

Edvard Thomsens vej 14

2300 København S

Telefon 7221 8800

info@trafikstyrelsen.dk

www.trafikstyrelsen.dk

Notat

Sagsnr. TS2010000-00031

Dato 8. juli 2015

LC

## Høringsnotat

### **Ændring af bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport**

#### **1. Indledning**

Trafikstyrelsen har den 30. april 2015 sendt udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport til høring hos de i bilag 1 nævnte organisationer. Udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelsen har også været offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 26. maj 2015.

Følgende organisationer har ikke haft bemærkninger til udkastet til ændring af bekendtgørelsen:

- Dansk Regioner
- Dansk Kørelærer-Union
- Efterskoleforeningen
- FDL.

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra:

- Dansk Transport og Logistik (DTL)
- Danske Busvognmænd
- Danmarks Idrætsforbund (DIF)
- ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport (ITD)
- 3F Transportgruppen.

I det følgende refereres og kommenteres de indkomne bemærkninger. Bemærkningerne er delt op i relevante emner. Trafikstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

## **2. Beregning af gyldighedsperioden ved fornyelsen**

3F Transportgruppen har ingen bemærkninger til forslaget.

Danske Busvognmænd finder, at forslaget et hensigtsmæssigt. Det letter tilrettelæggelsen og planlægningen af chaufførernes efteruddannelse.

DTL hilser ændringen velkommen. Det har længe været et ønske hos foreningens medlemmer, at ordningen vedrørende efteruddannelsen blev fleksibel, således det er muligt for en vognmand at planlægge for relevant kursus- og uddannelse i perioder, hvor der typisk er mindre at lave i virksomhederne, og uden at gyldighedsperioden for efteruddannelsens gennemførelse blev forkortet.

Af samme grund anbefaler DTL også, at Trafikstyrelsen overvejer, om perioden kan udvides med yderligere tre måneder, således at det bliver muligt at gennemføre efteruddannelsen indtil seks måneder før udløb af uddannelsens gyldighedsperiode. Denne ordning kender branchen fra ADR beviset, hvor chaufføren kan generhverve sit kursus seks måneder før, at ADR beviset udløber. Det vil give større fleksibilitet ift. vintermånederne, hvor der typisk ikke er travlt i vognmandsbranchen.

ITD hilser den øgede fleksibilitet velkommen, men ITD mener dog, at perioden på tre måneder er for kort. ITD henstiller til, at forslaget ændres til at være mindst seks måneder, evt. gerne 12 måneder. Dette skyldes hensynet til de efteruddannelsesfag, der ikke udbydes så tit af skolerne. Her kan der nemt opstå tilfælde, hvor en given chauffør ikke inden for de nævnte tre måneder kan nå at få gennemført et kursus, der svarer til dennes og vognmandens ønsker.

*Det er fastsat i Uddannelsesdirektivet, at chauffører skal følge en efteruddannelse hvert femte år inden udløbet af chaufføruddannelsesbevisets gyldighedsperiode.*

*Hvis det bliver muligt at færdiggøre efteruddannelsen indtil 6 eller 12 måneder før udløb af chaufføruddannelsesbevisets gyldighedsperiode, vil det efter Trafikstyrelsens opfattelse ikke være i overensstemmelse med Uddannelsesdirektivet, da der i så fald ville kunne være op til 5½ år eller 6 år mellem gennemførelse af efteruddannelsen.*

*Det bemærkes, at da det er muligt at gennemføre efteruddannelsen inden for en periode af 12 måneder, burde det være muligt ved planlægning i god tid at sikre chaufførernes deltagelse i kurser, der ikke udbydes så ofte.*

### **3. Erfaringskrav**

3F Transportgruppen har ingen bemærkninger til forslagene om at ophæve erfaringskravet ved national kørsel og bibeholde erfaringskravet ved internationale kørsel.

Danske Busvognmænd støtter forslaget om at ophæve erfaringskravet ved national kørsel, der kan medvirke til at lette rekrutteringssituationen og fleksibiliteten i busbranchen. Foreningen er bekendt med et lignende succesfuldt tiltag i Sverige.

Danske Busvognmænd har ingen færdselssikkerhedsmæssige betænkeligheder ved forslaget, men deler Trafikstyrelsens opfattelse af, at kravet om to års erfaring ved kørsel i udlandet bør fastholdes.

### **4. Krav til førere af ikke-erhvervsmæssige busser, hvor føreren modtager betaling for at føre bussen**

3F Transportgruppen har ingen bemærkninger til forslaget.

Danske Busvognmænd finder, at et øget kvalifikationskrav til buschauffører i den ikke-erhvervsmæssige personbefordring samlet set styrker sikkerheden i den danske bustrafik. Der foregår en ikke ubetydelig ikke-erhvervsmæssig personbefordring i busser, der føres af chauffører, der ikke er i besiddelse af hverken grundlæggende kvalifikationsuddannelse eller rødt kvalifikationsbevis, og som heller ikke er omfattet af kravet om efteruddannelse.

Det er en hensigtsmæssig og operationel løsning at skelne mellem personer, der modtager betaling for at føre bussen, og personer, der ikke modtager betaling for at føre bussen. I førstnævnte tilfælde vil der ofte være tale om personale på skoler og institutioner, der som led i deres arbejdsfunktioner fører institutionens egen bus – i mange tilfælde på daglig basis.

DIF vil gerne kvittere for, at den frivillige i en idrætsforening med ændringen af bekendtgørelsen nu ikke er underlagt de særlige uddannelseskrav, hvis spillerbussen alene kører inden for landets grænser.

