



# Innst. 173 S

(2011–2012)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:30 S (2011–2012)

### **Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om en bedre hverdag for yrkessjåførene**

Til Stortinget

#### **Sammendrag**

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen legge frem en helhetlig og overordnet plan for døgnhvileplasser på riksveinettet tilpasset yrkessjåførenes behov.
2. Stortinget ber regjeringen utrede en komprimert variant av den periodiske etterutdanningen av yrkessjåfører, med fokus på å redusere kostnader og redusert tidsbruk.
3. Stortinget ber regjeringen legge frem forslag om å øke administrativ gyldighet fra 10 til 15 år for de lette førerkortklassene AM, A1, A2, A, B, B1 og BE.
4. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å fjerne prikkbelastning på førerkort for motorvogn og motorsykkel.
5. Stortinget ber regjeringen legge frem konkrete forslag om økt sikkerhet ved vinterkjøring med norske, og spesielt utenlandske, trailere på norske veier.
6. Stortinget ber regjeringen utrede konsekvensene av å endre den avgiftstekniske definisjonen for varebiler slik at alle kjøretøy som klassifiseres som varebil i EU etter forordning (EU) nr. 678/2011 av 14. juli 2011, vil falle inn under den norske avgiftstekniske varebildefinisjonen.»

Forslagsstillerne mener det er på høy tid at hensynet til yrkessjåførene inngår i de vurderingene man gjør innenfor samferdselspolitikken og avgiftspolitikken. Det vises ellers til dokumentet for nærmere begrunnelse av forslagene.

#### **Komiteens merknader**

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Susanne Bratli, Siri Hov Eggen, Hilde Anita Nyvoll, Magne Rommetveit, Tone Merete Sønsterud og Line Vennesland, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Lars Myraune, Eivind Nævdal-Bolstad, og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Jon Øyvind Odland, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til vedlagte uttalelse i saken fra Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 9. desember 2011, og svar fra Samferdselsdepartementet v/statsråden på spørsmål, datert 20. desember 2011.

Komiteen mener yrkessjåfører og andre transportarbeidere utgjør en svært viktig brikke i samfunnet. Komiteen vil presisere betydningen av en sikker og konkurransedyktig næring som også sikrer en bedre hverdag for yrkessjåførene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil peke på at svarene fra statsråden viser at regjeringen på flere områder allerede har vedtatt det som foreslås i representantforslaget, mens andre er under utførelse.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, foreslår at dokumentet vedlegges protokollen.

### Døgnhvileplasser og hviletidsbestemmelser

Komiteen viser til at nesten alle yrkessjåfører som kjører lastebil over 3 500 kg, og busser registrert for flere enn 12 personer, må forholde seg til kjøre- og hviletidsbestemmelser. Disse spesifiserer blant annet at det etter en maksimal kjøretid på 4,5 timer skal tas pause på 45 minutter. Komiteen vil derfor påpeke at yrkessjåførene derfor er helt avhengig av at det er et tilstrekkelig antall hvileplasser tilpasset deres behov. Komiteen viser til handlingsprogrammet til Statens vegvesen hvor det er lagt opp til at det etableres 15–20 døgnhvileplasser i perioden 2010–2013. Komiteen mener man må intensivere dette arbeidet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at det ble avholdt høring angående representantforslaget, Dokument 8:30 S (2011–2012), 17. januar 2012, der Norges Lastebileier-Forbund, Norsk Transportarbeiderforbund, Norsk Yrkessjåfør Alliansen, Yrkestrafikkforbundet, NHO Transport og Trygg Trafikk deltok. Disse medlemmer viser til at det var bred enighet blant høringsinstansene om at arbeidet med døgnhvileplasser må intensiveres, og at Norge formelt må slutte seg til LABEL-ordningen med EU-sertifiserte hvileplasser. Disse medlemmer påpeker at det i dag bare er 9 godkjente døgnhvileplasser i hele landet. Disse medlemmer påpeker at Statens vegvesen tar sikte på å ferdigstille en nasjonal plan for døgnhvileplasser tidlig i 2012, men at denne planen først skal danne grunnlag for prioriteringer i Nasjonal transportplan 2014–2023. Disse medlemmer viser til at det dermed kan ta lang tid før døgnhvileplassene kommer på plass, til tross for at man mange steder vet nøyaktig hvor plassene bør bygges. Disse medlemmer viser til at Statens vegvesens handlingsprogram for 2010–2013 (2019) kun har som mål å få etablert 15–20 plasser i perioden, men at det reelle behovet ifølge Norsk Transportarbeiderforbund er på minimum 80–90 plasser. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen intensivere arbeidet med døgnhvileplasser på riksveinettet tilpasset yrkessjåførenes behov.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at dagens rigide kjøre- og

hviletidsbestemmelser er en utfordring når det gjelder ferger og køer. Disse medlemmer ser derfor ikke bort ifra at det kan bli nødvendig å gjøre bestemmelsene mer fleksible i fremtiden.

