



# Innst. O. nr. 97

(2004-2005)

## Innstilling til Odelstinget fra samferdselskomiteen

Dokument nr. 8:62 (2004-2005)

**Innstilling fra samferdselskomiteen om 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

### SAMMENDRAG

I dokumentet blir det fremmet følgende lovfor-  
slag:

"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 føl-  
gende 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 hel-  
seattest som dokumenterer at helse tilseier at dette er  
forsvarleg.* Dersom særlege helseforhold tilseier det,  
skal perioden kjøresetelen er gyldig for setjast korta-  
re.

II

Loven trer i kraft straks."

### KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeid-  
derpartiet, Sigrun Eng, Bjørgulv  
Froyn, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og  
Tor-Arne Strøm, fra Høyre, Anne Berit  
Andersen, Sverre J. Hoddevik, Hans  
Gjeisar Kjæstad og lederen Petter Lø-  
vik, fra Fremskrittspartiet, Thore A.  
Nistad og Kenneth Svendsen, fra Sosi-  
alistisk Venstreparti, Geir-Ketil Han-  
sen og Heidi Sørensen, fra Kristelig  
Folkeparti, Odd Holten og Jan Sahl, og  
fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, viser  
til vedlagte brev datert 9. mai 2005 og 23. mai 2005 fra  
Samferdselsdepartementet v/statsråden i saken.

Komiteens flertall, alle unntatt medlem-  
mene fra Kristelig Folkeparti, mener at spørsmålet  
om harmonisering med andre europeiske land av al-  
dersbestemmelsene i yrkestransportloven må vurde-  
res nøyere.

Et annet flertall, alle unntatt medlemmene  
fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, fore-  
slår at Dokument nr. 8:62 (2004-2005) vedlegges  
protokollen.

Komiteens medlemmer fra Frem-  
skrittspartiet viser til svarbrev datert 23. mai  
2005 fra samferdselsministeren på spørsmål fra ko-  
miteen, hvor det kommer frem at det åpenbart er en  
forskjellsbehandling mellom sjåfører som er fylt 70  
år og bosatt i Norge og sjåfører i samme alder som er  
bosatt i et EU-land.

Disse medlemmer viser til samme brev og  
konstaterer at Regjeringen tydeligvis mener at sjåfø-  
rer som er over 70 år og bosatt i et EU-land, er en  
mindre risiko i trafikken enn en sjåfør som er i sam-  
me alder og bosatt i Norge.

Disse medlemmer viser elles til dokumentet og fremmer følgende lovforslag:

"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 endring:

§ 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 helsa tilseier at dette er forsvarleg.* Dersom særlege helseforhold tilseier det, skal perioden kjøresetelen er gyldig for setjast kortare.

II

Loven trer i kraft straks."

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti slutter seg til Samferdselsdepartementets vurderinger i vedlagte uttalelse datert 23. mai 2005. Disse medlemmer foreslår dermed at Dokument nr. 8:62 (2004-2005) avvises.

Disse medlemmer foreslår:

"Dokument nr. 8:62 (2004-2005) - 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) - avvises."

## FORSLAG FRA MINDRETALL

### Forslag fra Fremskrittspartiet:

#### Forslag 1

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 endring:

§ 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 helsa tilseier at dette er forsvarleg.* Dersom særlege helseforhold tilseier det, skal perioden kjøresetelen er gyldig for setjast kortare.

II

Loven trer i kraft straks.

### Forslag fra Kristelig Folkeparti:

#### Forslag 2

Dokument nr. 8:62 (2004-2005) - 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) – avvises.

## KOMITEENS TILRÅDING

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til dokumentet og rår Odelstinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument nr. 8:62 (2004-2005) - 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) - vedlegges protokollen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 26. mai 2005

**Petter Løvik**

leder

**Anne Berit Andersen**

ordfører

## Vedlegg 1

### **Brev frå Samferdselsdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, datert 9. mai 2005**

#### **Dokument nr. 8:62 (2004-2005) Forslag fra representanten Hagen, Alvheim, Andersen og Svendsen om lov om endring i lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) - Tillatelse til å kjøre buss etter fylte 70 år**

Vi viser til oversendelse av ovennevnte Dokument nr. 8 forslag om å oppheve aldersgrensen på 70 år for å kunne inneha kjøreseddel, hvor det ønskes en uttalelse fra Samferdselsdepartementet.

Fra 1. januar 2004 ble bestemmelsen om kjøreseddel overført fra vegtrafikkloven til lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy i et nytt kapittel 7A. Kjøresetel. Samtidig er klage/dispensasjonsmyndighet overført til politidirektoratet.

