



# Innst. S. nr. 140

(2006-2007)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 11 (2006-2007)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 64/2006 av 2. juni 2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2003/59/EF av 15. juli 2003 om grunnleggjande kvalifisering og regelmessig opplæring av førarar av visse veggåande køyretøy for transport av gods eller passasjerar**

Til Stortinget

### SAMMENDRAG

Ved avgjerd nr. 64/2006 i EØS-komiteen av 2. juni 2006 vart vedlegg XIII, Transport, til EØS-avtala endra ved innlemminga av europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/59/EF av 15. juli 2003 om grunnleggjande kvalifisering og regelmessig opplæring av førarar av visse veggåande køyretøy for transport av gods eller passasjerar.

Direktivet rettar seg mot yrkestransport.

Føremålet med direktivet er å innføre harmoniserte krav om grunnleggjande kvalifikasjonar og periodisk etterutdanning for yrkessjåførar. Direktivet vil medverke til å sikre like konkurransevilkår i EØS-området, fremje rekrutteringa til sjåføryrket, og dessutan medverke positivt til yrket sitt omdømme.

Direktivet stiller såleis minstekrav til grunnleggjande kvalifikasjonar og periodisk etterutdanning for yrkessjåførar av visse typar tyngre køyretøy. Medlemsstatane kan velje mellom ulike løysingar/modellar for å gjennomføre krava om grunnleggjande kvalifikasjonar i direktivet ("timemodell" eller "prøvemodell"). Desse krava kjem i tillegg til kravet om førarrett.

Direktivet gjer greie for kva slags emne sjåførane skal ha opplæring i, medrekna trafikktryggleik, miljøvennleg køyring, sikring av last, handsaming av fraktkontraktar, toll- og spedisjonsdokument og anna yrkesrelevant regelverk.

Direktivet inneber ei nokså gjennomgripande reform av dei kvalifikasjonskrava som vert stilte for tilgang til og utøving av sjåføryrket. Likevel er det grunn til å tru at gjennomføringa av ordninga vil styrkje kvaliteten på sjåførane, og at dette vil kunne gje positive utslag, særleg med tanke på trafikktryggleiken.

Direktivet høver godt i hop med dei målsetjingane som ligg til grunn for den norske opplæringa for førarar av tunge køyretøy. Direktivet legg vekt på miljøvennleg køyring, noko som òg er i tråd med norske prioriteringar.

### Gjennomføring av direktivet i norsk rett

Gjennomføringa av avgjerda i norsk rett krev lovending. Difor er det naudsynt med samtykke frå Stortinget til godkjenning av avgjerda i EØS-komiteen, jf. § 26 andre leddet i Grunnlova.

For å gjennomføre direktivet i norsk rett, må heime-len til å påleggje utdanning gå fram av lov. Det vil verte gjort lovframlegg om at den som skal føre motorvogn mot vederlag, må tilfredsstille krav til grunn- og etterutdanning der Samferdselsdepartementet krev dette. Det vil verte gjort framlegg om at Samferdselsdepartementet kan gje nærmare føresegnar om utdanninga, jf. Ot.prp. nr. 8 (2006-2007).

Den vidare gjennomføringa av direktivet, t.d. val av modell for opplæring, vil finne stad ved fastsetjing av forskrift.

### Økonomiske og administrative konsekvensar

Gjennomføringa av direktiv 2003/59/EF vil ha økonomiske og administrative konsekvensar for det offentlege. Det må påreknast kostnader i samband med undervisning, administrasjon, og godkjenning av og tilsyn med lærestader. Vidare må det m.a. påreknast kostnader i samband med prøvene.

Samferdselsdepartementet tek sikte på at kostnadene ved ordninga vert dekte innanfor gjeldande budsjett-rammer og ved brukarfinansiering.

Ut frå dei gjeldande gebyrsatsane for førarprøva og utferding av førarkort vil timemodellen kunne skaffe om lag 2,4 mill. kroner i gebyrinntekter. Prøvemodellen vil kunne gje om lag 15,5 mill. kroner i gebyrinntekter.

Opplæringa i grunnleggjande kvalifikasjonar etter timemodellen vil gje kostnader for elevane i form av betaling for obligatorisk undervisning og gebyr for prøver. Det vil ikkje vere obligatorisk undervisning dersom prøvemodellen vert vald. Likevel vil det vere kostnader i form av gebyr for prøvene og leige av køyretoy til den praktiske prøva.

Med krav om etterutdanning kvart femte år vil gjennomsnittleg 10 000 yrkessjåførar måtte gjennomføre ei slik opplæring kvart år.

### KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Hellesland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Jenny Klinge, og fra Venstre, Borghild Tenden, har merket seg at formålet med direktivet er å innføre felles krav om grunnleggende kvalifikasjoner og periodisk etterutdanning for yrkessjåførere.

Komiteen anser et slikt tiltak viktig for trafikksikkerheten og for rekruttering til yrket.

Komiteen slutter seg til forslaget i proposisjonen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, legger til grunn opplysningene i proposisjonen om at endringene vil styrke sjåførenes kunnskap og bevissthet knyttet til trafikksik-

kerhet, miljøvennlig kjøring, sikring av last, håndtering av fraktkontrakter og toll- og spedisjonsdokument.

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter formålet med direktivet som omhandler felles krav om grunnleggende kvalifikasjoner og periodisk etterutdanning for yrkessjåførere. Disse medlemmer gir derfor også sin tilslutning til at Norge innlemmer direktiv 2003/59/EF i EØS-avtalen.

Disse medlemmer vil likevel understreke at Norge innenfor direktivets rammer kan og bør legge til rette for en komprimert variant når det gjelder grunnleggende kvalifikasjoner. Disse medlemmer mener en slik variant er viktig for å sikre at krav om grunnleggende kvalifikasjoner gis et tids- og kostnadsmessig omfang som i praksis virker rekrutterende til sjåføryrket og ikke rekrutteringsavvisende.

Komiteen viser til at utkast til innstilling har vært forelagt utenrikskomiteen til uttalelse. Utenrikskomiteen melder ingen merknader i saken utover at komiteens medlemmer slutter seg til motsvarende fraksjoners merknader i transport- og kommunikasjonskomiteen.

### KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har elles ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Stortinget gjev samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 64/2006 av 2. juni 2006 om innlemming i EØS-avtala av direktiv 2003/59/EF av 15. juli 2003 om grunnleggjande kvalifisering og regelmessig opplæring av førarar av visse veggåande køyretoy for transport av gods eller passasjerar.

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

**Per Sandberg**  
leder

**Arne Sortevik**  
ordfører