

Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 22. maj 2007

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel og lov om godskørsel

(Grundlæggende kvalifikations- og efteruddannelseskrav til chauffører)

[af transport- og energiministeren (Flemming Hansen)]

1. Ændringsforslag

Socialdemokratiets medlemmer af udvalget har stillet 3 ændringsforslag til lovforslaget.

2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 14. marts 2007 og var til 1. behandling den 12. april 2007. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Trafikudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 3 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og transport- og energiministeren sendte den 26. februar 2007 dette udkast til udvalget, jf. alm. del – bilag 280. Den 3. april 2007 sendte transport- og energiministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget 1 skriftlig henvendelse fra HTS og 3F. Transport og energiministeren har over for udvalget kommenteret den skriftlige henvendelse.

Henvendelsen fra HTS og 3F er optrykt som bilag til betænkningen.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 13 spørgsmål til transport- og energiministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (V, DF, KF og RV) indstiller lovforslaget til *vedtagelse uændret*. Flertallet stemmer imod de stillede ændringsforslag ved 2. behandling.

Dansk Folkepartis medlemmer af udvalget finder forslaget gennemgående positivt. Dansk Folkeparti ønsker dog at gøre opmærksom på, at vi mener, at efteruddannelse af danske erhvervschauffører, der udelukkende kører i Danmark og ikke krydser grænser mellem EU's medlemslande, bør være omfattet af nærhedsprincippet. Følgelig burde området kunne reguleres af medlemslandene selv.

Det Radikale Venstres medlem af udvalget kan støtte det samlede lovforslag, men ikke de stillede ændringslovforslag, idet RV noterer sig, at der m.h.t. de foreslåede gebyrer udelukkende er tale om en brugerafgift, der kun skal dække de faktiske omkostninger over ti år, at man i andre helt tilsvarende situationer netop har benyttet samme metode, og at der i øvrigt er tradition for, at arbejdsmarkedets parter selv forhandler sig til rette om betaling af denne form for udgifter.

Et *mindretal* i udvalget (S og SF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag.

Socialdemokratiets og Socialistisk Folkepartis medlemmer af udvalget mener, at lovforslaget generelt vil forbedre både de grundlæggende uddannelser og efteruddannelserne for last- og buschauffører og er af den grund overordnet set positivt stemt over for lovforslaget. Samtidig skal det dog nævnes, at Socialdemokraterne og SF ikke er blevet overbevist under udvalgsarbejdet om, at det er rimeligt at indføre et gebyr for udstedelsen af uddannelsesbeviser. Det er baggrunden for, at Socialdemokraterne har fremsat ændringsforslag om at tage den del, der omhandler gebyrer, ud af lovforslaget. Efter Socialdemokraternes og SF's opfattelse har arbejdsmarkedets parter allerede bidraget økonomisk én gang gennem arbejdsmarkedsuddannelses-ordningerne, og Socialdemokraterne og SF kan ikke se, at der er rimelige, saglige begrundelser for indførelsen af et særligt gebyr for udstedelsen af uddannelsesbeviser. Gebyrerne er efter Socialdemokraternes og SF's opfattelse det samme som en ekstra skat, der påføres erhvervet og chaufførerne, og de vil virke begrænsende for tilgangen til et erhverv, der i forvejen er hårdt ramt af mangel på arbejdskraft. Det er et forkert signal at sende til erhvervet og dets medarbejdere, således som det også fremgår af den fælles skrivelse, som HTS og 3F har fremsendt til Trafikudvalget i forbindelse med udvalgsarbejdet.

Et *andet mindretal* i udvalget (EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet stemmer for de stillede ændringsforslag ved 2. behandling.

Enhedslistens medlem af udvalget er positivt stemt over for intentionerne i lovforslaget. Ved at stille større krav til uddannelsen af lastbil- og buschauffører øges mulighederne for at kunne forbedre trafiksikkerheden på vejene, og samtidig nedsætte den miljøbelastning, de tunge køretøjer forårsager.

Enhedslisten er således enig i intentionen, men ikke i alle delelementer af lovforslaget.

Dels ønsker EL trafiksikkerhedsaspektet trukket stærkere frem, idet de tunge køretøjer fylder alt for meget i ulykkesstatistikkerne. Og dels ønsker EL, at der fokuseres stærkere på, hvordan kravene kan fremme en højere grad af miljøbevidsthed hos chaufførerne, så de bliver en vigtig del af transportsektorens indsats for at nedbringe udledningen af klimaskadelige stoffer.

Med det omfang, lastbiltrafikken har antaget, og med de alarmerende prognoser for den fremtidige vækst er det indlysende, at der skal sættes målrettet ind for at mindske miljøbelastningen. Alene det forhold, at en lastbil på 40 tons udleder ca. 200 tons CO₂ om året, er i sig selv nok til, at der i lovforslaget burde indbygges redskaber, der opgraderer undervisningen i miljørigtig kørsel.

