikationsbevis.

En medlemsstat kan imidlertid godkende en chauffør til kørsel på sit område, inden der er udstedt et kvalifikationsbevis, i en periode på højst tre år, i løbet af hvilken chaufføren deltager i en national vekseluddannelse på mindst seks måneder. I forbindelse med denne vekseluddannelse kan de prøver, der er nævnt nr. litra i) og ii), afholdes i etaper

- b) En efteruddannelsesordning

I overensstemmelse med bilag I, afdeling 4, indebærer efteruddannelsen obligatorisk deltagelse i undervisning. Uddannelsen afsluttes med udstedelse af det i artikel 8, stk. 1, omhandlede kvalifikationsbevis.

2. Medlemsstaterne kan ligeledes fastlægge en ordning med et intensivt grundlæggende kvalifikationskursus for at give chaufføren mulighed for at udøve sit erhverv i de tilfælde, der er omhandlet i artikel 5, stk. 2, litra a), nr. ii), og litra b), samt stk. 3, litra a), nr. i), og litra b).

I overensstemmelse med bilag I, afdeling 3, indebærer det intensive grundlæggende kvalifikationskursus obligatorisk deltagelse i undervisning. Det afsluttes med en prøve. Hvis prøven består, afsluttes uddannelsen med udstedelse af det kvalifikationsbevis, der er omhandlet i artikel 6, stk. 2.

3. Medlemsstaterne kan fritage en chauffør, som har opnået certifikatet vedrørende faglig dygtighed, jf. direktiv 96/26/EF⁽¹⁾, for de prøver, der er nævnt i stk. 1, litra a), nr. i) og ii) og i stk. 2, i de emner, der dækkes af den prøve, der er fastlagt inden for rammerne af direktiv 96/26/EF, og i så tilfælde for delta-gelse i den del af undervisningen, der vedrører disse emner.

Artikel 4

Erhvervede rettigheder

Følgende chauffører er fritaget for pligten til at følge et grundlæggende kvalifikationskursus:

- a) indehavere af et kørekort til en af kategorierne D1, D1 + E, D eller D + E eller et kørekort, der er anerkendt som ækvivalent, udstedt senest to år efter sidste frist for dette direktivs gennemførelse
- b) indehavere af et kørekort til en af kategorierne C1, C1 + E, C eller C + E eller et kørekort, der er anerkendt som ækvivalent, udstedt senest tre år efter sidste frist for dette direktivs gennemførelse.

Artikel 5

Grundlæggende kvalifikationer

1. Det er ikke nødvendigt at være indehaver af det pågældende kørekort for at få adgang til et grundlæggende kvalifikationskursus.

2. Førere af køretøjer beregnet til godstransport kan

- a) fra det fyldte 18. år:
 - i) føre køretøjer af kørekortkategori C og C + E, forudsat at de er indehavere af det i artikel 6, stk. 1, nævnte kvalifikationsbevis
 - ii) føre køretøjer af kørekortkategori C1 og C1 + E, forudsat at de er indehavere af det i artikel 6, stk. 2, nævnte kvalifikationsbevis

b) fra det fyldte 21. år føre køretøjer af kørekortkategori C og C + E, forudsat at de er indehavere af det i artikel 6, stk. 2, nævnte kvalifikationsbevis.

3. Førere af køretøjer beregnet til personbefordring kan

- a) fra det fyldte 21. år:
 - i) føre køretøjer af kørekortkategori D og D+E ved rutekørsel med personer på en strækning, der ikke overstiger 50 km, samt køretøjer af kørekortkategori D1 og D1 + E, forudsat at de er indehavere af det i artikel 6, stk. 2, nævnte kvalifikationsbevis.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 96/26/EF af 29. april 1996 om adgang til erhvervet godstransport ad landevej og erhvervet personbefordring ad landevej samt om gensidig anerkendelse af eksamensbeviser, certifikater og andre kvalifikationsbeviser, som skal lette den faktiske udøvelse af etableringsfrihed for de pågældende udøvere af transportvirksomhed inden for indenlandsk og international transport (EFT L 124 af 23.5.1996, s. 1). Senest ændret ved direktiv 98/76/EF (EFT L 277 af 14.10.1998, s. 17).

En medlemsstat kan give en fører af et af disse køretøjer tilladelse til på sit område at føre køretøjer af disse kategorier fra det fyldte 18. år, forudsat at han er indehaver af det i artikel 6, stk. 1, nævnte kvalifikationsbevis

- ii) føre køretøjer af kørekortkategori D og D + E, forudsat at de er indehavere af det i artikel 6, stk. 1, nævnte kvalifikationsbevis.