### Veistandard og uavhengig transporttilsyn

Komiteen deler forslagsstillernes syn på at veien er arbeidsplassen for svært mange mennesker i Norge, og vil derfor understreke betydningen av et moderne og sikkert veinett.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at veien er en risikoarbeidsplass. Disse medlemmer vil opprette et selvstendig transporttilsyn felles for alle transportformene som i ytterste konsekvens skal kunne stenge farlige veier og bøtelegge veiholder. Disse medlemmer viser til at regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har svart på dette ved å opprette et veitilsyn underlagt vegdirektøren og Statens vegvesen. Disse medlemmer påpeker at denne organisatoriske plasseringen gjør at det kan stilles spørsmål ved tilsynets uavhengighet. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til at følgende forslag ble fremmet av Fremskrittspartiet i Innst. 2 S (2011–2012), jf. Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2012:

«Stortinget ber Regjeringen slå sammen de ulike transporttilsynene til et Statens Transporttilsyn som skal ha totalansvar for tilsyn og kontroll innenfor samferdselssektoren.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti understreker viktigheten av et uavhengig veitilsyn og mener det er uheldig at dagens tilsyn ikke oppfyller dette kriteriet.

Disse medlemmer viser til at komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti i Innst. 13 S (2011–2012) foreslo følgende:

«Stortinget ber regjeringen opprette et frittstående og uavhengig vei- og veitrafikktilsyn som skal ha tilsynsansvar for veier, trafikanter og kjøretøy.»

### Krav til opplæring

Komiteen viser til forslagsstillernes ønske om å øke den administrative gyldigheten for de lette førerkortklassene AM, A1, A2, A, B, B1 og BE fra 10 til 15 år. Komiteen viser til at dette tiltaket er vedtatt, og trer i kraft fra 19. januar 2013.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, mener det er viktig at man har en god utdanning for yrkessjåfører, i tillegg til en fungerende

etter- og videreutdanning. Flertallet viser til at regjeringen har innført krav om periodisk etterutdanning av yrkessjåfører hvert femte år, i henhold til EUs sjåførdirektiv 2003/59/EF om nye utdanningskrav for yrkessjåfører.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener at det er viktig med etterutdanning av yrkessjåfører. Disse medlemmer vil samtidig vise til at det på høringen 17. januar 2012 kom frem at andre europeiske land ikke har tolket regelverket like strengt som Norge, og at norske myndigheter har utarbeidet for rigide regler for gjennomføring av undervisningen og godkjenning av undervisningssteder. Disse medlemmer vil trekke frem at Sverige ifølge Norsk Lastebileier-Forbund har én kursdag i året istedenfor fem kursdager hvert 5. år, og at Tyskland ikke har kurs knyttet til økonomisk kjøring. Disse medlemmer viser til at kostnadene på etterutdanning i Norge ifølge Norsk Yrkessjåfører Alliansen er på mellom 10 000 og 18 000 kroner per sjåfører, mens prisen i Danmark er på 5 000 kroner DKK. Disse medlemmer viser til at regjeringens politikk dermed har påført norsk transportnæring unødvendig høye utgifter. Disse medlemmer viser til at NHO Transport i forbindelse med høringen kom med ett innspill til hvordan dette kan løses:

«Deler av pensum burde i stedet kunne tas gjennom nettundervisning og i større grad kunne samordnes med bransjens interne videreutdanning når det gjelder gjennomføring og innhold slik at de to utdanningstilbudene i større grad fremstår som komplementære. I tillegg vil sannsynligvis læringseffekten øke ved bruk av mer varierte gjennomføringsformer enn ren klasseromsundervisning på syv timer over fem dager.»

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede modeller for reduserte kostnader og redusert tidsbruk knyttet til den periodiske etterutdanningen av yrkessjåfører.»

