

dermed sikre gennemførelsen af dette EF-direktiv. Man kan sige, med den modtagelse, det har fået i dag her i Folketingssalen, at det er et fantastisk godt forslag, og det, EU har lavet, er jo også fornuftigt, for formålet med kvalifikationsordningen er jo netop at højne uddannelsesniveaet for alle erhvervschauffører i EU inden for områderne trafikikkerhed, trafikadfærd og miljørigtig kørsel.

Kvalifikationsordningerne består i et grundlæggende kvalifikationskursus for at starte i erhvervet og derefter et efteruddannelseskursus hvert femte år.

Ordningen træder i kraft i september 2008 for buschauffører og i september 2009 for lastbilchauffører.

Det er et meget stort antal chauffører – det har flere ordførere beskæftiget sig med – der skal igennem systemet. Det er 76.000. Og det er cirka en uge et sådant kursus varer – 35 timer.

Med lovforslaget bliver der hjemmel til at stille disse uddannelseskrav til erhvervschauffører. Der bliver derudover hjemmel til at uddelegere opgaverne i forbindelse med administration af kvalifikationsordningerne. Det gælder eksempelvis den fysiske kortudstedelse og prøvevirksomhed, der med fordel kan udføres af andre myndigheder og organisationer.

Det endelige ansvar og tilsynspligten vil i den forbindelse stadig være hos Færdselsstyrelsen. Det er altså ikke sådan, at Færdselsstyrelsen slipper sin opgave.

Endelig bliver der hjemmel til at opkræve – og det er et varmt emne, kan jeg høre – et gebyr for modtagelsen af de obligatoriske kvalifikationsbeviser. Gebyret skal dække de langsigtede gennemsnitsomkostninger ved den statslige administration af kvalifikationsordningerne. Gebyret vil blive på ca. 500 kr. pr. kvalifikationsbevis.

Det vil løbende blive vurderet, om gebyrniveauet er i overensstemmelse med de langsigtede gennemsnitlige omkostningsniveauer. Og jeg skal lige sige, at jeg vender tilbage til disse gebyrer mere specifikt om et øjeblik.

Lovforslaget indeholder en tidsfrist på godt 5 år for chaufførers indfasning i efteruddannelsen. Med den tidshorisont kan den nødvendige spredning af chaufførerne i efteruddannelsen sikres og flaskehalse for uddannelsescentrene undgås. Samtidig sker indfasningen hurtigst muligt ud fra hensynet til at øge trafikikkerheden.

Uddannelsesdirektivets krav om grundlæggende kvalifikationsuddannelse og efteruddannelse gælder kun for erhvervschauffører.

I lovforslaget lægges der op til – det har flere ordførere nævnt – at der ud fra et trafikikkerhedshensyn også skal gælde kvalifikationskrav svarende til de krav, der er i dag til ikkeerhvervschauffører. Det drejer sig f.eks. om chauffører, der fører busser tilhørende institutioner og lignende. Og det synes jeg er en rigtig god ting. Selvfølgelig skal de også være omfattet.

Derudover vil de eksisterende alders- og erfaringskrav til buschauffører, som ikke følger af direktivet, både ved erhvervsmaessig og ikkeerhvervsmaessig kørsel, blive videreført. Det drejer sig om krav til erfaring, og for så vidt angår international buskørsel, er der også et alderskrav på 23 år. Jeg vurderer, og det gør EU også, at trafikikkerheden fastholdes med disse krav og forhåbentlig også forøges.

Kl. 15.00

Både offentlige og private uddannelsessteder vil kunne godkendes til at tilbyde kvalifikationsordningerne. Der vil gælde de samme grundlæggende krav til uddannelsescentrene, og der vil således være grundlag for sund konkurrence mellem uddannelsescentrene.

Lad mig så vende tilbage til spørgsmålet om de 500 kr., der kun står omtalt som et gebyr – der står ikke, hvem der skal betale det.

Med lovforslaget er der lagt op til, at der skal betales et gebyr på ca. 500 kr. for udstedelse af dette bevis. Da efteruddannelserne løbende skal finde sted hvert femte år, indebærer det en udgift på ca. 500 kr. hver femte år, hvor kvalifikationsbeviset skal fornyes.

De årlige gebyrbetalinger forventes, når ordningen er fuldt indfaset i år 2014, at udgøre ca. 10 mio. kr., jævnfør tabellen i lovforslaget. Der er ikke lagt op til en specifik regulering af, hvem der skal pålægges at betale gebyret. Det kan derfor fremgå af eventuelle aftaler mellem de enkelte chauffører og vognmændene, brancheaftaler eller overenskomstaftaler, at det er vognmanden, der skal betale gebyret. Det er der ikke lagt op til en vurdering af i forslaget.

Man kan dog sige, at kvalifikationsbeviset er et personligt bevis, der er udstedt til den enkelte chauffør. Det vil derfor være den pågældende chauffør, der betaler gebyret for beviset, i det omfang der ikke foreligger andre aftaler. Det er i overensstemmelse med den allerede eksisterende ordning for køre-hvile-tids-bestemmelserne, at det er sådan. Det drejer sig konkret om beta-