En medlemsstat kan give en fører af et af disse køretøjer tilladelse til på sit område at føre køretøjer af disse kategorier fra det fyldte 20. år, forudsat at han er indehaver af det i artikel 6, stk. 1, nævnte kvalifikationsbevis. Denne aldersgrænse kan nedsættes til 18 år, når køretøjet ikke medfører passagerer

- b) fra det fyldte 23. år føre køretøjer af kørekortkategori D og D + E, forudsat at de er indehavere af det i artikel 6, stk. 2, nævnte kvalifikationsbevis.

4. Med forbehold af aldersgrænserne i stk. 2 er chauffører, der udfører godstransport, og som har opnået et i artikel 6 nævnt kvalifikationsbevis for en af de i stk. 2 i denne artikel fastsatte kategorier af køretøjer, fritaget for at opnå et sådant kvalifikationsbevis for de øvrige kategorier af køretøjer, der er fastsat i nævnte stykke.

Disse bestemmelser gælder på de samme vilkår for chauffører, der udfører personbefordring, for de kategorier af køretøjer, der er nævnt i stk. 3.

5. Chauffører, der udfører godstransport, som udvider eller ændrer deres aktiviteter for at udføre personbefordring eller omvendt, og som er indehavere af et i artikel 6 nævnt kvalifikationsbevis, skal ikke gentage de dele, der er fælles for de grundlæggende kvalifikationskurser, men kun de dele, der er specifikke for de nye kvalifikationer.

Artikel 6

Kvalifikationsbevis for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus

1. Kvalifikationsbevis for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus

- a) Kvalifikationsbevis udstedt på grundlag af deltagelse i undervisning og en prøve

I overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, litra a), nr. i), kræver medlemsstaten, at en person, der ønsker at blive chauffør, følger undervisningen i et uddannelsescenter, der er godkendt af de kompetente myndigheder i overensstemmelse med bilag I, afdeling 5, i det følgende benævnt »godkendt uddannelsescenter«. Uddannelsen omfatter samtlige emner på listen i bilag I, afdeling 1. Uddannelsen afsluttes med, at chaufføren består den prøve, der er omhandlet i bilag I, afdeling 2, punkt 2.1. Medlemsstaternes kompetente myndigheder eller en enhed, der er udpeget af dem, tilrettelægger prøven, som har til formål at efterprøve, at chaufførens kundskaber om ovennævnte emner er på det niveau, der kræves i bilag I, afdeling 1. Disse myndigheder eller enheder fører tilsyn med prøven og udsteder, hvis den består, et kvalifikationsbevis for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus til chaufføren.

b) Kvalifikationsbevis udstedt på grundlag af prøver

I overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, litra a), nr. ii), kræver medlemsstaten, at en person, der ønsker at blive chauffør, består de teoretiske og praktiske prøver, der er nævnt i bilag I, afdeling 2, punkt 2.2. Medlemsstaternes kompetente myndigheder eller en enhed, der er udpeget af dem, tilrettelægger prøverne, der har til formål at efterprøve, at chaufførens kundskaber om alle ovennævnte emner er på det niveau, der kræves i bilag I, afdeling 1. Disse myndigheder eller enheder fører tilsyn med prøverne og udsteder, hvis de består, et kvalifikationsbevis for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus til chaufføren.

2. Kvalifikationsbevis for gennemført intensivt grundlæggende kvalifikationskursus

I overensstemmelse med artikel 3, stk. 2, kræver medlemsstaten, at en person, der ønsker at blive chauffør, deltager i undervisningen i et godkendt uddannelsescenter. Uddannelsen omfatter samtlige emner på listen i bilag I, afdeling 1.

Uddannelsen afsluttes med den prøve, der er omhandlet i bilag I, afdeling 3. Medlemsstaternes kompetente myndigheder eller en enhed, der er udpeget af dem, tilrettelægger prøven, der har til formål at efterprøve, at chaufførens kundskaber om ovennævnte emner er på det niveau, der kræves i bilag I, afdeling 1. Disse myndigheder eller enheder fører tilsyn med prøven og udsteder, hvis den består, et kvalifikationsbevis for gennemført intensivt grundlæggende kvalifikationskursus til chaufføren.

*Artikel 7***Efteruddannelse**

Efteruddannelsen tager sigte på at give indehaverne af det i artikel 6 omhandlede kvalifikationsbevis samt chauffører, der er nævnt i artikel 4, mulighed for at ajourføre kundskaber, som er væsentlige for deres arbejde, idet der lægges særlig vægt på færdssikkerhed og rationelt brændstofforbrug.

Denne uddannelse tilrettelægges af et godkendt uddannelsescenter i overensstemmelse med bilag I, afdeling 5. Hvis en chauffør skifter virksomhed, skal der tages hensyn til allerede gennemgået efteruddannelse.

Efteruddannelsen har til formål at uddybe og repetere nogle af emnerne på listen i bilag I, afdeling 1.

*Artikel 8***Kvalifikationsbevis for gennemført efteruddannelse**

1. Efter afslutning af den i artikel 7 omtalte efteruddannelse udsteder medlemsstaternes kompetente myndigheder eller det godkendte uddannelsescenter et kvalifikationsbevis for gennemført efteruddannelse til chaufføren.