#### **Prikkbelastning og andre offentlige sanksjoner**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til høringsuttalelse fra Trygg Trafikk som påpeker at forslaget om å fjerne prikkbelastningen ville øke antallet skadde og drepte i trafikken, og advarte sterkt mot å støtte dette forslaget.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at dagens ordning for prikkbelastning gjør at små feil får uforholdsmessig

store følger for sjåførene. Ved åtte prikker mister man sertifikatet. I dagens system slettes prikker etter 3 år, uavhengig av hvor langt man kjører i året. For en yrkessjåfører vil prikker ikke slettes før etter flere hundre tusen kilometers kjøring. Disse medlemmer vil videre påpeke at utenlandske sjåfører ikke får prikkbelastning for de samme forseelsene som norske sjåfører, og at ordningen derved forskjellsbehandler. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å fjerne prikkbelastning på førerkort for motorvogn og motorsykkel.»

Disse medlemmer er kritiske til at sjåfører fratras levebrødet gjennom rutinemessig beslag av førerkort bare fordi de er innblandet i en ulykke som de ikke har noen skyld i. Disse medlemmer mener at det bør være skjellig grunn til mistanke om at sjåføren er uaktsom før et førerkort beslaglegges. Disse medlemmer viser til at stortingsrepresentant Bård Hoksrud tok opp denne problemstillingen med justisminister Knut Storberget i skriftlig spørsmål, jf. Dokument nr. 15:945 (2009–2010), og fikk til svar 8. april 2010 at det bør høstes mer erfaring med praksisen før det eventuelt tas initiativ til en mer omfattende lovendring på dette området. Dette er nå ett og et halvt år siden. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innskjerpe myndighetenes mulighet til rutinemessig beslag av førerkort ved trafikkulykker der det ikke er skjellig grunn til mistanke om at sjåføren har opptrådt uaktsomt.»

#### **Utenlandske trailere på norske vinterveier**

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at utenlandske trailere hver eneste vinter er involvert i ulykker på norske veier, både fordi trailerne ikke er utstyrt for vinterføre og fordi mange sjåfører har liten erfaring med kjøring vinterstid. Flertallet mener man må ta grep som sikrer trafikantene, og forventer at regjeringen følger opp med konkrete tiltak for å unngå ulykker, særlig med tanke på utenlandske vogntog.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er et tankekors at utenlandske sjåfører kan ferdes på norske veier uten å ha opparbeidet seg den samme kompetansen som norske sjåfører når det gjelder glattkjøring og bruk av kjettinger.

Det er positivt for norsk økonomi at utenlandske aktører får levere varer i Norge uten kostbar omlasting, men noe må gjøres med sikkerheten. Disse

medlemmer mener videre at man ikke bør se bort ifra at dårlig vedlikeholdte norske vinterveier i mange tilfeller er en vel så viktig faktor for trafikkuulykkene som yrkessjåførene, og at trygge og godt vedlikeholdte veier er det beste trafikksikkerhetstiltaket. Disse medlemmer mener samtidig at det er behov for flere grensekontroller og kontroller langs de mest utsatte veiene hvor både norske og utenlandske lastebiler og busser blir kontrollert, inkludert nødvendig finansiering til politiet og Statens vegvesen.

Disse medlemmer viser til sitt representantforslag, Dokument 8:84 S (2010–2011), fra februar 2011 der det ble tatt til orde for krav om mønsterdybde, forbud mot enkelte typer vogntog ved utsatte fjelloverganger, et strengere strafferegime og bruk av trailerkolonner på utsatte veier. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen intensivere kontrollvirksomheten på norske veier spesielt i forbindelse med dårlige vær- og kjøreforhold, og nedlegge bruksforbud etter vegtrafikkloven hvis kjøretøy ikke er egnet til å kjøre på vinterføre.»

«Stortinget ber regjeringen legge frem konkrete forslag om økt sikkerhet ved vinterkjøring med norske, og spesielt utenlandske, trailere på norske veier.»

### **Bompenger**

Komiteen viser til at innkreving fra utenlandske trafikanter lenge har vært en utfordring for norske bomselskaper, blant annet fordi myndighetene i europeiske land som Polen, Tyskland, Sveits og Litauen ikke utleverer navn og adresse knyttet til bilskilte. Komiteen viser til at man gjennom innføring av obligatorisk AutoPASS-brikke på kjøretøy over 7,5 t fra sommeren 2012 vil få en mer konkurransedyktig næring. Komiteen viser til at obligatorisk AutoPASS-brikke også vil kunne gi myndighetene en bedre kontroll med kjøretøyets eier og sjåfør.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det er et grunnleggende prinsipp at norske og utenlandske sjåfører skal betale de samme bøtene, avgiftene og bompengene. Disse medlemmer viser til at innkreving også kan bli svært dyrt, selv i saker der man har navn og adresse, og innkrevingskostnadene er særlig høye sammenlignet med beløpet man forsøker å få dekket når det gjelder bompenger. Disse medlemmer viser til at bompengennkreving er en unødvendig og dyr måte å finansiere veiprosjekter på, men mener samtidig at

det bør legges vekt på at alle som passerer bomstasjoner, som hovedprinsipp skal betale inntil ordningen har blitt avvirket. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet fremmet forslag om å fjerne hele bompengegjelden i nysalderingen av statsbudsjettet for 2011, jf. Innst. 144 S (2011–2012).

