

Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: +45 7221 8899
Mail: info@fstyr.dk
www.fstyr.dk

Notat
Sagsnr.: TS20800-00397
Dato: 01-04-2020

Høringsnotat

Bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport

1. Indledning

Færdselsstyrelsen har den 23. januar 2020 sendt udkast til 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 21. februar 2020.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: ITD.

Færdselsstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra 3F, Christian Møller Christensen, Danske Handicaporganisationer, Danske Kørelærers Landsforbund, De Danske Bilimportører, DEKRA, DTL, Rigspolitiet, Styrelsen for Undervisning og Kvalitet og ZBC.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar vedrørende de ændringer, der er foretaget i udkastet, opdelt efter relevante emner. Færdselsstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

2. Generelle bemærkninger

DTL er positive overfor forslaget om ændringen af § 7, stk. 2, som også kommer til at gælde for varebilschauffører.

3. Præcisering af undtagelser samt nye undtagelser

3F anfører, at de nye undtagelsesbestemmelser i § 5 og § 6 i bekendtgørelsen er upræcise. 3F foreslår, at det tydeliggøres, at medarbejdere, der er ansat som faste chauffører i landbrug, maskinstationer og lignende, skal følge de almindelige bestemmelser, og dermed ikke være omfattet af undtagelsesbestemmelserne.

Christian Møller Christensen foreslår, at bekendtgørelsens § 3 ændres således at "indregistreret" erstattes med "registreret", da begrebet ikke anvendes i bekendtgørelse om lov om registrering af biler. Christian Møller Christensen anbefaler endvidere, at udtrykket i § 4, nr. 3 "er taget i brug" ændres til "er registreret og forsynet med nummerplader", da Færdselsstyrelsen har en lignende formulering på styrelsens hjemmeside.

Christian Møller Christensen anbefaler derudover, at begreberne i § 4, stk. 4 "vedligeholdelsespersonale", "vedligeholdscenter" og "vedligeholdelsesbase" enten ændres eller defineres.

Christian Møller Christensen anfører endvidere, at der er uklarhed ved forståelse af "100 km fra basen fra den virksomhed, som ejer, lejer eller leaser køretøjer". Han mener, at det er uklart, hvorvidt der er tale om en radius af 100 km, eller om det drejer sig om, at der faktisk er kørt 100 km på speedometeret efter turens start.

De Danske Bilimportører bemærker, at der er behov for yderlig præcisering af undtagelserne, da det ikke tydeliggøres i undtagelserne, at sælgere ikke er omfattet af kravet om kvalifikationsuddannelse i de tilfælde, hvor en sælger afhenter et brugt køretøj hos en kunde i forbindelse med aflevering af et nyt. De Danske Bilimportører henviser i den forbindelse til et notat fra Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen, som tager stilling til, hvornår mekanikere, sælgere og lignende er undtaget i henhold til bekendtgørelsens § 4, nr. 3.

De Danske Bilimportører bemærker endvidere, at udkastet til bekendtgørelsen ikke medtager undtagelserne i direktivets artikel 2, stk. 2, litra b og c.

De danske Bilimportører anfører derudover, at Uddannelsesdirektivet ikke er møntet på mekanikere eller sælgere og deres kørsel, samt at uddannelseskravene alene er tiltænkt chaufførerhvervet, hvor kørslen er deres hovedformål.

DEKRA vurderer, at begreberne i § 5 "landdistrikt", "lejlighedsvis transport", samt hvornår der er tale om forsyning af egen virksomhed, og hvilke chauffører der ikke påvirker trafiksikkerheden, forudsætter en præcisering.

DEKRA anfører, at særligt de chauffører, som kun lejlighedsvist betjener de store køretøjer, har behov for efteruddannelse henset til ajourføring inden for de nye teknologiske fremskridt, ny viden om energirigtig og defensiv kørsel, trafiksikkerhed herunder ny viden om forsvarlig håndtering af gods osv. Det er efter DEKRAs vurdering nødvendigt med uddannelse for at fastholde vores høje trafiksikkerhed.