2. Følgende personer skal første gang følge en efteruddannelse:

- a) personer, der er indehavere af et kvalifikationsbevis, jf. artikel 6: senest fem år efter udstedelsen af dette kvalifikationsbevis
- b) chauffører, jf. artikel 4: senest fem år efter de datoer, der er nævnt i artikel 14, stk. 2, ifølge en tidsplan fastsat af medlemsstaterne.

Medlemsstaterne kan afkorte eller forlænge disse frister, så de bl.a. falder sammen med datoen for udløbet af kørekortets gyldighedsperiode eller giver mulighed for en gradvis igangsættelse af efteruddannelsen. Fristen kan dog hverken være på under tre år eller over syv år.

3. Chauffører, der har gennemført den første efteruddannelse, jf. stk. 2, skal følge en efteruddannelse hvert femte år inden udløbet af efteruddannelseskvalifikationsbevisets gyldighedsperiode.

4. Indehavere af et kvalifikationsbevis, jf. artikel 6 eller stk. 1 i denne artikel, samt chauffører, jf. artikel 4, som er ophørt med at udøve deres erhverv, og som ikke opfylder kravene i stk. 1, 2 og 3, skal følge en efteruddannelse, inden de genoptager deres erhverv.

5. Chauffører, der udfører godstransport eller passagerbefordring ad vej, og som har fulgt en efteruddannelse for en af de kørekortkategorier, der er omhandlet i artikel 5, stk. 2 og 3, er fritaget for efteruddannelse for en af de øvrige køretøjskategorier, der er omhandlet i de nævnte stykker.

*Artikel 9***Uddannelsessted**

Chauffører, jf. artikel 1, litra a), skal opnå de grundlæggende kvalifikationer som omhandlet i artikel 5 i den medlemsstat, hvor de har deres sædvanlige bopæl som defineret i artikel 14 i forordning (EØF) nr. 3821/85⁽¹⁾.

Chauffører, jf. artikel 1, litra b), skal opnå disse kvalifikationer i den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret, eller i den medlemsstat, som har udstedt deres arbejdstilladelse.

Chauffører, jf. artikel 1, litra a) og b), skal følge den i artikel 7 omhandlede efteruddannelse i den medlemsstat, hvor de har deres sædvanlige bopæl, eller i den medlemsstat, hvor de arbejder.

⁽¹⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8). Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1360/2002 (EFT L 207 af 5.8.2002, s. 1).

Artikel 10

Fællesskabskode

1. På grundlag af det i artikel 6 omhandlede kvalifikationsbevis samt det i artikel 8, stk. 1, omhandlede kvalifikationsbevis indfører de kompetente myndigheder i medlemsstaterne under hensyn til artikel 5, stk. 2 og 3, og artikel 8 fællesskabskoden, jf. stk. 2 i denne artikel, ved siden af de tilsvarende køretøjskategorier:

- enten i kørekortet
- eller i chaufføruddannelsesbeviset, der er udfærdiget i overensstemmelse med modellen i bilag II.

Chaufføruddannelsesbeviserne, der udstedes af medlemsstaterne, anerkendes gensidigt. Ved udstedelsen af et bevis sikrer de kompetente myndigheder sig, at kørekortet, hvis nummer er angivet på beviset, er gyldigt.

2. Følgende fællesskabskode tilføjes på listen over de harmoniserede fællesskabskoder i bilag I og I a til direktiv 91/439/EØF:

»95. Chauffør, der er indehaver af et kvalifikationsbevis, som opfylder kravet om erhvervs kvalifikationer i artikel 3, indtil ... (f.eks.: 95.01.01.2012).«

3. a) Chauffører, jf. artikel 1, litra b), der udfører godstransport ad vej, skal godtgøre, at de besidder de kvalifikationer og den uddannelse, der er omhandlet i dette direktiv, ved hjælp af den førerattest, der er omhandlet i forordning (EF) nr. 484/2002⁽¹⁾.

Medlemsstaten kan som supplement til denne attest udstede et chaufføruddannelsesbevis, jf. bilag II, forsynet med den dertil svarende fællesskabskode, til chaufføren.

b) Chauffører, jf. artikel 1, litra b), der udfører personbefordring ad vej, skal godtgøre, at de besidder de kvalifikationer og den uddannelse, der er omhandlet i dette direktiv, ved hjælp af:

- enten et kørekort efter EF-model, hvori fællesskabskoden er indføjet, hvis vedkommende har et sådant kørekort
- eller et chaufføruddannelsesbevis, jf. bilag II, forsynet med den dertil svarende fællesskabskode
- eller et nationalt bevis, hvis gyldighed medlemsstaterne gensidigt anerkender på deres område.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 484/2002 af 1. marts 2002 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 881/92 og Rådets forordning (EØF) nr. 3118/93 med henblik på at indføre en førerattest (EFT 76 af 19.3.2002, s. 1).