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener like konkurransevilkår er et grunnleggende prinsipp for en velfungerende markedsøkonomi. Derfor bør både norske og utenlandske transportører betale de samme avgifter og de samme bompenger. Disse medlemmer ønsker ordningen med obligatorisk AutoPASS for tunge kjøretøy velkommen. Disse medlemmer viser til at innføring av denne ordningen nå er utsatt av regjeringen. Dette er meget uheldig for konkurransesituasjonen i norsk transportnæring.

### **Godkjenning av varebiler**

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Norge har særegne avgiftstekniske regler for hva som kan registreres som varebiler, og som derved kan få vesentlig lavere avgifter enn personbiler. Disse medlemmer påpeker at de norske reglene er annerledes enn for eksempel EUs varebildefinisjon som bilprodusentene forholder seg til, noe som betyr at små varebiler etter EUs regler må registreres som personbil i Norge. Dette gjelder blant annet Peugeot Bipper og Citroën Nemo. Disse medlemmer ser argumentet om at langt flere vil velge varebil istedenfor personbil dersom de særnorske tilleggskravene for hva som kan regnes som varebil, fjernes, men mener i motsetning til regjeringspartiene at poenget med avgiftssystemet ikke er å maksimere statens inntekter. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede konsekvensene av å endre den avgiftstekniske definisjonen for varebiler slik at alle kjøretøy som klassifiseres som varebil i EU etter forordning (EU) nr. 678/2011 av 14. juli 2011, vil falle inn under den norske avgiftstekniske varebildefinisjonen.»

### **Forslag fra mindretall**

#### **Forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre:**

##### *Forslag 1*

Stortinget ber regjeringen intensivere arbeidet med døgnhvileplasser på riksveinettet tilpasset yrkessjåførenes behov.

*Forslag 2*

Stortinget ber regjeringen utrede modeller for reduserte kostnader og redusert tidsbruk knyttet til den periodiske etterutdanningen av yrkessjåfører.

**Forslag fra Fremskrittspartiet:***Forslag 3*

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å fjerne prikkbelastning på førerkort for motorvogn og motorsykkel.

*Forslag 4*

Stortinget ber regjeringen innskjerpe myndighetenes mulighet til rutinemessig beslag av førerkort ved trafikkulykker der det ikke er skjellig grunn til mistanke om at sjåføren har opptrådt uaktsomt.

*Forslag 5*

Stortinget ber regjeringen intensivere kontrollvirksomheten på norske veier spesielt i forbindelse med dårlige vær- og kjøreforhold, og nedlegge bruksforbud etter vegtrafikkloven hvis kjøretøy ikke er egnet til å kjøre på vinterføre.

*Forslag 6*

Stortinget ber regjeringen legge frem konkrete forslag om økt sikkerhet ved vinterkjøring med norske, og spesielt utenlandske, trailere på norske veier.

*Forslag 7*

Stortinget ber regjeringen utrede konsekvensene av å endre den avgiftstekniske definisjonen for varebiler slik at alle kjøretøy som klassifiseres som varebil i EU etter forordning (EU) nr. 678/2011 av 14. juli 2011, vil falle inn under den norske avgiftstekniske varebildefinisjonen.

**Komiteens tilråding**

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti.

Komiteen viser til representantforslaget og merknadene og rår Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument 8:30 (2011–2012) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om en bedre hverdag for yrkessjåførene – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 14. februar 2012.

**Knut Arild Hareide**

leder

**Eivind Nævdal-Bolstad**

ordfører

Vedlegg 1**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 9. desember 2011****Dokument 8:30 S (2011-2012) representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om en bedre hverdag for yrkessjåførene**

Jeg viser til brev fra transport- og kommunikasjonskomiteen av 28. november 2011, vedlagt representantforslag 8:30 (2011-2012), hvor det bes om uttalelse fra Samferdselsdepartementet.