DEKRA vurderer endvidere, at undtagelsen i § 6 de facto åbner op for, at størsteparten af danske virksomheder kan tilrettelægge deres transportforløb og medarbejderes arbejdsdag, således at de ikke længere er underlagt krav om efteruddannelse. DEKRA anfører hertil, at såfremt man undtager virksomheder, der tilbagelægger op til 600 km kørsel cirkulært omkring egen base for virksomheden, vil der opleves et mærkbart tilbageskridt i forhold til det generelle uddannelses- og tilhørende trafiksikkerhedsniveau blandt danske storvognschauffører i transportsektoren. DEKRA finder dette særligt problematisk, da de køretøjer, der opererer inden for de fagområder, som forslås undtaget, ofte er kendetegnet ved at være tungt belæssede, hvor uheld har store samfundsmæssige konsekvenser, både i form af personskader samt i tilfælde af miljømæssige påvirkninger. Efteruddannelse for disse faggrupper er efter DEKRAs vurdering nødvendig, for at det høje trafiksikkerhedsniveau kan fastholdes.

DTL er ikke enig i, at der skal tilføjes nye undtagelser til bekendtgørelsen. De nye undtagelser i § 5 og § 6 kan efter DTLs opfattelse være til fare for trafiksikkerheden.

DTL anfører, at førere af køretøjer i landdistrikter, der forsyner deres egen virksomhed, og uanset om transporten er lejlighedsvis, bør være omfattet af bekendtgørelsen, da de ikke oparbejder en fornuftig erfaring i kørsel og håndtering af de pågældende køretøjer.

DTL anfører endvidere, at bestemmelsen vedrørende førere af køretøjer, som landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts-, og fiskerivirksomheder er en generel undtagelse alene på grundlag af erhverv, uanset om dette måtte være til fare for trafiksikkerheden. Førerne vil typisk ikke opnå den store erfaring med køretøjerne, hvilket betyder, at der er fare for ikke at kende sikkerhedsanordningernes karakteristiske egenskaber og funktioner med henblik på at beherske køretøjet, mindske slid og forebygge fejl. Det skyldes det forhold, at de kun kører under 100 km og derfor ikke altid opnår en stor erfaring med køretøjerne.

Rigspolitiet bemærker, at det er uklart, hvordan begreberne "landdistrikter" og "lejlighedsvis kørsel" i § 5 skal forstås. Det kan være vanskeligt for politiet at fastlægge om den udførte kørsel er lejlighedsvis,

ligesom det ikke fremgår, hvad der skal lægges vægt på ved vurderingen af, om transporten "ikke påvirker trafiksikkerheden". Af hensyn til politiets håndhævelsesmuligheder anmoder Rigspolitiet om, at bestemmelsen præciseres, eller at der udarbejdes fortolkningsbidrag til bestemmelsen anvendelsesområde.

Rigspolitiet bemærker, at det bør præciseres, hvordan anvendelsen af bekendtgørelsens § 5 skal afgrænses i forhold til § 6.

Rigspolitiet bemærker endvidere, at bekendtgørelsens § 4, nr. 2 henviser til "civilbeskyttelsestjenesten" og "ordensmagten", der ikke svarer til de nuværende myndighedsbetegnelser, og som efter Rigspolitiet opfattelse er egnet til at skabe uklarhed om, hvem der er omfattet af undtagelsesbestemmelsen. Rigspolitiet anbefaler, at bestemmelsen formuleres i overensstemmelse med § 4, nr. 2 i den nugældende bekendtgørelse.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen er ikke enig i, at der er behov for præcisering i § 5 og § 6 i forhold til, at medarbejdere, der er ansat som faste chauffører, ikke er omfattet af undtagelserne. Det fremgår af bestemmelserne, at for at være undtaget skal transporten enten være lejlighedsvis eller ikke være en del af chaufførens hovedaktivitet.

I forhold til en nærmere definition af begreberne i § 4, nr. 4 kan Færdselsstyrelsen henvise til, at vejledningen til bekendtgørelsen vil blive opdateret.

Implementeringen af ændringen til uddannelsesdirektivet har givet anledning til, at Færdselsstyrelsen på ny har gennemgået "mekanikernotatet" af den 27. marts 2017. Færdselsstyrelsen finder herefter, at dele af notatet ikke er i overensstemmelse med uddannelsesdirektivet. Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at notatet går videre end undtagelsen i § 4, nr. 3, særlig i forhold til, at notatet undtager kørsel til og fra reparation eller vedligeholdelse. Bestemmelsen i § 4, nr. 3 undtager alene førere af køretøjer, der prøvekøres med henblik på teknisk udvikling, reparation eller vedligeholdelse, samt kørsel af nye eller ombyggede køretøjer, som endnu ikke er taget i brug. Færdselsstyrelsen skal i denne forbindelse henvise til, at vejledningen til bekendtgørelsen vil blive opdateret. Den endelige vurdering af, hvorvidt en konkret kørsel er omfattet af uddannelseskravet hører under domstolene.