Artikel 11

Tilpasning til den videnskabelige og tekniske udvikling

De ændringer, der er nødvendige for at tilpasse bilag I og II til den videnskabelige og tekniske udvikling, vedtages efter proceduren i artikel 12, stk. 2.

Artikel 12

Udvalg

1. Kommissionen bistås af et udvalg.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

Artikel 13

Rapportering

Kommissionen forelægger inden den 10. september 2011 Europa-Parlamentet, Rådet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en rapport med en første evaluering af gennemførelsen af dette direktiv, navnlig med hensyn til ækvivalensen mellem de forskellige ordninger for grundlæggende kvalifikationer, der er omhandlet i artikel 3, samt hvor effektive de er med hensyn til at opnå det tilstræbte kvalifikationsniveau. Rapporten ledsages i givet fald af passende forslag.

Artikel 14

Gennemførelse og anvendelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør inden den 10. september 2006 de nødvendige love og administrative bestemmelser for at efterkomme dette direktiv. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne anvender disse bestemmelser:

- for så vidt angår de grundlæggende kvalifikationer for førere af køretøjer af kørekortskategori D1, D1 + E, D og D + E fra den 10. september 2008.
- for så vidt angår de grundlæggende kvalifikationer for førere af køretøjer af køretøjskategori C1, C1 + E, C og C + E fra den 10. september 2009.

De underretter straks Kommissionen herom og bistår hinanden ved gennemførelsen af disse bestemmelser.

*Artikel 15***Ophævelse**

1. I artikel 5 i forordning (EØF) nr. 3820/85 foretages følgende ændringer:

- a) stk. 1 ophæves med virkning fra den 10. september 2009.
- b) stk. 2 og 4 ophæves med virkning fra den 10. september 2008.

2. Direktiv 76/914/EØF ophæves med virkning fra den 10. september 2009.

3. De love og administrative bestemmelser, der er vedtaget for at efterkomme direktiv 76/914/EØF, ophører med at finde anvendelse

- fra den 10. september 2008 for så vidt angår førere af køretøjer til personbefordring ad vej
- fra den 10. september 2009 for så vidt angår førere af køretøjer til godstransport ad vej.

*Artikel 16***Ikrafttræden**

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

*Artikel 17***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 15. juli 2003.

På Europa-Parlamentets vegne

P. COX

Formand

På Rådets vegne

G. TREMONTI

Formand

BILAG I

MINIMUMSKRAV TIL KVALIFIKATIONER OG UDDANNELSE

Afdeling 1: Emneliste

De kundskaber, som skal tages i betragtning ved medlemsstaternes konstatering af chaufførens grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse, skal som minimum omfatte de emner, der er opført på denne liste. Personer, der ønsker at blive chauffører, skal opnå et sådant niveau af kundskaber og praktiske færdigheder, som er nødvendigt, for at de på sikker vis kan føre et køretøj af den relevante kørekortskategori.

Minimumsniveauet for kundskaberne må ikke være lavere end niveau 2 i den oversigt over uddannelsesniveauerne, der findes i bilag I til beslutning 85/368/EØF⁽¹⁾, dvs. et uddannelsesniveau, der er opnået ved obligatorisk skolegang suppleret med erhvervsuddannelse.

1. Videreuddannelse i rationel kørsel med hovedvægt på sikkerhed

Alle kørekort

1.1. Mål: at kende de karakteristiske egenskaber ved kraftoverføring for at kunne optimere brugen heraf

Motorers drejningsmoment, effektkurver og brændstofforbrugskurver, optimalt køreområde på omdrejningstælleren samt diagrammer for gearenes overlappning.

1.2. Mål: at kende sikkerhedsanordningernes karakteristiske egenskaber og funktioner med henblik på at beherske køretøjet, mindske slid og forebygge fejl

Særlige kendetegn ved pneumatisk/hydraulisk bremsesystem, grænser for brug af bremses og retarder, kombineret brug af bremses og retarder, bedste valg af hastighed og gear, brug af køretøjets inertier, brug af forskellige metoder til at nedsætte hastigheden og til bremsning ved kørsel ned ad bakke samt reaktion ved funktionssvigt.

1.3. Mål: at kunne optimere brændstofforbruget

Optimering af brændstofforbruget ved anvendelse af, hvad der er lært under punkt 1.1 og 1.2.

Kørekort til kategori C, C + E, C1 og C1 + E

1.4. Mål: at kunne stå for lastning af et køretøj under overholdelse af sikkerhedsforskrifterne og den korrekte brug af køretøjet

Kræfter på køretøjet under kørsel, brug af forskellige gear alt efter køretøjets belæsningsstilstand og vejens længdeprofil, beregning af køretøjets eller vogntogets nyttelast, beregning af lastrummets størrelse, placering af godset, følgerne af for stort akseltryk, køretøjets stabilitet og tyngdepunkt, emballagetyper og paller.