Forslagstillerne fremmer følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringen legge frem en helhetlig og overordnet plan for døgnhvileplasser på riksvegnettet tilpasset yrkessjåførenes behov
2. Stortinget ber regjeringen utrede en komprimert variant av den periodiske etterutdanningen av yrkessjåfører, med fokus på å redusere kostnader og redusere tidsbruk
3. Stortinget ber regjeringen legge frem forslag om å øke administrativ gyldighet fra 10 til 15 år for de lette førerkortklassene AM, A1, A2, A, B, B1 og BE
4. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å fjerne prikkbelastningen på førerkort for motorvogn og motorsykkel
5. Stortinget ber regjeringen legge frem konkrete forslag om økt sikkerhet ved vinterkjøring med norske, og spesielt utenlandske, trailere på norske veier
6. Stortinget ber regjeringen utrede konsekvensene av å endre den avgiftstekniske definisjonen for varebiler slik at alle kjøretøy som klassifiseres som varebil i EU etter forordning (EU) nr. 678/2011 av 14. juli 2011, vil falle inn under den norske avgiftstekniske varebildefinisjonen.

Forslagene er behandlet i den rekkefølgen de fremkommer. Det er i dette svaret ikke knyttet kommentarer til de punktene i premissene for forslaget som ikke er gjenspeilet i selve forslaget til Stortingsvedtak.

***Forslag 1 - døgnhvileplasser***

I 2008/2009 ble det utarbeidet regionale planer for utbygging av døgnhvileplasser. Med grunnlag i Statens vegvesens Håndbok 279 Døgnhvileplasser startet Statens vegvesen våren 2011 et arbeid med å revidere disse planene i samarbeid med transportnæringen. Statens vegvesen tar sikte på å ferdigstille en nasjonal plan for døgnhvileplasser tidlig i 2012. Den nasjonale planen vil danne grunnlag for prioriterin-

ger i Nasjonal transportplan 2014-2023. Jeg ser derfor ikke behov for å legge fram en egen plan for døgnhvileplasser.

Det er også i dag fokus på å forbedre hvileplassene. I Statens vegvesens handlingsprogram for 2010-13 (2019) er det avsatt 80 mill. 2010-kr på investeringsbudsjettet til hvileplasser med mål om å få etablert 15-20 plasser i perioden. I budsjettet for 2012 er det foreslått tildeling på 7,7 millioner til etablering av hvileplasser på riksvegnettet.

Vi er kjent med LABEL-prosjektet som er gjennomført av EU-kommisjonen. Vi er også kjent med at IRU, ("International Road Transport Union"), på anmodning fra Kommisjonen har satt opp en informasjonstjeneste for hvileplasser på internett. Tjenesten inneholder informasjon om lokalisering og en hel rekke opplysninger om den enkelte hvileplass, samt klassifisering av sikkerhets- og servicenivå i henhold til LABEL. Tjenesten er satt opp på en slik måte at brukerne kan få informasjon om alle hvileplasser på en planlagt reiserute, eller innenfor en viss avstand fra et planlagt reisemål.

Statens vegvesen startet for kort tid siden arbeidet med å registrere de norske godkjente hvileplassene på denne tjenesten, inkludert klassifisering i henhold til LABEL. For å sikre at informasjonen blir riktig, gjøres dette i samarbeid med representanter for transportnæringen og eierne av de plassene som eies og drives av private aktører.

***Forslag 2 – etterutdanning for yrkessjåfører***

Yrkessjåførdirektivet (direktiv 2003/59/EF) innfører krav til grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører. Formålet med direktivet er å bedre trafikksikkerheten, sikre at sjåførene har de nødvendige kvalifikasjonene til å utøve person- eller godstransport i yrkesmessig sammenheng, samt fremme rekruttering og omdømme til yrket.

Alle som har tatt førerkort for lastebil etter 2009 (eller førerkort for buss etter 2008) og som skal bruke dette i yrkessjåførsammenheng må i tillegg ha en grunnutdanning som yrkessjåfør. Direktivet åpner for at medlemsstatene kan innføre en komprimert opplæring på 1 40 timer, mot full grunnutdanning som er på 2 80 timer. Norge har benyttet seg av denne muligheten ved at yrkessjåførforskriften åpner for komprimert grunnutdanning. Komprimert grunnutdanning gir noe mer begrensede rettigheter fram til 23 år. Det var komprimert grunnutdanning som var omhandlet i

Innst. O. nr. 48 (2006-2007) om endring av vegtrafikkloven § 29.