Uddannelsesdirektivets artikel 2, stk. 2, litra b og c er medtaget i udkast til bekendtgørelsens § 5.

Det fremgår af artikel 1 i Uddannelsesdirektivet, at direktivet finder anvendelse på kørsel med køretøjer, hvortil der kræves kørekort til

lastbil og bus, udført af statsborgere i en medlemsstat og af tredjelandstatsborgere, der er ansat i eller benyttes af en virksomhed, der er etableret i en medlemsstat, og som udfører vejtransport. Der er således ingen tvivl om, at lejlighedsvis kørsel er omfattet direktivet, såfremt kørslen ikke er nævnt i direktivets undtagelser.

I forhold til en ønsket præcisering af begreberne "landdistrikter" og "lejlighedsvis kørsel", samt hvad der skal lægges vægt på ved vurderingen af, om transporten "ikke påvirker trafiksikkerheden", kan Færdselsstyrelsen oplyse, at der beror på en konkret vurdering. Det skal i den forbindelse bemærkes, at Færdselsstyrelsen vil opdatere vejledningen til bekendtgørelsen.

Bekendtgørelsens § 5 og § 6 er en implementering af direktiv 2018/645. Medlemsstaterne er forpligtede til at implementere undtagelserne i national ret. I forhold til § 6 er afstanden på de 100 km valgt under hensyntagen til lignende undtagelser i køre- og hviletidsbestemmelserne.

I forhold til en afgrænsning mellem bekendtgørelsens § 5 og § 6 er det Færdselsstyrelsens opfattelse, at § 5 omhandler kørsel i landdistrikter med det formål at forsyne egen virksomhed, hvor § 6 omhandler den situation, hvor der transporteres egne varer som led i egen erhvervsmæssig virksomhed.

Færdselsstyrelsen er enig i, at begrebet "indregistreret" ændres til "registreret". Bekendtgørelsen tilrettes herefter.

Styrelsen er enig i, at der er uklarhed om afstandsbegrænsningen i § 6, hvorfor Færdselsstyrelsen ændrer bestemmelsen, således at det fremgår, at man ikke er omfattet af bekendtgørelsen, såfremt kørslen er inden for en radius af 100 km fra basen for den virksomhed, som ejer, lejer eller leaser køretøjer, og man i øvrigt opfylder bestemmelsens betingelser.

Færdselsstyrelsen vil ændre § 4, nr. 2 således: "Bekendtgørelsen omfatter ikke førere af køretøjer, der benyttes af kontrol af forsvaret, redningsberedskabet eller politiet eller er under disses tjenesters kontrol, såfremt transporten sker som led i disses tjenesters funktion".

4. IKT-værktøjer og avanceret simulatorer i undervisningen

Danske Kørelærers Landsforbund bemærker, at det er en dårlig idé at indføre IKT-værktøjer på efteruddannelsen, da det vil være for krævende for kursister, som vil have mere ud af en almindelig undervisning. Danske Kørelærers Landsforbund foreslår derfor, at bestemmelsen om IKT-værktøjer og fjernundervisning fjernes.

DEKRA vurderer, at en åbning for IKT-baseret undervisning giver uddannelsesstederne mulighed for at udvikle og dygtiggøre sig, og herigennem over tid skaber en høj kvalitet og en positiv udvikling inden for dette område til gavn for chauffører og virksomheder.

DEKRA opfordrer Færdselsstyrelsen til at skabe tydelige rammer for, hvilket undervisningsrelevant indhold en simulator skal kunne tilvejebringe, hvad der kendetegner e-læring, fjernundervisning, og hvad betegnelsen "andre IKT-værktøjer" dækker.

