

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

anca@fstyr.dk
info@fstyr.dk

J.nr.: FAG-2019-11-00149-099
Deres sagsnr.: 2024-773625

7. april 2025

Høringssvar fra 3F vedrørende udkast til bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport

Færdselsstyrelsen har i brev af 11. marts 2025 sendt udkast til bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse chauffører i vejtransport i høring.

3F Transport anerkender behovet for at fjerne overflødig regulering – herunder at uddannelsescentrene i højere grad selv tilrettelægger deres uddannelsesforløb sådan, at chaufførerne vil møde mindre regulering og smidigere forløb.

I den forbindelse vil vi opfordre til, at Færdselsstyrelsen med de foreslåede ændringer også sikrer, at den undervisning, der leveres på den lovpligtige efteruddannelse, justeres og tilrettes løbende, således at chaufførerne modtager en tidssvarende og relevant undervisning, så de reelt får opdateret og ajourført deres kompetencer.

Ændring af måden, hvorpå en chauffør kan erhverve grundlæggende kvalifikationer

I bekendtgørelsesudkastet lægges der op til, at den grundlæggende kvalifikationsuddannelse, jf. § 16, i den nuværende bekendtgørelse, fjernes, og at der indføres en prøvebaseret ordning. Den intensive kvalifikationsuddannelse bibeholdes.

I forbindelse med at der lægges op til, at den grundlæggende kvalifikationsuddannelse fjernes, sammenholdt med alderskravene i bekendtgørelsesudkastet, har vi følgende bemærkninger:

Umiddelbart ser det ud til, at unge under 21 år, der erhverver de grundlæggende kvalifikationer ved at gennemføre den intensive kvalifikationsuddannelse – herunder i forbindelse med en erhvervsuddannelse – kun får ret til at føre lastbil kategori C1 og C1/E, og først ret til kategori C og C/E fra det 21. år.

Hvis de grundlæggende kvalifikationer derimod er erhvervet ved en "direkte prøve", giver det allerede som 18-årig ret til at føre lastbil kategori C og C/E. Tilsvarende på busområdet, hvor det er 18/20 år ved prøve og 21/23 år ved uddannelsesvejen.

For 3F Transport er det vigtigt, at det med den nye bekendtgørelse sikres, at unge, i forbindelse med deres erhvervsuddannelse inden for henholdsvis gods- og buskørsel, bibeholder deres nuværende rettigheder i forhold til alderskrav for erhvervelse af kørekort og chaufføruddannelsesbevis.

I forhold til en prøvebaseret ordning har 3F Transport følgende bemærkninger:
3F ønsker at fastholde den nuværende model (*uden* en prøvebaseret ordning) – primært fordi, vi er enige i hele udgangspunktet for direktivet:

- Chaufførerne skal have mulighed for at opfylde de nye kompetencekrav, der løbende opstår som følge af udviklingen i markedet for vejtransport.
- Forbedring af færdselssikkerheden og chaufførernes sikkerhed/arbejds miljø – herunder i forhold til de funktioner chaufføren foretager, når køretøjet holder stille.
- Fokus på defensiv og effektiv kørsel (miljø- og trafiksikkerhedsperspektivet).
- En modernisering af chaufførerhvervet med henblik på at tiltrække unge til branchen.

Den grundlæggende kvalifikationsuddannelse har siden direktivets implementering for mere 15 år siden været implementeret i erhvervsuddannelserne (EUD) og i arbejdsmarkedsuddannelserne (AMU).

Dette er sket i enighed mellem arbejdsmarkedets parter, og er i øvrigt helt i tråd med det, der var baggrunden for direktivets vedtagelse i EU og efterfølgende implementering i Danmark.

Da den grundlæggende kvalifikationsuddannelse i en årrække har været implementeret i henholdsvis EUD og AMU, sker rekrutteringen til branchen for tiden udelukkende herfra.

Langt hovedparten (72 %) af deltagerne på det mest anvendte AMU-kursus, hvori den intensive grundlæggende kvalifikationsuddannelse og kørekort C indgår, er personer på dagpenge, kontanthjælp eller andre ledighedsydelse. De resterende 28 % af deltagerne på det nævnte kursus er i beskæftigelse og er f.eks. lagermedarbejdere, der anvender deres uddannelsesrettigheder til at udvide deres kompetencer. En overgang til prøvemodellen vil derfor ikke have betydning for den nuværende målgruppe, da en prøve uden forudgående uddannelse næppe vil være mulig at bestå.

