

iværksættes hurtigere, og det synes jeg sådan set også er en rimelig ting at få draget ind i udvalgsarbejdet.

Vi er opmærksomme på, at der ønskes indført et gebyr på 500 kr., som også Venstres ordfører snakkede om. Men hvem skal betale det? Vi føler heller ikke, det er rimeligt, at det er chaufføren, der skal betale for at få et bevis på gennemført kursus. Hvad er det for omkostninger, der skal dækkes, og hvorfor er der tale om lige præcis 500 kr. til det her kvalifikationsbevis? Uden at man skal opfatte det, som om jeg ønsker at skyde nogen noget i skoene, vil jeg spørge, om det er en ekstra skat, der skal indføres ad bagdøren her? Der er ligesom ikke noget, der siger, hvorfor det lige præcis er 500 kr.

Uddannelsesstederne har jo også givet til kende, at de vil være med til at betale, ved at de bliver godkendt og kvalificeret til at gennemføre de her kurser. Det har 3F foreslået sammen med arbejdsgiverne. Jeg synes, man skulle lytte lidt til erhvervet.

Med de bedre uddannelser, der er på grunduddannelser og efteruddannelser, vil det give en bedre sikkerhed på vejene med færre ulykker med manglende lastsikring som årsag. Sidst, men ikke mindst skønner 3F i denne forbindelse også, at det vil give en bedre sundhed blandt chaufførerne, hvad der også for os er en væsentlig ting.

Vi er som sagt positive over for lovforslaget, men har i forbindelse med udvalgsarbejdet spørgsmål om gebyret og en hurtigere iværksættelse af uddannelsen.

#### Formanden:

Tak til hr. Poul Andersen. Så er det hr. Walter Christophersen som ordfører.

#### Walter Christophersen (DF):

Lovforslaget har til formål at indsætte de fornødne hjemmelsbestemmelser i lov om godskørsel og lov om buskørsel til brug for den praktiske gennemførelse af kvalifikationsordningerne for chauffører i direktiv 2003/59/EF af 15. juni 2003 og om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 38/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF – altså uddannelsesdirektivet offentliggjort i EF-Tidende 2003 nr. L 226, s. 0004-0017.

Med andre ord er der her tale om obligatoriske, fælleseuropæiske kvalifikationsordninger. Kvalifikationsordningerne skal bidrage til større trafikikkerhed, bedre trafikadfærd og sikkerhed for erhvervschauffører samt øget fokus på rationelt brændstofforbrug. Kvalifikationsordningerne gennemføres for buschauffører pr. 10. september 2008 og for lastbilchauffører pr. 10. september 2009. Et meget stort antal – skønsmæssigt anslået ca. 76.000 chauffører – vil blive omfattet af kvalifikationsordningerne.

Lovforslaget indeholder en tidsfrist på godt 5 år for chaufførernes indfasning i efteruddannelsen. Med den tidshorisont kan den nødvendige spredning af chaufførerne i efteruddannelsen sikres og flaskehalse hos uddannelsescentrene undgås ifølge lovforslaget.

Kl. 14.50

Direktivets krav om grundlæggende kvalifikationsuddannelse og efteruddannelse gælder kun for erhvervschauffører. I lovforslaget lægges der imidlertid op til, at det også skal gælde kvalifikationsmæssige krav svarende til de nu gældende krav til ikkeerhvervschauffører, der fører busser tilhørende institutioner eller lignende.

Dansk Folkeparti gør opmærksom på, at det er strengt nødvendigt at sikre, at den fornødne uddannelseskapacitet er til stede på de godkendte uddannelsessteder. Det drejer sig jo under alle omstændigheder om et sted mellem 12.000 og 14.000 kursister om året ud over det antal, man har i dag. Den nødvendige uddannelseskapacitet drejer sig både om pladsforhold og om kvalificerede lærerkræfter.

Ikke mindst det sidste mener Dansk Folkeparti kan blive en flaskehals, da der vil være behov for at udvide lærerstaben og i den forbindelse sikre uddannelse af nye undervisere og instruktører.

Dansk Folkeparti finder det vigtigt, at den fornødne koordinering mellem transporterhvervet og Færdselsstyrelsen i forbindelse med det omfattende uddannelsesforløb finder sted.

Dansk Folkeparti har stor forståelse for, at transporterhvervet ønsker smidighed i efteruddannelsesforløbet under hensyntagen til transporterhvervets daglige drift.

Dansk Folkeparti gør endvidere opmærksom på, at Transport- og Energiministeriet som hidtil sikrer den nødvendige finansiering i AMU-systemet af arbejdsmarkedsuddannelserne. Transporterhvervet bliver jo qua dette lovforslag forpligtet til at betale et gebyr for kvalifikationsbe-