Hovedkategorier af gods, der kræver surring, sikrings- og surringsteknikker, brug af surringsremme, kontrol af surringsanordningerne, brug af udstyr til godshåndtering samt brug af presenning.

Kørekort til kategori D, D + E, D1 og D1 + E

1.5. Mål: at kunne varetage passagerernes sikkerhed og komfort

Justering af langsgående og sidelæns bevægelser, fælles brug af vejnettet, placering på kørebanen, smidig opbremsning, overhæng, brug af særlige infrastrukturer (offentlige arealer, særlige kørebaner), løsning af konflikter mellem sikker kørsel og andre af chaufførens funktioner, kontakt med passagerer samt særlige aspekter ved befordring af visse typer passagerer (handicappede, børn).

1.6. Mål: at kunne stå for lastning af et køretøj under overholdelse af sikkerhedsforskrifterne og den korrekte brug af køretøjet

Kræfter på køretøjet under kørsel, brug af forskellige gear alt efter køretøjets belæsningsstilstand og vejens længdeprofil, beregning af køretøjets eller vogntogets nyttelast, placering af godset, følgerne af for stort akseltryk, køretøjets stabilitet og tyngdepunkt.

⁽¹⁾ Rådets beslutning 85/368/EØF af 16. juli 1985 om sammenlignelighed af de ved erhvervsuddannelse i medlemsstaterne opnåede kvalifikationer (EFT L 199 af 31.7.1985, s. 56).

2. *Anvendelse af reglerne*

Alle kørekort

2.1. Mål: at kende vejtransportens sociale kontekst og reglerne

Specifikke arbejdstidsregler for transport, forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 og deres principper, anvendelse og konsekvenser, sanktioner for mangelfuld, ukorrekt eller svigagtig brug af fartskriver, kendskab til vejtransportens sociale kontekst: chaufførernes rettigheder og pligter med hensyn til grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse.

Kørekort til kategori C, C + E, C1 og C1 + E

2.2. Mål: at kende reglerne på godstransportområdet

Transporttilladelser, forpligtelser i henhold til standardkontrakter for godstransport, udfærdigelse af dokumenter, der giver en kontrakt konkret form, internationale transporttilladelser, forpligtelser i henhold til CMR-konventionen, udfærdigelse af internationalt fragtbrev, krydsning af landegrænser, speditører samt særlige ledsagedokumenter til gods.

Kørekort til kategori D, D + E, D1 og D1 + E

2.3. Mål: at kende reglerne for passagerbefordring

Transport af særlige grupper, sikkerhedsudstyr om bord på bussen, sikkerhedsseler og lastning af køretøjet.

3. *Sundhed, færdselsikkerhed og miljøikkerhed, service og logistik*

Alle kørekort

3.1. Mål: at være opmærksom på farer i trafikken og arbejdsulykker

Arbejdsulykkestyper på transportområdet, statistikker for færdselsulykker, indblanding af store køretøjer samt menneskelige, materielle og økonomiske følger.

3.2. Mål: at kunne forebygge kriminalitet og menneskesmugling

Generel information, følger for chaufføren, forebyggende foranstaltninger, checkliste samt lovgivning om transportvirksomhedens ansvar.

3.3. Mål: at kunne forebygge fysiske risici

Ergonomi: farlige bevægelser og stillinger, fysisk kondition, øvelser i håndtering af gods samt personlige værnemidler.

3.4. Mål: at være bevidst om betydningen af fysisk og psykisk egnethed

Principperne om sunde og afbalancerede spisevaner, virkninger af alkohol, medicin og andre stoffer, der kan ændre adfærden, symptomer på træthed og stress og disses årsager og virkninger samt den grundlæggende betydning af skift mellem arbejde og hvile.

3.5. Mål: at kunne vurdere nødsituationer

Adfærd i nødsituationer: vurdere situationen, undgå forværring af en ulykke, tilkalde hjælp, hjælpe tilskadekomne og yde førstehjælp, reaktion ved brand, evakuering af personer i tunge erhvervskøretøjer og buspassagerer, sørge for alle passagerers sikkerhed, reaktion i tilfælde af aggression, grundprincipperne for udfyldelse af fælles skadeanmeldelse.

3.6. Mål: at kunne tilpasse sin optræden på en måde, der bidrager til at højne en servicevirksomheds image

Chaufførens optræden og image: betydningen for virksomheden af kvaliteten af den ydelse, chaufføren leverer, chaufførens forskellige roller, forskellige personer, som chaufføren kommer i kontakt med, vedligeholdelse af køretøjet, tilrettelæggelse af arbejdet, kommercielle og finansielle følger af tvister.