I den forbindelse er det vigtigt at nævne, at i prøvemodellen, hvor forudgående uddannelse er frivillig, er prøven fastlagt med en teoretisk prøve på fire timer og en praktisk prøve (herunder en køreprøve på 1½ time) på i alt to timer.

Det er ikke realistisk, at målgrupperne for rekrutteringen til branchen (her ses bort fra rekrutteringen via EUD, hvor uddannelsen vil blive bibeholdt) vil kunne bestå de nævnte prøver uden forudgående uddannelse.

Derudover vil indførelse af prøvemodellen umiddelbart rejse spørgsmålene:
Hvordan vil man finansiere prøverne (udstyr, lokaler, kørelærere mv.) og selve deltagelsen i prøverne
(løn/løntabsgodtgørelse/refusion)?

Hvem kan/skal visitere til prøven – er det Færdselsstyrelsen, efter eget skøn, eller..?

Venlig hilsen

Kim René Busch
3F Transport

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe
Att. info@fstyr.dk & akfp@fstyr.dk



AMU Danmark
Teknikervej 2
7000 Fredericia

j.nr. 2024-773625.

Høringssvar vedrørende udkast til bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport

AMU Danmark
04.04.2025

Indledning

På vegne af AMU Danmarks 18 skoler, 3F og UCplus skal vi hermed kvittere for invitationen til at afgive høringssvar på udkastet til ny bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport.

Vi anerkender intentionen om at skabe en mere fleksibel og administrativt enkel model i overensstemmelse med EU's direktiv. Det er imidlertid vores samlede vurdering, at bekendtgørelsen i sin nuværende form *ikke* opfylder dette mål. Tværtimod risikerer bekendtgørelsen at begrænse branchens muligheder for at rekruttere kvalificeret arbejdskraft samt at underminere eksisterende uddannelsesinitiativer på både uddannelses- og beskæftigelsesområdet. Efter vores opfattelse rejser bekendtgørelsen således en række væsentlige problemstillinger som vi vil gennemgå i dette høringssvar.

Risiko for svækkelse af chaufførernes kompetenceniveau og trafiksikkerheden

Bekendtgørelsens mest markante ændring er, at den grundlæggende kvalifikationsuddannelse foreslås erstattet med en kvalifikationsprøve, hvor undervisningen gøres frivillig. Denne ændring indebærer en reel *ansvarsforskydning*, hvor ansvaret flyttes fra et fælles og kvalitetssikret uddannelses- og sikkerhedssystem til den enkelte aktørs vilje og evne til at prioritere læring.

Det indebærer også en reel risiko for, at økonomiske hensyn vil føre til fravalg af undervisning¹. Resultatet vil derfor med stor sandsynlighed blive et *lavere* kompetenceniveau i branchen - og dermed en svækkelse af trafiksikkerheden. En forstærkende effekt kan desuden opstå som følge af, at timetallet på både grund- og efteruddannelse reduceres – og kommer i utakt med AMU-lovgivningen.

Det er veldokumenteret, at kompetent og sikker adfærd i trafikken ikke kan dokumenteres alene gennem beståelse af teoretiske og praktiske prøver, men kræver systematisk, praksisnær undervisning og opbygning af en sikkerhedskultur².

¹ Herunder særligt i relation til jobcentrenes henvisning af ledige borgere, som i dag udgør en væsentlig del af rekrutteringsgrundlaget til transportbranchen

² Se f.eks.: EU-Kommissionen (2017): [Impact Assessment accompanying the proposal for a Directive on the initial qualification and periodic training of drivers of certain road vehicles for the carriage of goods or passengers](#). SWD (2017) 193 final. Se også: International Transport Forum. (2019). [Policies to Improve Road Safety and Freight Efficiency: Freight and Commercial Transport](#). OECD Publishing og Rådet for Sikker Trafik (2022). [Evaluerings af trafiksikkerhedsundervisning](#).

