

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
www.tbst.dk

Notat

Sagsnr.: TS2010000-00047

Dato 29. november 2017

LC

Høringsnotat

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

1. Indledning

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 9. oktober 2017 sendt udkast til ændret bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 31. oktober 2017.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger:

- Dansk Kørelærer-Union
- Danske Erhvervsskoler - Lederne
- Danske Regioner
- Frie Danske Lastbilmænd (FDL)
- KL.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra:

- Dansk Erhverv
- Dansk Førstehjælpsråd
- Dansk Transport og Logistik (DTL)

- Danske Busvognmænd
- DI Transport
- ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport (ITD).

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

2. Flexibilitet i efteruddannelsen

Dansk Erhverv finder det positivt, at der nu indføres mere fleksible muligheder for at gennemføre efteruddannelsen.

Det er Dansk Erhvervs vurdering, at en løsning som foreslået vil kunne imødegå ønsket fra transportbranchen om, at efteruddannelsen skal have en anden karakter end blot repetition hvert femte år. Dermed gives der chaufføren en mulighed for at uddybe og ajourføre sin viden inden for områder, der er væsentlige for, at den pågældende kan udføre sit arbejde.

Det ligger i god tråd med ønsket om at undgå repetition, at antallet af individuelle køretimer reduceres fra to timer til én time.

Danske Busvognmænd ser det som et vigtigt fremskridt med mere fleksibilitet i efteruddannelsen, således at de efteruddannede chauffører i højere grad kan målrette efteruddannelsen, så den dækker behovet for netop den del af vejtransporten, som den pågældende chauffør beskæftiger sig med.

DI Transport er positiv over for ændringen af antallet af valgfri dage fra to til tre, da det vil give mere fleksibilitet i forhold til virksomhedernes tilrettelæggelse af efteruddannelse samt gøre denne mere målrettet til den enkelte virksomheds behov.

DTL udtrykker tilfredshed med, at mere fleksible muligheder for efteruddannelse bringes til veje, idet de obligatoriske fag holdes på to dage mod i dag tre dage, så der bliver mere tid til det valgfrie indhold.

DTL bakker også op om den ændrede prioritering, så der fremover vil være én køretime på programmet i stedet for to.

ITD kan tiltræde de foreslåede ændringer af chaufførefteruddannelsen. Organisationerne er desuden tilfreds med, at den som brancheorganisation løbende har været inddraget i processen. De behov for mere fleksibilitet, som organisationerne har givet udtryk for undervejs, er blevet imødekommet med bekendtgørelsesudkastet.

Særligt tilfreds er ITD med, at den enkelte chauffør får større valgfrihed med hensyn til det indhold, han/hun får gennemgået på efteruddannelsen. ITD hilser det også velkommen, at antallet af dage med valgfrit stof ændres fra to til tre.

3. Førstehjælpsundervisning i efteruddannelsen

Danske Busvognmænd foreslår, at førstehjælpsundervisningen i efteruddannelsen skal ske efter Dansk Førstehjælpsråds uddannelsesplaner, ligesom det er tilfældet i den grundlæggende uddannelse.

Det er af stor betydning for Danske Busvognmænd og branchen generelt, at de krav, der stilles fra centrale myndigheder til efteruddannelse, flugter med de krav, som kommunale og regionale myndigheder stiller i deres udbud inden for vejtransporten. I modsat fald vil den obligatoriske efteruddannelse blot blive et overflødigt, fordyrende element i chaufførernes kompetenceudvikling. Overensstemmelse mellem efteruddannelsens lovpligtige indhold og kravene i udbud af personbefordring sikrer efteruddannelsens relevans, og at chaufføren ikke tvinges til at tage den samme opdatering af førstehjælpskunderskab i forskellig regi.

Dansk Førstehjælpsråd er stærkt bekymret over forslaget, der ikke er i overensstemmelse med de senere års praksis i førstehjælpsundervisningen om, at kursister ikke blot skulle have teoretisk viden om emner, men gennem praktiske øvelser og praksisnær undervisning også opnå reelle handlekompetencer. De i bilag 2 punkt 1–5 anførte emner vil kræve minimum 6 timers undervisning (360 minutter) for at opnå de i angivne handlekompetencer. Herudover kommer de i punkt 6 angivne handlekompetencer i forhold til brandbekæmpelse.