Kørekort til kategori C, C + E, C1 og C1 + E

3.7. Mål: at kende vejgodstransportens økonomiske kontekst og markedsorganisationen

Vejtransport i forhold til andre transportmåder (konkurrence, speditører), forskellige vejtransportaktiviteter (transport for tredjemands regning, egen virksomhed, transportrelaterede aktiviteter), hovedtyper af transportvirksomheder og transportrelaterede aktiviteter og deres organisation, specialisering inden for transport (tank, kontrolleret temperatur mv.) samt sektorens udvikling (diversificering af ydelser, kombination af bane og vej, underentreprise mv.).

Kørekort til kategori D, D + E, D1 og D1 + E

- 3.8. Mål: at kende den økonomiske kontekst for personbefordring ad vej og markedsorganisationen

Personbefordring ad vej i forhold til de forskellige personbefordringsmåder (tog, personbiler), forskellige aktiviteter inden for personbefordring ad vej, grænsepassage (international befordring) samt hovedtyper af virksomheder, der udfører personbefordring ad vej.

Afdeling 2: Obligatoriske grundlæggende kvalifikationer, jf. artikel 3, stk. 1, litra a)

- 2.1. *Grundlæggende kvalifikationer: en ordning med både deltagelse i undervisning og en prøve*

Det grundlæggende kvalifikationskursus omfatter undervisning i samtlige emner på listen i afdeling 1. Dette grundlæggende kvalifikationskursus har en varighed på 280 timer.

Hver chauffør skal have mindst 20 individuelle køretimer i et køretøj af den pågældende kategori, som mindst opfylder kravene til prøve køretøjer i direktiv 91/439/EØF.

I ovennævnte individuelle køreundervisning ledsages den person, der ønsker at blive chauffør, af en lærer ved et godkendt uddannelsescenter. Hver chauffør kan få højst 8 af de 20 individuelle køretimer på et særligt område eller i en avanceret simulator, hvor chaufførens evne til rationel kørsel kan bedømmes med hovedvægt på sikkerhed, herunder navnlig hans beherskelse af køretøjet på veje i forskelligartet tilstand samt under forskellige vejforhold og på forskellige tidspunkter af døgnet.

For de chauffører, der er nævnt i artikel 5, stk. 5, er varigheden af det grundlæggende kvalifikationskursus på 70 timer, heraf 5 individuelle køretimer.

Ved uddannelsens afslutning underkaster medlemsstaternes kompetente myndigheder eller den enhed, som de har udpeget, chaufføren en skriftlig eller mundtlig prøve. Prøven omfatter mindst et spørgsmål for hvert mål på listen over emner i afdeling 1.

- 2.2. *Grundlæggende kvalifikationer: en ordning med kun prøver*

Medlemsstaternes kompetente myndigheder eller den enhed, som de har udpeget, tilrettelægger teoretiske og praktiske prøver, jf. nedenfor, for at efterprøve, om chaufførerne har de nødvendige kundskaber, der kræves i afdeling 1 med hensyn til samtlige mål og emner.

- a) Den teoretiske prøve består af mindst to delprøver:
- spørgsmål, enten multiple choice-spørgsmål eller spørgsmål, der skal besvares direkte, eller en kombination af begge dele
 - case studies.

Den teoretiske prøve skal mindst strække sig over fire timer.

- b) Den praktiske prøve består af to delprøver:

- en køreprøve, hvis formål er at bedømme evnen til rationel kørsel med hovedvægt på sikkerhed. Denne prøve foretages om muligt på veje uden for bymæssig bebyggelse, gennemkørselsveje og motorveje (eller lignende) samt på alle former for kørselsveje i byer, som skal repræsentere de forskellige typer vanskeligheder, som en chauffør kan forventes at komme ud for. Prøven skal helst afvikles under forskellige grader af trafiktæthed. Under kørslen skal tiden udnyttes bedst muligt til at bedømme chaufføren i alle de typer kørselsområder, som han kan forventes at komme ud for. Prøven skal mindst vare 90 minutter
- en praktisk prøve, som mindst skal vedrøre punkt 1.4, 1.5, 1.6, 3.2, 3.3 og 3.5.

Prøven skal mindst vare 30 minutter.

De køretøjer, der anvendes ved de praktiske prøver, skal mindst opfylde kravene til prøve køretøjer i direktiv 91/439/EØF.

Den praktiske prøve kan suppleres med en tredje delprøve, som afholdes på et særligt område eller i en avanceret simulator for at bedømme chaufførens evne til rationel kørsel med hovedvægt på sikkerhed, herunder navnlig hans beherskelse af køretøjet på veje i forskelligartet tilstand samt under forskellige vejforhold og på forskellige tidspunkter af døgnet.

Varigheden af denne ikke-obligatoriske delprøve er ikke fastsat. Hvis chaufføren består denne delprøve, kan dens varighed trækkes fra de 90 minutter, som er afsat til delprøven i nr. i), dog således at der ikke fratrækkes mere end 30 minutter.