Prøve-fokusering, forsimplet undervisning og forringede faglige færdigheder

Den nye bekendtgørelse øger risikoen for, at undervisningen i kvalifikationsuddannelsen reduceres til ren *prøveforberedelse*. Når kvalifikationen fremover kan opnås alene ved at bestå en prøve, vil det øge denne risiko. Resultatet bliver, at fokus flyttes *fra læring og forståelse* til *blot at bestå*³. Det vil påvirke chaufførernes faktiske kompetencer – og på sigt risikerer branchen at stå med flere chauffører, som har et bevis – men *ikke* de nødvendige faglige færdigheder til at finde beskæftigelse i branchen.

Bekendtgørelsen er på kollisionskurs med EU-direktivet

EU-direktiv 2022/2561 fastslår i sin indledning, at formålet er at sikre, at chauffører opnår et højt niveau af kvalifikation og sikkerhed gennem uddannelse. (se f.eks. direktivets Præambler). I modsætning hertil vælges, i den danske bekendtgørelse, at implementere direktivet i sin mest minimalistiske form – og dermed i praksis afkoble uddannelseselementet, fordi chauffører kan opnå kvalifikation uden undervisning. Dette er formelt ganske lovligt, men reelt i strid med direktivets sikkerhedsmæssige hensigter som vi læser det.

Det er selvfølgelig *ikke* i strid med EU-direktiv 2022/2561, at Danmark vælger en prøvebaseret model – direktivet tillader dette. Men det *kan* blive et juridisk problem, hvis prøven i praksis ikke sikrer det kompetenceniveau, som direktivet kræver. Direktivet forpligter også Danmark til at føre effektiv kontrol med, at chaufførerne reelt opnår de nødvendige kvalifikationer – og denne forpligtelse bliver væsentligt vanskeligere at opfylde, når kvalifikationen kan opnås uden en systematisk undervisning, som kan kvalitetssikres.

Danmark er den laveste fællesnævner

Danmark vælger en mere vidtgående model end de fleste andre EU-lande ved at fravige kravet om obligatorisk undervisning – selvom direktivet åbner mulighed herfor. Med den nye kvalifikationsbekendtgørelse adskiller Danmark sig markant fra udviklingen i flere andre europæiske lande, som har valgt at fastholde en uddannelsesbaseret model, og hvor deltagelse i undervisning er obligatorisk for at opnå kvalifikationer. Deres tilgang afspejler en fælles europæisk tendens til at understøtte struktureret uddannelse som middel til at sikre bedre trafiksikkerhed og et højt kompetenceniveau i transportbranchen.

Opkvalificering af chauffører har i en årrække været et centralt fokusområde i transportbranchen, understøttet af både parterne på arbejdsmarkedet og det offentlige gennem bl.a. AMU-tilbud og brancheinitiativer. I modsætning hertil vælger Danmark med den nye bekendtgørelse en mere *dereguleret og markedsstyret* model, hvor undervisning bliver frivillig, og ansvaret for læring flyttes til

³ I undervisningstermer kendes dette fænomen som "[washback effekten](#)", og henviser til den indflydelse som tests har på undervisningens tilrettelæggelse, dvs. at undervisningen alene afspejler testen, fordi læreren vil have eleven til at bestå. En washback effekt kan være positiv hvis der er sammenhæng mellem prøveformen og undervisningen, men betegnes som negativ hvis undervisningens indhold tilpasses testen.

den enkelte chauffør. Selvom der altså er tale om en formel harmonisering med direktivet, så går Danmark *i praksis længere* end de fleste andre EU-lande i retning af en *minimumsimplementering*.

Rekruttering af chauffører

I høringsbrevet anføres det, at Færdselsstyrelsen forventer, at der fortsat vil være behov for undervisning forud for deltagelse i den nye grundlæggende kvalifikationsprøve. Vi vurderer at dette er en realistisk forventning – men at behovet i praksis vil være langt større, end styrelsen lægger op til. Erfaringerne fra chaufføruddannelserne viser, at en stor del af kursisterne har begrænsede skolekundskaber, sproglige udfordringer eller begrænset erfaring med prøvesituationer. For disse grupper vil muligheden for at "*nøjes med en prøve*" ikke være reel, hvis målet er, at de skal kunne bestå – og endnu mindre, hvis målet er, at de skal kunne fungere professionelt og sikkert i jobbet.