Flere vognmandsfirmaer har af egen drift iværksat miljøundervisning af deres chauffører. De har nemlig opdaget, at hver gang der spares 1 liter brændstof, mindskes CO₂-udslippet med 2,5 kg. Det betyder ikke kun lavere omkostninger, men også at virksomheden kan profilere sig som »grøn« – og »grønne« virksomheder efterspørges i stigende grad af transportkøberne. De pågældende virksomheder oplyser, at der er tale om besparelser på 5-15 pct. alt efter lastvognstype, varekategori eller kørselsmønstre.

Tilrettelægges uddannelsen af chaufførerne, så de også inddrages i planlægningen af kørslen, vil dette også kunne mindske antal kørte kilometer og dermed yderligere reducere brændstofforbruget.

Jo mere chaufførerne inddrages – og det gælder også m.h.t., hvordan lastekapaciteten udnyttes bedst muligt – desto bedre, thi også det vil kunne bidrage til at mindske brændstofforbruget.

Endelig vil chaufførernes medvirken i planlægningen kunne give et bedre arbejdsmiljø end i dag, hvor en stor del af chaufførerne anser deres arbejde for at være så belastende, at det går ud over helbredet, over privatlivet og bevirker, at mange chauffører af frygt for at miste jobbet tvinges til at begå ulovligheder (f.eks. overvægt, overtrædelse af køre-/hviletidsregler m.m.).

Hvis en målrettet indsats på trafiksikkerheds- og miljøområdet skal bære frugt, er det nødvendigt, at bus- og lastbilchaufførerne har den nødvendige erfaring, og her mener EL, at det er nødvendigt at hæve aldersgrænsen for, hvornår man kan få tilladelse til at føre større køretøjer.

Lovforslaget anbefaler en indfasningstid på godt 5 år i efteruddannelsen. Enhedslisten havde gerne set en endnu kortere indfasningstid, for eksempel på 2-3 år, men helst så kort som mulig.

Enhedslisten er samtidig meget betænkelig, når det i bemærkningerne til lovforslaget anføres, at administrationen af kvalifikationsordningerne kan udføres af andre myndigheder/organisationer, da Enhedslisten mener, at dette indebærer, at sådanne opgaver kan udliciteres og/eller privatiseres, som det eksempelvis skete med Statens Biltilsyn. Her er det EL's holdning, at hvad der vedrører trafik-sikkerhed og tilsynet med denne ikke må overlades til virksomheder, der jo har andre interesser end statslige myndigheder.

Enhedslisten vil ikke stemme for delelementer, som vi er imod. Enhedslisten vil derimod – som mange gange tidligere – opfordre transport- og energiministeren til i højere grad at dele lovforslagene op, så man ikke gang efter gang bliver præsenteret for en »take-it-or-leave-it« mulighed fra ministeren.

Da dette ikke har været muligt, må Enhedslisten i forhold til dette lovforslag tilkendegive, at vi er for de dele af lovforslaget, der vedrører efteruddannelse af chaufførerne, men samtidig, at Enhedslisten er imod de dele, som skaber muligheder for yderligere privatisering og udlicitering, og at Enhedslisten derfor samlet set må stemme imod lovforslaget.

Siumut, Tjóðveldisflokkurin, Fólkaflokkurin og Inuit Ataqatigiit var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Æ n d r i n g s f o r s l a g

Af et *mindretal* (S), tiltrådt af et *mindretal* (SF og EL):

Til § 1

1) Nr. 2 udgår.

[Regler om gebyr for udstedelse af kvalifikationsbeviser udgår af lovforslaget]

2) I det under nr. 3 foreslåede § 18, stk. 2, udgår »og 6«.

[Konsekvensrettelse]

Til § 2

3) Nr. 2 udgår.

[Regler om gebyr for udstedelse af kvalifikationsbeviser udgår af lovforslaget]

B e m æ r k n i n g e r**Til nr. 1-3**

Med ændringsforslagene foreslås det, at de dele af lovforslaget, der vedrører gebyrer for udstedelse af kvalifikationsbeviser, udgår af lovforslaget.

Kim Andersen (V) Kristian Pihl Lorentzen (V) Jacob Jensen (V)

Flemming Damgaard Larsen (V) fmd. Karsten Nonbo (V) Walter Christophersen (DF)

Jørn Dohrmann (DF) Henriette Kjær (KF) nfm. Allan Niebuhr (KF) Poul Andersen (S)

Magnus Heunicke (S) Klaus Hækkerup (S) Jens Christian Lund (S) Jytte Wittrock (S)

Martin Lidegaard (RV) Poul Henrik Hedeboe (SF) Rune Lund (EL)

Siumut, Tjóðveldisflokkurin, Fólkaflokkurin og Inuit Ataqatigiit havde ikke medlemmer i udvalget.

Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	51	Enhedslisten (EL)	6
Socialdemokratiet (S)	47	Siumut (SIU)	1
Dansk Folkeparti (DF)	22	Tjóðveldisflokkurin (TF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	18	Fólkaflokkurin (FF)	1
Det Radikale Venstre (RV)	16	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	11	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	4

Oversigt over bilag vedrørende L 182

Bilagsnr.	Titel
1	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
2	Høringssvar og notat, fra transport- og energiministeren
3	Ændret tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
4	1. udkast til betænkning
5	Ændringsforslag fra Socialdemokraterne
6	2. udkast til betænkning
7	Henvendelse af 10/5-07 fra HTS og 3F
8	Ændret tidspunkt for betækningsafgivelse
9	3. udkast til betænkning

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 182

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om, hvordan efteruddannelse af danske erhvervschauffører kan være et EU-anliggende, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm., om det vil være muligt at iværksætte uddannelser hurtigere, end der lægges op til i lovforslaget, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om, hvem der skal betale gebyret og hvilke omkostninger det dækker, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm., om ministeren vil fremsætte ændringsforslag, således at elementerne om gebyrer udgår af lovforslaget, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm., om der er kapacitet på uddannelsesstederne til de ekstra uddannelser, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm. om koordinering mellem Færdselsstyrelsen og transporterhvervet i forbindelse med planlægningen af uddannelsesforløb, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm. om finansiering af uddannelsesforløbene, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
8	Spm. om de økonomiske konsekvenser for transporterhvervet, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
9	Spm. om miljøundervisning, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
10	Spm. om efteruddannelsernes indfasningsperiode, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
11	Spm., om administrationen af kvalifikationsordningerne kan udliciteres eller privatiseres, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå

svar herpå

- 12 Spm. om udgifter til udstedelse af kvalifikations- eller uddannelsesbeviser, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
- 13 Spm. om kommentar til henvendelse af 10/5-07 fra HTS og 3F, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå

Henvendelse fra HTS og 3F

Henvendelsen er optrykt efter ønske fra S, SF og EL.

Vedr. L 182: Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel og lov om godskørsel. (Grundlæggende kvalifikations- og efteruddannelseskrav til chauffører)

Fagligt Fælles Forbund (3F) og HTS Handel, Transport og Service (HTS) foreslår, at adgangen til at opkræve gebyr for udstedelse af kvalifikationsbevis for deltagelse i de kommende grundlæggende kvalifikationsuddannelses- eller efteruddannelseskurser for chauffører udgår af lovforslaget (L 182)

Indførelse af den grundlæggende kvalifikationsuddannelse indebærer, at man ikke længere kan starte i transporterhvervet udelukkende med gyldigt kørekort C/D. Efter september 2008/2009 (for henholdsvis bus- og godschauffører) vil alle chauffører skulle deltage i mindst 140 timers kvalifikationsuddannelse herudover.

De øgede uddannelseskrav vil isoleret set være en begrænsning på adgangen til erhvervet, uanset at der er en række gode grunde til uddannelseskravets indførelse. Opkrævning af et gebyr på 500 kr. for chaufførers uddannelse vil forstærke de eksisterende vanskeligheder med tilstrækkelig rekruttering til transporterhvervet.

3F og HTS mener, at et gebyr på 500 kr. vil udgøre en barriere for den fremtidige rekruttering af erhvervschauffører.

Analyserapporten for vejtransporterhvervet (som er udarbejdet af Økonomi- og Erhvervsministeriet og Transport- og Energiministeriet) angiver rekruttering af arbejdskraft som en af de centrale udfordringer for transporterhvervet. Tiltrækning af arbejdskraft er allerede i dag en stor udfordring for erhvervet.

3F og HTS mener på den baggrund, at opkrævning af gebyr for udstedelse af bevis på endt uddannelse er et forkert signal at sende i forhold til det brede ønske om øget rekruttering og tiltrækning af arbejdskraft til transportområdet.

Lovforslagets bemærkninger (L 182) opregner en række områder for ansøgninger/tilladelser/anmeldelser inden for bus- og godsområdet, hvor der ikke i dag opkræves gebyrer.

3F og HTS stiller på den baggrund spørgsmål ved, hvorfor der foreslås opkrævet særskilt gebyr for udstedelse af bevis på endt chaufføruddannelse. Organisationerne finder det endvidere naturligt, at en uddannelsesinstitution udsteder bevis på en gennemført uddannelse – og mener ikke, at en sådan ydelse bør være genstand for særskilt gebyr i forhold til chaufføruddannelsen.

3F og HTS mener ikke, at der kan sættes lighedstegn mellem gebyret på 500 kr. for udstedelse af bevis på endt uddannelse og de gebyrer, som opkræves for egentlig arbejdsrelaterede certifikater som kørekort, pas og førerkort til den digitale tachograf.

3F og HTS mener, at indførelsen af et gebyr på 500 kr. for udstedelse af bevis på endt chaufføruddannelse ligger på kanten af det forenelige med »ånden« i regeringens skattestop. 3F og HTS opfordrer også af denne grund til, at gebyret udgår af lovforslaget.

3F og HTS ser gerne, at der fremlægges mere konkrete oplysninger om grundlaget for gebyrets størrelse og måden, hvorpå gebyret er fastsat.

3F og HTS skal på den baggrund anmode Folketingets Trafikudvalg om at inddrage ovennævnte synspunkter i forbindelse med udvalgets behandling af lovforslaget (L182).

Venlig hilsen

Handel, Transport og Service

Fagligt Fælles Forbund