Kjøreseddel kreves av alle som skal kjøre drøsje eller buss i løyvepliktig virksomhet. Av yrkestransportloven § 37 a) tredje ledd fremgår det at kjøreseddel ikke gis gyldighet lenger enn til innehaveren fyller 70 år. Praksis mht. dispensasjoner har vært meget streng. Bare når aldersgrensen har medført et akutt, uventet problem for gjennomføringen av lokale transporttilbud, har det vært aktuelt å vurdere dispensasjon, og da bare for kortere tid.

En øvre aldersgrense for kjøreseddel har eksistert i en årrekke. Bakgrunnen for alderskravet er en risikovurdering av kombinasjonen høy alder/risiko for akutte sykdomstilfeller. Dette fremgår av Rundskriv N-23/72 av 18. juli 1972 fra Samferdselsdepartementet til fylkestrafikksjefene og politimestrene, etter at problemstillingen hadde blitt vurdert av Samferdselsdepartementet og Helsedirektoratet. (Aldersgrensen var før den tid 70/75 år for hhv. buss og drøsje).

Høy alder i seg selv tilsier ikke at man blir dårligere sjåfør enn man har vært tidligere. Med høy alder øker imidlertid risikoen for at alvorlige, akutte sykdomstilfeller (som vanskelig eller umulig lar seg forutsi gjennom vanlige legeundersøkelser) kan finne sted. Dette gjelder også personer som har normalt god helse og for eksempel oppfyller kravene til førerkort. Det er likevel slik at etter fylte 70 må det fremlegges ny legeerklæring årlig for å dokumentere at man fyller helsekravene til førerkort. Forskjellen mellom førerkortbestemmelsene og kjøreseddelbestemmelsen på dette punkt skyldes at den generelle risikovurderingen mht alder/sykdomsrisiko faller annerledes ut i forhold til det å være sjåfør i yrkestransport, med ansvar for en buss full av passasjerer, enn vurderingen gjør mht. å kjøre privatbil, eller lastebil uten passasjerer.

I forhold til EØS anses vår aldersgrense for å kjøre yrkestransport med buss bare som et problem i den grad bestemmelsen kan virke konkurransevridende. Så lenge aldersgrensen på 70 år ligger godt over normal pensjonsalder for bussførere, anser vi ikke denne grensen som problematisk i forhold til EØS. For øvrig må det antas at hensynet til trafikksikkerheten, og særlig i forhold til det å skulle ha ansvaret for mange mennesker i en buss, også tilsier at ferdighetene øves relativt jevnlig. En økning/oppheving av aldersgrensen for kjøreseddel for at busselskapene skal kunne sette inn pensjonerte bussførere ved behov, vil normalt ikke være i samsvar med dette.

Ut fra det som er nevnt ovenfor ser Samferdselsdepartementet ikke noe grunnlag for en eventuell oppheving av aldersgrensen for kjøreseddel.

## Vedlegg 2

### Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, datert 23. mai 2005

#### **Dokument nr. 8:62 (2004-2005) Forslag fra repr. Hagen, Alvheim, Andersen og Svendsen om lov om endring i lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) - Tillatelse til å kjøre buss etter fylte 70 år**

Vi viser til brev av 18. mai 2005 med tilleggs-spørsmål i anledning ovennevnte sak.

Det kreves ikke kjøreseddel av utenlandske bussførere. Oppfyller man de krav vedkommende land setter til bussførere, gis det rett til å kjøre buss i Norge ved utføring av kabotasje, dvs. transport av midlertidig art. Teoretisk sett vil for eksempel en dansk bussfører over 70 år kunne kjøre dansk registrert turbuss i Norge.

Vi har ikke grunnlag for å anta at utenlandske transportselskapers mulighet til å bruke pensjonerte bussførere under kabotasjeoppdrag i Norge har *noen praktisk betydning* for norske transportbedrifters konkurransevne i forhold til utlandet. I så fall ville det vært naturlig at arbeidsgiver/arbeidstakerorgani-

sasjonene hadde tatt problemstillingen opp med myndighetene.

Det er vanlig ved transitt/kabotasje med gjensidige godkjenningsordninger av hvert enkelt lands førerkvalifikasjoner. Den som skal drive transport med buss i Norge på permanent/tidsubegrenset basis, må utføre transporten med norsk registrerte kjøretøy og bussførere (med fast bopel i Norge) må tilfredsstillende de *norske* førerkort/kjøreseddelbestemmelsene. En norsk statsborger som er bosatt i for eksempel Tyskland og kjører buss der permanent må oppfylle *tyske* førerkortbestemmelser.

Bestemmelsen om at person med norsk førerkort og bosatt i Norge ikke kan føre utenlandsk registrert kjøretøy i Norge er hjemlet i Finansdepartementets/Toll- og Avgiftsdirektoratets regelverk, og er motivert av hensynet til norske avgiftsbestemmelser. I den grad disse bestemmelsene virker konkurransevridende i bussnæringen, er dette en generell problemstilling som kan knyttes til ulike avgiftsnivå med land vi konkurrerer med.