Det betyder, at der vil opstå et reelt behov for undervisning, men nu blot *uden* lovkrav eller nogen form for *fælles struktur* eller *krav til kvalitet*. Vi finder det sandsynligt, at denne udvikling vil påvirke rekrutteringen af chauffører negativt, særligt blandt unge og ledige. Samtidig vurderer vi, at bekendtgørelsens model vil gøre det vanskeligere at rekruttere nye chauffører – særligt blandt unge og ledige – og medføre, at branchen fremover vil stå med færre, men dyrere chauffører.

Uforudsigelige konsekvenser for uddannelsesinstitutionernes opgavevaretagelse

Bekendtgørelsen vil alt andet lige føre til en reduktion i uddannelsesaktiviteten inden for transportområdet. Færre undervisningstimer, kortere kursusforløb⁴ og muligheden for at nøjes med en prøve vil påvirke institutionernes undervisningsaktivitet og vanskeliggøre fastholdelsen af et stabilt og kvalificeret underviserkorps.

Samtidig skaber bekendtgørelsen usikkerhed om f.eks. kommunernes efterspørgsel efter strukturerede uddannelsesforløb. Når kvalifikationen kan opnås alene gennem en prøve, vil der være risiko for, at kommunerne i højere grad vælger den billigste løsning frem for den uddannelsesmæssigt bedste. Dermed undermineres muligheden for at anvende chaufføruddannelsen som led i beskæftigelsesindsatsen og opkvalificeringen af ledige.

Utilstrækkelig sektordialog

Det bør overordnet bemærkes, at det er uhensigtsmæssigt, når en styrelse under ét ministerområde – i dette tilfælde Færdselsstyrelsen under Transportministeriet – gennemfører væsentlige ændringer i rammevilkårene for institutioner, der organisatorisk hører under et andet ministerområde, nemlig Børne- og Undervisningsministeriet.

Den foreslåede bekendtgørelse vil få direkte og betydelige konsekvenser for uddannelsesinstitutionernes drift, økonomi og opgavevaretagelse. Vi finder det problematisk, at ændringer af denne karakter gennemføres uden en tæt dialog med sektoren og tilsyneladende uden tilstrækkelig koordinering på tværs af de relevante ministerområder.

Anbefalinger

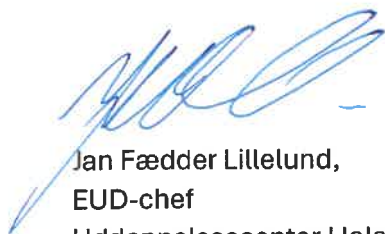
Det fremlagte udkast til ny bekendtgørelse indebærer en række strukturelle ændringer, som rækker ud over en teknisk tilpasning til EU-direktivet. Vi har i høringssvaret blandt andet påpeget hvorledes disse ændringer vil få konsekvenser for uddannelsesinstitutionernes rammevilkår, transportbranchens rekrutteringsmuligheder og den samlede indsats for trafiksikkerhed. Det er derfor vores samlede

⁴ Der er f.eks. betydelig usikkerhed om hvordan en 35 timers undervisningsuge (ifm. kvalifikationsuddannelse og efteruddannelse) harmoniserer med AMU-mål og VEU-godtgørelse, der tager udgangspunkt i 37-timers uger.

vurdering, at bekendtgørelsen i sin nuværende form indebærer en unødigt svækkelse af chaufføruddannelsen og skaber øget usikkerhed om både kompetenceniveau, rekruttering og sikkerhed på vejene.

På vegne af AMU Danmarks 18 skoler, 3F og UCplus skal vi derfor opfordre Færdselsstyrelsen til at genoverveje den valgte model. Det bør tilstræbes at finde en balance mellem fleksibilitet og kvalitet, som *ikke* svækker hverken chaufførernes kompetencer, beskæftigelsesmulighederne eller trafiksikkerheden. Vi skal samtidig opfordre til en mere systematisk inddragelse af relevante aktører i det videre arbejde.