For de chauffører, der er nævnt i artikel 5, stk. 5, handler den teoretiske prøve udelukkende om de emner i afdeling 1, der vedrører de køretøjer, som det nye grundlæggende kvalifikationskursus tager sigte på. Disse chauffører skal dog aflægge hele den praktiske prøve.

Afdeling 3: Intensivt grundlæggende kvalifikationskursus, jf. artikel 3, stk. 2

Det intensive grundlæggende kvalifikationskursus omfatter undervisning i samtlige emner på listen i afdeling 1. Dette intensive grundlæggende kvalifikationskursus har en varighed på 140 timer.

Hver chauffør skal have mindst ti individuelle køretimer i et køretøj af den pågældende kategori, som mindst opfylder kravene til prøve køretøjer i direktiv 91/439/EØF.

I ovennævnte individuelle køreundervisning ledsages den person, der ønsker at blive chauffør, af en lærer ved et godkendt uddannelsescenter. Hver chauffør kan få højst fire af de ti individuelle køretimer på et særligt område eller i en avanceret simulator, hvor chaufførens evne til rationel kørsel kan bedømmes med hovedvægt på sikkerhed, herunder navnlig hans beherskelse af køretøjet på veje i forskelligartet tilstand samt under forskellige vejrforhold og på forskellige tidspunkter af døgnet.

For de chauffører, der er nævnt i artikel 5, stk. 5, er varigheden af det intensive grundlæggende kvalifikationskursus på 35 timer, heraf 2½ individuelle køretimer.

Ved uddannelsens afslutning underkaster medlemsstaternes kompetente myndigheder eller den enhed, som de har udpeget, chaufføren en skriftlig eller mundtlig prøve. Prøven omfatter mindst et spørgsmål for hvert mål på listen over emner i afdeling 1.

Afdeling 4: Obligatorisk efteruddannelse, jf. artikel 3, stk. 1, litra b)

Der tilrettelægges obligatoriske efteruddannelseskurser på et godkendt uddannelsescenter. De har en varighed på 35 timer hvert femte år og afholdes over perioder på mindst syv timer. Sådanne efteruddannelseskurser kan delvis foregå i en avanceret simulator.

Afdeling 5: Godkendelse af de grundlæggende kvalifikationskurser og af efteruddannelsen

5.1. De uddannelsescentre, som er involveret i de grundlæggende kvalifikationskurser og efteruddannelsen, godkendes af medlemsstaternes kompetente myndigheder. Godkendelse kan kun meddeles efter skriftlig ansøgning. Ansøgningen skal vedlægges dokumenter med følgende oplysninger:

- 5.1.1. Et passende kvalifikations- og uddannelsesprogram med angivelse af, hvilke fag der undervises i, en undervisningsplan og hvilke undervisningsmetoder der vil blive anvendt.
- 5.1.2. Undervisernes kvalifikationer og kompetenceområder.
- 5.1.3. Oplysninger om undervisningslokaler, undervisningsmaterialer, udstyr til praktikdelen og køretøjspark.
- 5.1.4. Betingelser for deltagelse i undervisningen (antal deltagere).

5.2. Den kompetente myndighed meddeler skriftligt sin godkendelse på følgende vilkår:

- 5.2.1. Uddannelsen skal gennemføres i overensstemmelse med de dokumenter, der er vedlagt ansøgningen.
- 5.2.2. Den kompetente myndighed skal kunne udsende dertil bemyndigede personer til at overvære undervisningen og føre tilsyn med de godkendte centre med særligt henblik på deres arbejdsmetoder og afvikling af undervisning og prøver.
- 5.2.3. Godkendelsen skal kunne inddrages varigt eller midlertidigt, hvis betingelserne ikke opfyldes.

Det godkendte uddannelsescenter skal garantere, at underviserne har indgående kendskab til den seneste udvikling i regler og uddannelseskraav. Underviserne skal som led i en specifik udvælgelsesprocedure dokumentere, at de er i besiddelse af både fagkundskaber og pædagogisk viden. Med hensyn til den praktiske del af uddannelsen skal underviserne dokumentere, at de har erfaring som erhvervschauffører eller tilsvarende kørsels erfaring, f.eks. som kørelærer til tunge erhvervs køretøjer.

Undervisningsprogrammet skal udformes som anført i godkendelsen med udgangspunkt i emnerne i afdeling 1.

BILAG II

BESTEMMELSER VEDRØRENDE EF-MODELLEN FOR CHAUFFØRUDDANNELSESBEVIS

1. De fysiske egenskaber ved EF-modellen for chaufføruddannelsesbevis skal være i overensstemmelse med ISO-standard 7810 og 7816-1.

Verifikationsmetoderne for chaufføruddannelsesbevis med henblik på at sikre overensstemmelse med internationale standarder skal være i overensstemmelse med ISO-standard 10373.