I tillegg må alle yrkessjåfører, dvs også de som har vært i yrket før 2008/2009, gjennomføre etterutdanning. Etterutdanningen skal gjennomføres hvert femte år, og er på 35 timer. Direktivet åpner ikke for en komprimert ordning for etterutdanningen. Alle medlemsstatene skal med andre ord ha innført en ordning med 35 timer obligatorisk etterutdanning for alle yrkessjåfører hvert femte år. Hvordan etterutdanningen er organisert og hvordan de 35 timene er fordelt innenfor fem års perioden varierer noe mellom de ulike landene.

Forslaget om en komprimert etterutdanning er ikke forenlig med våre forpliktelser etter EØS-avtalen, og det er således ikke aktuelt å utrede en komprimert variant av etterutdanningen.

### **Forslag 3 – administrativ gyldighet for førerkort**

I dag er førerkort i lette klasser (klassene A1, A, B, BE, M, S og T) gyldig til innehaverens 100 årsdag. Direktiv 2006/126/EF om førerkort innebærer at det fra 19. januar 2013 skal innføres administrativ gyldighet for førerkort. Svindel med førerkort er et økende problem. For å redusere risikoen for slik svindel er det nødvendig med oppdatert bilde og sikkerhetslementer i førerkortet, noe som betyr at selve kortet må skiftes ut med jevne mellomrom. Direktivets hovedregel er at førerkortet skal ha en gyldighet på 10 år, men det åpnes for at medlemsstatene kan sette gyldighetstid inntil 15 år. Den administrative gyldigheten har ikke betydning for førerrettens gyldighet.

Innstilling 176 L (2010-2011) om endring av vegtrafikkloven § 24 (gjennomføring av direktiv 2006/126/EF om førerkort) ble vedtatt av Stortinget 15. februar 2011. Lovendringen omhandler ikke direkte lengden av gyldighetstiden, men gir hjemmel for Vegdirektoratet til å fastsette nærmere regler om gyldighetstid for både førerrett og førerkort. Førerkortforskriften § 4-1 ble endret 8. mars 2011 og setter administrativ gyldighet for førerkort i lette klasser til 15 år. Endringen trer i kraft fra 19. januar 2013. Forslaget er således allerede vedtatt og jeg ser ikke behov for å kommentere dette ytterligere.

### **Forslag 4 - prikkordningen**

Trafikksikkerhet er min høyeste prioritet. Prikkbelastningsordningen, som ble innført i 2004, bidrar til å redde liv ved at flere følger trafikkreglene og gir et enklere og mer effektivt sanksjonssystem overfor de som bryter vegtrafikkloven gjentatte ganger. Ordningen omfatter overtredelser som er enkle å konstatere og som er så alvorlige at de ligger opp mot grensen for inndragning av førerkort. SINTEF har evalu-

ert ordningen og funnet at den når førere med høy ulykkesrisiko.

Som en oppfølging av evalueringen ble prikkordningen revidert med virkning fra 1. juli i år. Endringene innebærer blant annet at bilførerne nå får flere prikker pr overtredelse, inkludert dobbel prikkbelastning for personer som er i prøveperiode, dvs. de første to årene man har førerkort for personbil. Unge bilførere er overrepresentert i ulykkestatistikken. Dobbelt prikkbelastning er et viktig tiltak mot ungdomsulykkene. Politiet får nå i tillegg online tilgang til prikkregisteret fra politibilene, noe som vil styrke prikkordningens effektivitet.

Yrkessjåfører har et minst like stort ansvar for å overholde vegtrafikklovens bestemmelser, og derigjennom bidra til trafikksikker adferd i trafikken, som andre sjåfører. Det at de i større grad enn andre befinner seg i trafikken, og at tap av førerrett vil ha større konsekvenser for en yrkessjåfører enn for en som ikke bruker føreretten i yrkessammenheng, betyr ikke at det bør være høyere toleranse for brudd på trafikkovertrедelser fra yrkessjåførene enn fra privatbilister. Jeg vil også i den sammenheng berømme Norsk Lastebileierforbund sitt positive initiativ for å montere fartssperre i bilene som et trafikksikkerhetsiltak.

2011 tegner til å bli et meget bra år i trafikksikkerhetssammenheng. Fjerning av prikkbelastningsordningen vil ha en negativ effekt på trafikksikkerheten og forslaget om å fjerne prikkordningen er derfor ikke noe som bør følges videre.