I dette arbejde står alle AMU Danmarks 18 medlemsskoler, 3F og UCplus naturligvis til rådighed for en nærmere dialog om bekendtgørelsens konsekvenser og mulige alternativer.



Jan Fædder Lillelund,
EUD-chef
Uddannelsescenter Holstebro UCH

På vegne af AMU Danmarks medlemsskoler, 3F og UCplus

Aarhus Tech, AMU Fyn, AMU Nordjylland, AMU SYD, CELF, EUC Lillebælt, EUC Nord, EUC Nordvest, EUC Sjælland, EUC Syd, Learnmark, Next, Roskilde Tekniske Skole, TEC, Tradium, UCH, UNord og ZBC, UCplus og 3F.

Færdselsstyrelsen
Att.: Ann Katrine Flugt Petersen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Den 8. april 2025

Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse chauffører i vejtransport

Dansk Erhverv har modtaget høringen d. 12. marts 2025.

Udkastet til ny bekendtgørelse søger at regelforenkle og harmonisere med EU-reglerne på området. Enkelte af tiltagene er præsenteret i udspillet *"Forenkling af vejtransporten - Færre regler og styrket konkurrence"*¹.

Dansk Erhverv kvitterer for tilgangen om at ville forenkle og gøre det lettere at drive transportvirksomhed og være chauffør.

Udkastet indeholder dog en række vidtgående ændringer, som det vil være mest hensigtsmæssigt at drøfte med branchen i et relevant forum, *inden* der bliver igangsat en høringsproces og senere regeludstedelse. Vi har tidligere efterspurgt inddragelse og dialog med branchen ifm. regelforenkling, som vi desværre igen må konstatere, bliver tilsidesat, hvilket vi finder meget ærgerligt.

Dansk Erhverv er bekymret ved den retning, der lægges op til med bekendtgørelsesudkastet, hvor en struktureret undervisningsbaseret chaufføruddannelse udfases og erstattes med en ordning, hvor det alene er nødvendigt at bestå en kvalifikationsprøve. Denne model risikerer at svække det faglige niveau, trafiksikkerheden og rekrutteringsgrundlaget i transportbranchen.

Undervisning er ikke blot et spørgsmål om at kunne bestå en prøve, men handler om at sikre, at chauffører får tilegnet sig de nødvendige færdigheder og praktisk forståelse, hvilket ikke kan opnås gennem en prøve alene. Når undervisning gøres frivillig, øges risikoen for, at økonomiske eller tidsmæssige hensyn får chauffører og virksomheder til at nedprioritere læring. Det kan i sidste ende betyde, at vi får flere chauffører med bevis, men færre med reelle kompetencer. Dette vil kunne få konsekvenser for både trafiksikkerhed og branchens omdømme.

Samtidig er det for mange ledige og nytilkomne i branchen netop den strukturerede uddannelse, der gør det muligt at opnå fodfæste som chauffør. Når kvalifikationer kan opnås udelukkende via

¹ <https://www.trm.dk/media/zspeobqi/forenkling-af-vejtransporten-faerre-regler-og-styrket-konkurrence-a.pdf> (Det drejer sig i udspillet om initiativ nr. 8. Forenkling af chaufføruddannelsen og nr. 10. Krav til uddannelsescentre).

prøve, kan det underminere kommunernes incitament til at tilbyde hele uddannelsesforløb, hvilket kan svække mulighederne for tiltrækning af nye chauffører, opkvalificering og varig beskæftigelse – især for dem med begrænset skolebaggrund eller sproglige udfordringer.

Vi kan derfor ikke støtte, at den nuværende grundlæggende kvalifikationsuddannelse bliver erstattet med udelukkende en kvalifikationsprøve. Vi anbefaler, at Færdselsstyrelsen genovervejer balancen mellem ønsket om regelforenkling og behovet for en stærk, sammenhængende chauffør-uddannelse.

Vi kan heller ikke støtte fjernelsen af særreglen for ikke-erhvervsmæssig personbefordring, herunder fjernelse af de grundlæggende kvalifikationskrav til førere af busser, der anvendes til international ikke-erhvervsmæssig personbefordring. Med de vedtagne ændringer af buskørselsloven (L 107) er der risiko for, at der opstår misbrug af disse nye regler.