DEKRA opfordrer endvidere Færdselsstyrelsen til, at den forudgående godkendelse skal gøres gældende for en periode af 5 år. Alternativt vurderes det, at det vil blive et for usikkert grundlag for uddannelsesstederne at udvikle undervisningspraksis, og som konsekvens kan de positive afledte teknologiske muligheder ikke blive en del af uddannelsen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen er ikke enig i, at bestemmelserne om IKT-værktøjer og fjernundervisning bør fjernes. Dette henset til at anvendelsen af IKT-værktøjer kan forbedre og modernisere uddannelserne.

I forhold til betegnelserne vedrørende IKT-værktøjer og avanceret simulator kan Færdselsstyrelsen henvise til, at vejledningen til bekendtgørelsen vil blive opdateret.

Færdselsstyrelsen er ikke enig i DEKRAs anbefaling om, at en forudgående godkendelse til at gøre brug af fjernundervisning gøres gældende for en periode på 5 år. Færdselsstyrelsen vil ud fra en konkret vurdering i hver ansøgning om anvendelse af fjernundervisning tage stilling til, hvorvidt en godkendelse skal tidsbegrænses eller ej.

5. Fordeling af undervisningsdage på efteruddannelsen

3F er betænkelige ved muligheden for at dele efteruddannelsen op i fx 3,5 time på den ene dag og de resterende timer den anden dag, dette henset til undervisningens tilrettelæggelse samt i forhold til planlægning af frihed til uddannelse.

3F anfører endvidere, at kursUSDeltagerne ikke får samme udbytte af undervisningen, når kursusdagene deles op i timer og fordeles over flere dage. 3F ser ikke behov for at opdele kursusdagene yderligere.

Danske Kørelærers Landsforbund kan ikke se et formål med at dele undervisningen i 2 dage af 3,5 timer pr. dag, dette vil kun være til besvær for kursisterne. Der foreslås i stedet, at det 5 dages kursus beholdes med hele 5 dage og helst som et samlet forløb.

Kommentar:

Det er Færdselsstyrelsens opfattelse, at muligheden for opdelingen af timer på efteruddannelsen giver kursisterne og uddannelsescentrene større frihed til at planlægge uddannelsen. Det skal i den forbindelse bemærkes, opdelingen af timerne ikke er krav for uddannelsescentrene, men en mulighed de kan benytte sig af.

6. Sanktionsbestemmelser

Christian Møller Christensen anfører, at der mangler en hjemmel til at en arbejdsgiver kan sigtes for at have undladt at sikre sig, at dennes chauffører er i besiddelse af varebilschaufføruddannelsesbevis. Det anføres endvidere, at der mangler en lignende hjemmel i forhold til handicapbevidstgørende uddannelse i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011.

Rigspolitiet finder, at bekendtgørelsens § 71, stk. 2 tillige bør omfatte arbejdsgiverens pligt til at sikre sig, at dennes chauffører er i besiddelse af varebilschaufføruddannelsesbeviser og beviser for handicapbevidstgørende kursus.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen er enig i, at der i udkastet ikke er hjemmel til at arbejdsgiver kan sigtes for at have undladt at sikre sig, at dennes chauffør er i besiddelse af varebilschaufføruddannelsesbevis. Bekendtgørelsen tilrettes herefter.

Færdselsstyrelsen vil ved en kommende revision af bekendtgørelsen undersøge, om § 71, stk. 2 bør omfatte arbejdsgivers pligt til at sikre sig, at dennes chauffør er i besiddelse af bevis for handicapbevidstgørende uddannelse.

7. Prøvekrav i efteruddannelse

Danske Kørelærers Landsforbund og Styrelsen for Undervisnings og Kvalitet gør opmærksom på, at der den 1. januar 2020 trådte nye

prøvekrav i kraft i AMU regi. I forbindelse med en dialog mellem Færdselsstyrelsen og Styrelsen for Undervisning og Kvalitet har Færdselsstyrelsen fortolket bekendtgørelsen således, at der ikke skal være prøve på efteruddannelsen for erhvervschauffører og varebilschauffører. Styrelsen for Undervisning og Kvalitet opfordrer til dette ekspliciteres i bekendtgørelsen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen er ikke enig i, at der er behov for en yderlig præcisering i bekendtgørelsen, om at der ikke er et prøvekrav for efteruddannelsen for gods- og buschauffører samt efteruddannelsen for varebilschauffører. Færdselsstyrelsen har overfor Styrelsen for Undervisning og Kvalitet oplyst, at efteruddannelserne gennemføres uden krav om prøve.