DIF undrer sig dog over, hvorfor det nu er afgørende, om føreren får betaling eller ej, hvis kørslen stadig er ikke-erhvervsmæssig. Umiddelbart kan det i forhold til idrætsforeningerne virke ejendommeligt, at en træner, der modtager et beskedent honorar for sin indsats, og som f.eks. har trænerhvervet som bibeskæftigelse ved siden af sit hovederhverv, fremover skal opfylde uddannelseskravene, mens en frivillig træner ikke skal.

På den baggrund foreslår DIF, at der kigges nærmere på muligheden for særregler for den frivillige og almennyttige foreningsidræt. Det er ofte tilfældigt, om føreren af spillerbussen er rent frivillig eller modtager et vist honorar. Det er kendetegnende for begge situationer, at

kørslen er ikke-erhvervsmæssig og sker i regi af den frivillige foreningsidræt i forbindelse med fritidsaktiviteter, og at skærpede uddannelseskrav vil indebære, at idrætsforeningerne ikke "inden for foreningskredsen" kan finde personer, der kan køre spillerbusserne.

*Ifølge Uddannelsesdirektivet er førere af busser, der benyttes til ikke-erhvervsmæssig personbefordring i privat øjemed, undtaget fra kravet om kvalifikationsuddannelse. Som følge af EU-Kommissionens fortolkning af undtagelsen er det nødvendigt at skelne imellem, om føreren modtager betaling for at føre bussen eller ej.*

*En sådan betaling må efter Trafikstyrelsens opfattelse omfatte betaling af enhver art, herunder beskudte honorarer. Styrelsen finder således ikke, at det efter Uddannelsesdirektivet vil være muligt at opstille særegler for dele af foreningsidrætten, hvor træneren, der også er fører af foreningens bus, modtager et beskudet honorar.*

*Det bemærkes, at der ved ændringen af bekendtgørelsen sker en lempelse af kravene til førere af busser tilhørende eller lejet af idrætsforeninger, hvor føreren ikke modtager betaling for at føre bussen. Disse førere skal fremover ikke opfylde krav om uddannelse ved kørsel inden for landets grænser. Der har hidtil været krav om rødt kvalifikationsbevis ved kørsel ud over en radius af 50 km fra bussens hjemsted.*

## **5. Krav til førere af ikke-erhvervsmæssige busser, hvor føreren ikke modtager betaling for at føre bussen**

Danske Busvognmænd støtter forslaget.

3F Transportgruppen anfører, at forslaget indebærer, at frivillige, der kører børn/unge/voksne idrætsudøvere, spejdere mv., fritages for krav om uddannelse.

3F finder, at der bør stilles samme krav til sådanne chauffører som til chauffører, der modtager betaling for deres arbejde. Dette begrundes for det første med, at disse passagerer bør have den samme sikkerhed som andre passagerer, der køres af lønnede chauffører, og for det andet med den risiko for unfair konkurrence, dette vil påføre turistbusbranchen.

*Trafikstyrelsen finder, at førere af busser tilhørende idrætsklubber, foreninger eller lign., som ikke modtager betaling for at føre bussen, ikke skal være omfattet af kravet om kvalifikationsuddannelse ved kørsel her i landet. Dette skyldes bl.a. en afvejning af de byrder, der kan pålægges idrætsforeninger og lign.*

*Hvis en idrætsforening imidlertid ønsker at køre til udlandet i egen bus, må færdselssikkerhedsmæssige hensyn være det afgørende, og der kræves derfor uddannelse.*

## **6. Krav til førere af busser, der anvendes til rent privat kørsel**

Danske Busvognmænd støtter forslaget.

3F Transportgruppen har ingen bemærkninger til forslaget.

## **7. Ikrafttræden**

*Trafikstyrelsen har efter opfordring fra Rigspolitiet besluttet at ændre ikrafttrædelsesbestemmelsen, således at lempelserne for førere af ikke-erhvervsmæssige busser træder i kraft straks.*

*Førere af ikke-erhvervsmæssige busser, hvor føreren ikke modtager betaling for at føre bussen, vil fra tidspunktet for bekendtgørelsens ikrafttræden således kun være omfattet af krav af kvalifikationsuddannelse ved international kørsel, og førere af busser, der anvendes til rent privat kørsel, skal fra samme tidspunkt ikke opfylde krav til uddannelse.*

*Det vil alene være reglerne for førere af ikke-erhvervsmæssige busser, hvor føreren modtager betaling for at føre bussen, der vil træde i kraft den 10. september 2015, som er det tidspunkt, hvor Uddannelsesdirektivets overgangsordning for buschauffører ophører.*

## **Bilag 1**

Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik

Bupl

Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark

Danmarks Idrætsforbund (DIF)

Dansk Erhverv

Dansk Kørelærer-Union

Dansk Taxi Råd

Dansk Transport og Logistik

Dansk Ungdoms Fællesråd

Danske Biludlejere

Danske Busvognmænd

Danske Erhvervsskoler - Lederne

Danske Handicaporganisationer

Danske Kørelæreres Landsforbund

Danske Regioner

De Frie Grundskoler

Det Centrale Handicapråd

DGI

DI

DI Transport

Efterskoleforeningen

Fagligt Fælles Forbund

FDM

Folkehøjskolernes Forening i Danmark

Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL)

ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport

KL

Trafikselskaberne i Danmark

Transporterhvervets uddannelser (TUR)

Justitsministeriet

Undervisningsministeriet