Rådet anbefaler derfor, at emnet tildeles mere tid, eller at antallet af emner reduceres. Rådet tilbyder at stille sig til rådighed i forbindelse med udarbejdelse af en uddannelsesplan.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at varigheden af førstehjælpsuddannelse i det obligatoriske modul er tidsmæssige årsager er blevet ændret fra 5½ time til 4 timer. Der kan således ikke afsættes tid til 6 timers uddannelse som foreslået af Dansk Førstehjælpsråd.

Styrelsen har foranlediget af Danske Busvognmænds høringssvar besluttet at erstatte det i § 21, stk. 1, nr. 4, i udkast til bekendtgørelse nævnte uddannelse "Førstehjælp for chauffører" med en varighed på 4 timer med Dansk Førstehjælpsråds uddannelse "Opdatering af førstehjælp ved hjertestop", der ligeledes har en varighed på 4 timer.

Styrelsen vil blandt andet i samarbejde med Dansk Førstehjælpsråd og Danske Busvognmænd undersøge muligheden for at få etableret en særlig førstehjælpsundervisning for erhvervschauffører.

4. Krav til rutebuschauffører om at medbringe dokumentation for gennemført handicapbevidstgørende uddannelse

Danske Busvognmænd ser gerne, at dokumentation for gennemførelse af den handicapbevidstgørende uddannelse kan indskrives i det allerede godkendte uddannelsesbevis fra uddannelsesinstitutionen (f.eks. med kursusnummer/-navn), således at den reelle mængde af dokumenter, som chaufføren skal medbringe under kørsel, begrænses.

DI Transport påpeger det uhensigtsmæssige i at stille krav om at medbringe mere dokumentation. Der findes ikke noget entydigt bevis for gennemførelse af uddannelsen, hvilket vanskeliggør både kontrol og efterlevelse. For buschauffører, hvor uddannelsen ligger flere år tilbage i tiden, kan det være yderst besværligt at fremskaffe sådan dokumentation.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er i gang med at undersøge muligheden for, at det på chaufføruddannelsesbeviset kan angives, at indehaveren har gennemført den handicapbevidstgørende uddannelse.

Styrelsen vil til brug for politiets kontrol udarbejde en oversigt om kursusbeviser, der kan udgøre dokumentation for gennemførelse af den handicapbevidstgørende uddannelse.

5. Beregning af gyldighedsperiode ved fornyelse af chaufføruddannelsesbevis

DI Transport finder, at bestemmelsen i § 23, stk. 2, om, at det nye chaufføruddannelsesbevis udstedes med gyldighed i fem år fra udløbet af det gamle bevis, hvis efteruddannelsen er gennemført inden for tre måneder før udløbet af det gamle bevis, bør ændres, således at perioden bliver 12 måneder i stedet for tre måneder.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at ønsket om, at beregningen af gyldighedsperioden ved fornyelse af et chaufføruddannelsesbevis udvides fra tre måneder til seks eller 12 måneder, også blev rejst af branchen, da bestemmelsen i § 23, stk. 2, blev indført i 2015.

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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens 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.

Bilag 1

Arbejdsgiverforening for Transport og Logistik
Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C.A.T.)
Dansk Erhverv
Dansk Førstehjælpsråd
Dansk Kørelærer-Union
Dansk Taxi Råd
Dansk Transport og Logistik
Danske Busvognmænd
Danske Erhvervsskoler - Lederne
Danske Handicaporganisationer
Danske Kørelæreres Landsforbund
Danske Regioner
Det Centrale Handicapråd
DI
DI Transport
Erhvervsstyrelsen
Fagligt Fælles Forbund, 3F
Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL)
ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
Justitsministeriet
KL
Trafikselskaberne i Danmark
Transporterhvervets uddannelser (TUR)
Undervisningsministeriet