2. Beviset har to sider:

Forside:

- a) betegnelsen »chaufføruddannelsesbevis« trykt med store bogstaver på den udstedende medlemsstats sprog
- b) angivelse af navnet på den udstedende medlemsstat er valgfrit
- c) den udstedende medlemsstats nationalitetsmærke trykt i negativ i et blått rektangel og omgivet af tolv gule stjerner. Nationalitetsmærkerne er følgende:

B: Belgien

DK: Danmark

D: Tyskland

GR: Grækenland

E: Spanien

F: Frankrig

IRL: Irland

I: Italien

L: Luxembourg

NL: Nederlandene

A: Østrig

P: Portugal

FIN: Finland

S: Sverige

UK: Det Forenede Kongerige

- d) bevisets specifikke oplysninger nummereret således
 1. indehaverens efternavn
 2. indehaverens fornavn(e)
 3. indehaverens fødselsdato og fødested
 4. a) udstedelsesdato
b) udløbsdato
c) angivelse af den myndighed, der udsteder beviset (kan trykkes på bagsiden)
d) et andet nummer end kørekortsnummeret, der tjener administrative hensyn (valgfrit)
 5. a) kørekortets nummer
b) bevisets løbenummer
 6. foto af indehaveren
 7. indehaverens underskrift
 8. bopæl eller postadresse (valgfrit)
 9. (under)kategorier af køretøjer, for hvilke chaufføren opfylder kravene til grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse

- e) betegnelsen »EF-model« på den udstedende medlemsstats sprog og betegnelsen »chaufføruddannelsesbevis« på de øvrige fællesskabsprog trykt i blåt på en sådan måde, at det udgør bevisets baggrund:

tarjeta de cualificación del conductor

chaufføruddannelsesbevis

Fahrerqualifizierungsnachweis

δελτίο επιμόρφωσης οδηγού

driver qualification card

carte de qualification de conducteur

carta cáilíochta tiomána

carta di qualificazione del conducente

kwalificatiekaart bestuurder

carta de qualificação do motorista

kuljettajan ammattipätevyyskortti

yrkeskompetensbevis för förare

- f) farveangivelse:

— blå: Pantone Reflex blue

— gul: Pantone yellow

Bagside:

- a) 9. (under)kategorier af køretøjer, for hvilke chaufføren opfylder kravene til grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse
10. den fællesskabskode, der er omhandlet i artikel 10 i dette direktiv
11. plads til, at den udstedende medlemsstat kan påføre beviset påtegninger, der er nødvendige af administrative hensyn, eller som vedrører trafiksikkerheden (valgfrit). Hvis påtegningen falder ind under en af de rubrikker, der er anført i dette bilag, skal nummeret på denne rubrik angives foran påtegningen

- b) en forklaring på de nummererede rubrikker på bevisets for- og bagside (mindst rubrik 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5a, 5b og 10).

Hvis en medlemsstat ønsker at affatte disse angivelser på et andet nationalt sprog end et af følgende sprog: dansk, engelsk, finsk, fransk, græsk, italiensk, nederlandsk, portugisisk, spansk, svensk og tysk, udarbejder den en tosproget udgave af beviset med et af nævnte sprog, med forbehold af de øvrige bestemmelser i dette bilag.

3. Sikkerhed, herunder databeskyttelse

Bevisets forskellige elementer skal udelukke risiko for forfalskning eller manipulation og afsløre forsøg herpå.

Medlemsstaten drager omsorg for, at bevisets sikkerhedsniveau mindst svarer til kørekortets sikkerhedsniveau.


4. Særlige bestemmelser

Medlemsstaterne kan efter høring af Kommissionen tilføje farver eller mærkning, som f.eks. stregkoder, nationale symboler og sikkerhedsfeatures, med forbehold af de øvrige bestemmelser i dette bilag.

Af hensyn til den gensidige anerkendelse af beviserne må stregkoden ikke indeholde andre oplysninger end dem, der allerede findes i læsbar form på chaufføruddannelsesbeviset, eller som er nødvendige for proceduren ved udstedelse af beviset.

EF-MODEL FOR CHAUFFØRUDDANNELSESBEVIS

Forsiden

	CHAUFFØRUDDANNELSESBEVIS	(MEDLEMSSTAT)
6. FOTO	1.	
	2.	
	3.	
	4a.	4b.
	4c.	(4d.)
	5a.	5b.
	7.	
	(8.)	
9.		

Bagsiden

11.	9.	10.
	C1	
	C	
	D1	
	D	
	C1E	
	CE	
	D1E	
	DE	

1. Efternavn
2. Fornavn(e)
3. Fødselsdato og fødested
4a. Udstedelsesdato
4b. Administrativ udløbsdato
4c. Udstedt af
5a. Kørekortnummer
5b. Løbenummer
10. Fællesskabskode