### **Forslag 5 - vinterberedskap**

Jeg er opptatt av å ivareta trafikksikkerheten og fremkommeligheten på norske vinterveger. Riktig veggrep for kjøretøy i forhold til føret er en viktig del av dette. Årsaken til at det ofte oppstår hendelser på vinterføre, er en kombinasjon av uegnede kjøretøy, dårlig dekk/kjettinger og uerfarne sjåfører. For å bedre sikkerheten ved vinterkjøring på norske veier, initierte Samferdselsdepartementet i 2007 "Prosjekt Vinterpakke". Denne pakken inneholder flere konkrete tiltak, som for eksempel innføring av skjerpede krav til dekk og kjetting, et forsterket informasjonsopplegg til utenlandske tungbilførere, og ny hjemmel for Statens vegvesen til å fjerne eller ta i forvaring kjøretøy, jf vegtrafikkloven § 37 b.

Som et ledd i prosjektet er også Statens vegvesen pålagt å gjennomføre mer målrettede kontroller og fokusere på planlegging av kontrollvirksomhet i forhold til aktuelle vær- og føreforhold, kritiske vegstrekninger, og på kjøretøy som har dårlige dekk, manglende kjettinger eller ellers ikke er egnet til å kjøre på vinterføre. Kjøretøy med mangler i forhold til vinterutrustning vil bli sanksjonert med bruksforbud og tatt ut av trafikken.

Som en følge av at Statens vegvesen har fått hjemmel til selv å fjerne kjøretøy, er det videre etablert bedre samarbeidsrutiner lokalt mellom utekontrollvirksomheten i Statens vegvesen og byggherresiden. Dette skal sikre et planmessig samarbeid for å bedre trafikksikkerheten på vinterføre. Vegvesenets vinterberedskap, der også utekontrollen inngår, skal sikre gjensidig informasjon og bistand i forhold til hendelser på veg, vær, føre, m.m. Vegtrafikksentralen vil her også være en viktig aktør for varsling og koordinering av innsats.

Regjeringen jobber kontinuerlig med å forbedre trafikksikkerheten på norske veier. De tiltak som er igangsatt gjennom "Prosjekt vinterpakke" er gode og effektive tiltak for å øke sikkerheten ved vinterkjøring. Det har tatt tid å etablere den nye hjemmelen for fjerning av kjøretøy og å få etablert gode samarbeidsrutiner mellom ulike aktører på byggherre- og utekontrollensiden. Jeg mener imidlertid at vi nå har fått et godt verktøy for å bedre trafikksikkerheten og fremkommeligheten på vinterføre. Effekten av disse tiltakene vil vise seg over noe tid.

Alle som ferdes på norske veier har til enhver tid et ansvar for å være skodd for å sikre tilstrekkelig veggrep i forhold til føret. Jeg vil understrekes at trafikksikkerhets- og fremkommelighetsproblemer på norske vinterveier ikke spesielt knytter seg til utenlandske vogntog. Når det gjelder forslaget om å målrette tiltak mot utenlandske kjøretøy, vil jeg bemerke at det er et grunnleggende prinsipp at norske og utenlandske sjåfører og kjøretøy likebehandles ved kontroller. En praksis med kontrollvirksomhet som spesielt er rettet mot utenlandske kjøretøy, vil være i strid med våre EØS-rettslige forpliktelser. Et av tiltakene i vinterpakken består imidlertid av økt informasjon til utenlandske sjåfører. Dette skjer særlig gjennom informasjonsheftet "Donna Diesel-Truckers Guide", som blant annet gir faktainformasjon om kjøring på norske vinterveier.

#### ***Forslag 6 – avgiftsteknisk definisjon for varebil***

Det er innhentet uttalelse fra Finansdepartementet på dette punktet, da forslaget sorterer under deres regelverk.

Engangsavgiften betales ved førstegangs registrering i det sentrale motorvognregisteret og pålegges alle biler unntatt lastebiler og større busser. De avgiftspliktige kjøretøyene er delt inn i ti avgiftsgrupper med til dels ulike satser og/eller beregningsgrunnlag. For varebiler klasse 2 skal det betales 22 pst. av den avgiften som pålegges personbiler. Nivåforskjellene har sammenheng med at i en fiskal avgift bør sluttforbruket av varer og tjenester avgiftslegges fremfor bedriftens kjøp av driftsmidler.

