



Dokument nr. 8:62

(2004-2005)

Privat forslag fra stortingsrepresentantene Carl I. Hagen, John I. Alvheim, Torbjørn Andersen og Kenneth Svendsen

Forslag fra stortingsrepresentantene Carl I. Hagen, John I. Alvheim, Torbjørn Andersen og Kenneth Svendsen om lov om endring i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) (Tillatelse til å kjøre buss etter fylte 70 år)

Til Odelstinget

BAKGRUNN

Lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) har under kapittel 7A, Kjøresetel, § 37 a virkeområde - følgende bestemmelse:

"Kjøresetel blir utferda for 10 år. For person som er fylt 60 år blir kjøresetelen utferda for fem år, men ikke lenger enn til innehavar fyller 70 år. Dersom særlige helseforhold tilseier det, skal perioden kjøresetelen er gyldig for setjast kortare."

Ifølge EØS-avtalen jf. rådsforordning EØF 3820/85 fastsettes minstealder for persontransport til 21 år, men har ingen øvre aldersgrense.

Under avsnitt III har artikkel 5 følgende bestemmelse:

"1. Minstealder for førere av kjøretøyer i godstransport skal være:

- a) for kjøretøyer, eventuelt innbefattet tilhengere eller semitilhengere, med en største tillatte totalvekt på høyst 7,5 tonn, 18 år;
- b) for andre kjøretøyer
 - 21 år, eller
 - 18 år, forutsatt at vedkommende er innehaver av et eksamensbevis for fullført yrkesopplæring for førere av kjøretøyer i godstransport på vei, godkjent av en av medlemsstatene og i samsvar med Fellesskapets regler om minstekrav til opplæring av fører av veitransportkjøretøyer."

Denne særnorske bestemmelsen står i sterk kontrast til rådsforordning EØF 3820/85, og praksis fra andre land det er naturlig å sammenligne med. Dette medfører at sjåfører i topp legebekreftet tilstand nektes å fortsette sitt arbeid etter fylte 70 år. Dette er stikk i strid med Stortingets uttalte ønske om at eldre arbeidstakere bør fortsette i lønnet arbeid så lenge som mulig.

Spesielt er det naturlig å fokusere på Ot.prp. nr. 49 (2004-2005) lov om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. (arbeidsmiljøloven) hvor det under hovedinnholdet i proposisjonen blir presisert:

"Med de demografiske utfordringer samfunnet står overfor, blir det enda viktigere enn tidligere å hindre utstøting fra arbeidslivet. Særlig må lovverket legges til rette for at seniorene i arbeidslivet blir stående lengre i yrkesaktivitet."

Senter for seniorpolitikk har blant annet følgende prinsipielle syn i en sak som denne:

- 70-årsgrensen er uforenlig med verdier som individualisering og valgfrihet.
- Dersom en dyktig medarbeider passerer 70 år, og utelukkende av den grunn blir bedt om å slutte, er det et uttrykk for generalisering av menneskelige egenskaper som tenderer sterkt mot aldersdiskriminering.
- Norsk seniorpolitisk barometer 2004 viser en økende motstand mot øvre aldersgrenser i arbeidslivet. Årsaken er trolig at vi er blitt mer individualistiske i våre holdninger. I dette tilfellet tror Senter for seniorpolitikk det gir seg utslag i motstand mot lover og regler som skjærer alle over én kam.
- Fra og med 1. mai 2004 er det med hjemmel i likebehandlingsreglene i Arbeidsmiljøloven, forbudt å diskriminere på bakgrunn av alder, med mindre forskjellsbehandlingen er saklig begrunnet. Loven sier ikke noe eksplisitt om øvre aldersgrenser.
- Dette er et av tidens store paradokser: For noen

tiår siden, da vi fortsatt først og fremst var industriarbeidere, drev tungt kroppsarbeid og folkehelsen var dårligere, lå den reelle pensjoneringsalderen mye høyere enn i dag. I dag, da vi er frisker enn noensinne, lever lengre og det tunge kroppsarbeidet har langt mindre omfang, skal vi på død og liv raskere ut av yrkeslivet uten at det alltid er noen synlig grunn til det. Vi kan i det minste være fair og innrømme friske, motiverte arbeidstakere lov til å jobbe så lenge de utfører sitt arbeid til glede for fellesskapet."

Vi kjenner til at piloter i passasjertrafikk har en øvre aldergrense hvis de nødvendige medisinske kriterier ligger til rette, dvs. på 65 år. I denne forbindelse er dette en ICAO-bestemmelse som gjelder for hele verden.

Bortsett fra ovennevnte yrkesgruppe blir ingen andre sammenlignbare yrkesgrupper utelukket fra sitt yrke helt og holdent på grunn av sin alder. Parallellt kan trekkes med nasjonale og internasjonale sertifikater for handelsskip og kystfartøyer, aldersgrenser for praktiserende leger og tannleger, samt en rekke andre yrker med krav til offentlig godkjennelse og tillatelser.

EØS-avtalen, jf. ovennevnte rådsforordning 3820/85 gir i realiteten en 18-åring uten noen som helst kjøreerfaring utover noen ukers kjøreopplæring på yrkesskolen, rett til å føre et 50 tonns vogntog alene på norske vinterveier, mens en 70-åring med god helse og nødvendige legeerklæringer på dette, nektes å kjøre så mye som en minibuss, eller for den saks skyld en personbil med betalende passasjerer.

Vi oppfatter dagens lovverk som urimelig, og lovverket kan for de fleste oppfattes som en form for aldersdiskriminering. At friske folk har "gått ut på da-

to" kan virke meningsløst, spesielt når eksisterende norske regelverk ble utformet mange tiår tilbake hvor helsetilstanden og levealderen var annerledes.

FORSLAG

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Vedtak til lov

om endring i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova)

I

I lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova), gjøres følgende endringer:

§ 37 a tredje ledd skal lyde:

Kjøresetel blir utferda for 10 år. For person som er fylt 60 år blir kjøresetelen utferda for fem år *om gangen til fylte 70 år. Frå fylte 70 år blir kjøresetelen utferda for 1 år om gangen ved framlegging av helseattest som dokumenterer at helse tilseier at dette er forsvarleg.* Dersom særlege helseforhold tilseier det, skal perioden kjøresetelen er gyldig for setjast kortare.

II

Loven trer i kraft straks.

18. mars 2005