



Representantforslag nr. 46

(2007-2008)

fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Per Sandberg, Arne Sortevik og Åge Starheim

Dokument nr. 8:46 (2007-2008)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Per Sandberg, Arne Sortevik og Åge Starheim om dispensasjon for personer over 70 år til å kjøre persontransport mot vederlag

Til Stortinget

BAKGRUNN

I stortingssesjonen 2005-2006 ble et lignende forslag fremmet i Stortinget. I forbindelse med behandlingen av forslaget lovet statsråd Liv Signe Navarsete at Samferdselsdepartementet ville se nærmere på saken, og vurdere endringer. Gjennom spørsmål fra flere stortingsrepresentanter til statsråd Navarsete, er oppfølging av saken etterlyst. Forslagsstillerne mener at det nå er viktig å få en avklaring i saken, og vil også peke på at problemene som er innenfor transportsektoren, med stor mangel på sjåfører, har ytterligere forsterket seg, samtidig som også antallet henvendelser fra personer som snart fyller 70 år, eller som har fylt 70 år, og som opplever å miste kjøresedelen sin, har øket ytterligere den siste tiden. Det som ser ut til å være en særnorsk ordning, innebærer at disse sjåførene ikke lenger har rett til å kjøre drosje, selskapsvogn, turvogn, rutevogn og motorvogn som er spesielt utforma og/eller utstyrt for transport av funksjonshemmede, og hvor man mottar vederlag for transporten. I lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) står det under kap. 7A, Kjøresetel, § 37a virkemåte - følgende bestemmelse:

"Kjøresetel blir utferda for 10 år. For person som er fylt 60 år blir kjøresetelen utferda for fem år, men ikkje lenger enn til innehaver fyller 70 år. Dersom særlege helseforhold tilsier det, skal perioden kjøresetlen er gyldig for setjast kortere."

Forslagsstillerne mener at denne paragrafen står i sterk kontrast til EØS-avtalens rådsforordning EØF 3820/85, som fastsetter minstealder for persontransport til 21 år, men denne har ingen øvre aldersgrense.

Under avsnitt III - art. 5 sier denne videre at:

- "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 førere av vei-transportkjøretøyer."

Forslagsstillerne mener derfor at den særnorske lovparagrafen står i sterk kontrast til rådsforordning EØF 3820/85, og den praksis man har fra andre land det er naturlig at Norge sammenlignes med. Loven innebærer at norske sjåfører som er fylt 70 år, og som kan dokumentere god helsetilstand og er skikket til å fortsette i sitt yrke, nektes å fortsette i dette yrket etter at man er fylt 70 år. Dette er også stikk i strid med Stortingets ønske om at eldre arbeidstakere bør få mulighet til å fortsette i lønnet arbeid så lenge som mulig. Spesielt er det i den sammenheng naturlig å vise til Ot.prp. nr. 49 (2004-2005) Lov om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. (arbeidsmiljøloven) hvor det under hovedinnholdet i proposisjonen ble presisert:

"Med de demografiske utfordringer samfunnet står overfor, blir det enda viktigere enn tidligere å hindre utstøting fra arbeidslivet. Særlig må lovverket

legge til rette for at senioren 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 for 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 friskere 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."

Forslagsstillerne kjenner til at piloter i passasjertrafikk har en øvre aldersgrense hvis de nødvendige medisinske kriterier ligger til rette på 65 år, men det er i denne forbindelse viktig å ha med seg at dette er 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 bakgrunn av sin alder. Paralleller 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 godkjenning og tillatelser.

EØS-avtalen, jf. ovennevnte rådsforordning 3820/85, gir i realiteten en 18-åring uten noen som helst kjøreefaring enn 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, nektes å kjøre så mye som en minibuss, eller for den saks skyld en personbil med betalende passasjerer. Men den samme 70-åringen har full rett til å kjøre et vogntog med to-

talvekt på over 50 tonn. Eller drive den samme persontransporten, bare han ikke tar betalt for transporten, eller at transporten foregår utenfor landets grenser.

Forslagsstillerne oppfatter derfor dagens lovverk som urimelig, og det kan for de fleste ikke oppfattes som noe annet enn en form for aldersdiskriminering. At friske folk har "gått ut på dato", er meningsløst. Spesielt når vi vet at både helsetilstanden og levealderen nå er langt bedre, og at folk lever lenger. Forslagsstillerne vil videre peke på samferdselsminister Liv Signe Navarsetes tidligere svar på spørsmål fra Fremskrittspartiet, hvor hun viste til at Samferdselsdepartementet var i ferd med å evaluere kjøreseddelordningen, og at man i den forbindelse hadde bedt Vegdirektoratet om å utrede noen detaljspørsmål knyttet til problemstillingene som, blant annet, omhandlet førerkort, krav til helse og medisinsk kontroll i land som ikke har en øvre aldersgrense på området. Departementet vil avvente disse tilbakemeldingene før man går videre med saken. Det ville derfor ikke bli fremmet forslag til endringer i 2006. Forslagsstillerne vil derfor peke på at man nå er i 2008, og at det fortsatt ikke har kommet noen avklaring i saken. Forslagsstillerne mener dette har tatt alt for lang tid, og at det har rammet en rekke mennesker som ønsker å fortsette i arbeidslivet, men som på bakgrunn av et lovverk som både bidrar til utstøting fra arbeidslivet, og som bidrar til å diskriminere mennesker på bakgrunn av alder, hindres i dette. Forslagsstillerne vil også peke på at loven virker svært urimelig i og med at utenlandske personer som er fylt 70 år kan drive persontransport i Norge, og ta betalt for denne tjenesten fordi man følger EU/annet lands regelverk. Forslagsstillerne mener derfor at dagens lov er svært urimelig, og at det ikke betyr noe i forhold til trafikksikkerheten, etter som man kan fortsette å drive med den samme typen transport så lenge man velger å ikke ta seg betalt for dette. Forslagsstillerne mener derfor at lovverket bør endres slik at kjøreseddel blir utstedt for 10 år. For person som er fylt 60 år blir kjøreseddelen utstedt for fem år av gangen til fylte 70 år. Fra fylte 70 år blir kjøreseddelen utstedt for 1 år av gangen, ved framlegging av helseattest som dokumenterer at dette er forsvarlig. Dersom særlige helseforhold tilsier det, skal perioden kjøreseddelen er gyldig for, settes kortere. Som vist til foran er forlagsstillerne kjent med at det nå pågår et arbeid for å se på dette i Vegdirektoratet, og at statsråden i flere svar unnlater å gi noen avklaring om når det vil bli tatt stilling til denne problemstillingen. Forslagsstillerne vil på bakgrunn av dette foreslå at det gis midlertidig dispensasjon fra loven for personer over 70 år, og som oppfyller kravene for å ha kjøreseddel.

FORSLAG

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

I

Stortinget ber Regjeringen gi dispensasjon fra lov om yrkestransport § 37a, til personer som er fylt 70 år, og som oppfyller kravene for å ha kjøreseddel. Personer som er fylt 70 år, beholder sin kjøreseddel

for inntil 1 år av gangen så lenge man oppfyller kravene for å ha kjøreseddel. Dersom særlige helseforhold skulle tilsi det, skal perioden som kjøreseddelen er gyldig for, settes kortere.

II

Stortinget ber Regjeringen på bakgrunn av det arbeidet som pågår for å evaluere lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova), fremme forslag for Stortinget snarest mulig.

17. januar 2008