Inndelingen av kjøretøyene i de ulike avgiftsgruppene bygger på veimyndighetens regelverk, som igjen bygger på felleseuropeiske regler. I engangsavgiftsregelverket er det også oppstilt tilleggskrav for de enkelte avgiftsgruppene. Tilleggskravene er oppstilt fordi de kjøretøytekniske definisjonene i avgiftsmessig sammenheng vil gi utilsiktede tilpasninger. Varebildefinisjonen er i så måte illustrerende. Etter den kjøretøytekniske definisjonen er det for eksempel ingen begrensninger på antall seter. Dersom tilleggskravene fjernes, vil langt flere kjøretøy med egenskaper som personbil kunne oppnå status som varebil med lav avgift. Erfaringsmessig vil dette også lede til at langt flere vil velge varebiler istedenfor personbiler til å dekke sitt personlige transportbehov. Dette vil både undergrave engangsavgiften som inntektskilde for staten og gjøre det vanskeligere å opprettholde et avgiftsmessig skille mellom personbiler og typiske næringskjøretøy.

De fleste originale varebiler kan registreres som varebil klasse 2 uten å måtte bygges om eller endres. I de tilfellene der kjøretøyene må bygges om for å oppnå status som varebil klasse 2, vil det ofte dreie seg om kjøretøy som opprinnelig ble levert som personbiler fra fabrikken. Noen av disse bilen har vært så små at ombyggingen har gått utover plassen i førerkabinen, og gjort bilene upraktiske. Det er likevel ikke til å unngå at en avgrensning basert på konkrete mål vil kunne innebære at enkelte varebiler vil falle utenfor.



Vedlegg 2**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 20. desember 2011****Dokument 8:30 S (2011-2012) representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om en bedre hverdag for yrkessjåførene - Spørsmål nr. 2-3**

Jeg viser til brev fra transport- og kommunikasjonskomiteen 13. desember med tilleggsspørsmål 2 og 3 til dokument 8:30 S (2011-2012) om en bedre hverdag for yrkessjåførene.

**Spørsmål 2.**

”I sin uttalelse av 9. desember d.å. påpeker statsråden at førerkortforskriften setter administrativ gyldighet for førerkort i lette førerkortklasser til 15 år. I Prop. 52 L (2010-2011) opplyses at hovedregel er 10 år.

- med hvilken begrunnelse har det likevel kommet på plass en forskrift med administrativ gyldighet på 15 år?”

**Svar:**

Førerkortdirektivets (direktiv 2006/126/EF) hovedregel er 10 års administrativ gyldighet for førerkort. Direktivet åpner imidlertid for at medlemsstatene kan innføre en administrativ gyldighet på inntil 15 år. Prop. 52 L (2010-2011) sier at 10 års administrativ gyldighet er direktivets hovedregel, ikke at det vil bli innført 10 års administrativ gyldighet i Norge.

Forslaget om lovendring som ligger til grunn for Prop. 52 L er å få etablert en hjemmel til å fastsette nærmere regler om administrativ gyldighet for førerkort. Lovendringen fastsetter ikke i seg selv den administrative gyldigheten for førerkort. Prop. 52 L (2010-2011) legger opp til at gyldighetstiden skal

fastsettes nærmere i forskrift jf siste avsnitt i pkt 4.1 ”De nærmere reglene om administrativ gyldighet, og overgangsordninger, i den forbindelse, vil bli regulert i forskrift av 19. januar 2004 nr 298 om førerkort.” Ved endring av førerkortforskriften 8. mars i år ble den administrative gyldigheten fastsatt til 15 år i førerkortforskriften § 4-1. Reglene om administrativ gyldighet for førerkort får virkning fra 19. januar 2013.

**Spørsmål 3.**

”I Innst. 176 L (2010-2011), jf. Prop. 52 L (2010-2011), går regjeringspartiene inn for 10 års administrativ gyldighet for lette førerkortklasser, og stemmer imot Fremskrittspartiets forslag om 15 års administrativ gyldighet.

- hva er regjeringens begrunnelse for å fravike politiske signaler fra regjeringspartiene?”

**Svar:**

Komiteen flertall, herunder medlemmene fra regjeringspartiene, sier i Innst. 176 L (2010-2011) at de har merket seg at tredje førerkortdirektivs hovedregel for administrativ gyldighet for førerkort er 10 år for de lette førerkortklassene.

Jeg vil presisere at forslaget til lovendring fremmet i Prop 52 L ikke innebar noe forslag om å innføre 10 års administrativ gyldighet for førerkort i vegtrafikkloven, men et forslag om å etablere lovhjemmel for å fastsette nærmere regler om administrativ gyldighet for førerkort i forskriftsverket. Komiteens flertall gir sin tilslutning til forslaget til hjemmelslov. Jeg oppfatter videre at flertallets syn er ivaretatt ved at Vegdirektoratet har vedtatt den administrative gyldigheten i førerkortforskriften.