Vi foreslår, at kravet i § 22, stk. 1 ændres, så efteruddannelsen alene skal være på mindst 35 timer – uden krav om 5 dage. Det vil øge fleksibiliteten og imødekomme behovet hos fx selvkørende vognmænd og ledende medarbejdere.

Med venlig hilsen

Kristian Baasch Pindbo
Fagchef for tung transport

Færdselsstyrelsen

Sendt på mail til: info@fstyr.dk, cc. til akfp@fstyr.dk

J.nr. 2024-773625.

4. april 2025

Høringssvar vedrørende bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse chauffører i vejtransport

Dansk Førstehjælpsråd ønsker hermed at udtrykke vores bekymring i forbindelse med udkastet til Bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse chauffører i vejtransport. Vores bekymring omhandler de foreslåede ændringer i førstehjælpsundervisningen.

Manglende specifikation af uddannelseskrav

Vi er bekymrede over, at bekendtgørelsen ikke længere præciserer, hvilke specifikke førstehjælpsuddannelser chauffører skal gennemføre og dermed hvilke førstehjælpskompetencer de skal erhverve. Dette kan medføre betydelige variationer i chaufførernes kompetenceniveau og dermed deres evne til at yde hjælp ved ulykker – både som implicerede og som vidner.

Reduktion i undervisningstid

Vi finder det yderligere problematisk, at kravet til førstehjælpsundervisning reduceres fra 11 lektioner til 8 lektioner. Ifølge udkastets § 6, stk. 3, defineres en lektion som 60 minutter, inklusive op til 15 minutters pause, det vil de facto sige 45 minutter.

Tidligere var kravet 11 lektioner á 45 minutter, svarende til 8,25 klokketimer. Med den foreslåede ændring reduceres den samlede undervisningstid til blot 6 klokketimer (8 lektioner á 45 minutter).

Dette er ikke, som anført i høringsbrevet, en ligestilling med kravene for kategori B, men derimod en reel nedgradering af førstehjælpsundervisningen med 2 timer. Denne reduktion risikerer at svække kvaliteten af førstehjælpsuddannelsen og dermed chaufførernes evne til at handle effektivt i kritiske situationer.

Forslag til løsning

Vi anerkender imidlertid, at det kan være uhensigtsmæssigt at kræve, at erhvervschauffører gennemgår 8 klokketimers færdselsrelateret førstehjælp, som primært er målrettet førstegangserhververe af kørekort. Derfor foreslår vi, at bekendtgørelsen præciserer, at chauffører skal gennemføre følgende uddannelser:

- Opdatering af førstehjælp ved hjertestop (180 minutter)
- Førstehjælp for erhvervschauffører (180 minutter)



Disse to uddannelser har tilsammen en varighed på 6 klokke timer (8 lektioner) og vil sikre, at chaufførerne er tilstrækkeligt rustet til at håndtere både mindre og større ulykker. Da chaufførerne allerede har gennemført førstehjælp ved hjertestop i forbindelse med erhvervelsen af kørekort til kategori B, vurderer vi, at denne løsning er både effektiv og relevant. Til orientering har vi vedhæftet uddannelsesplanerne for de to nævnte uddannelser.

Uddannelsesplanerne viser, at deltagerne bliver opdateret i deres færdigheder inden for hjerte-lunge-redning og stabilt sideleje. Derudover får de ajourført deres viden om sikkerhed på ulykkessteder samt ABC-algoritmen. Deltagerne opnår desuden kompetencer til at håndtere situationer med livstruende blødninger, kredsløbssvigt og alvorlige knoglebrud – skader, der ofte opstår i forbindelse med trafikulykker.

Instruktørerne vil have pædagogisk frihed til at tilpasse kurset til den specifikke målgruppe. Selvom grundprincipperne i førstehjælp er de samme, uanset om deltagerne er f.eks. lastbil- eller buschauffører, kan undervisningsmetoder og eksempler justeres for at gøre indholdet mere relevant og målrettet for den enkelte deltager.

Forenklet kontrol for Færdselsstyrelsen

Denne tilgang vil desuden gøre det væsentligt enklere for Færdselsstyrelsen at føre kontrol med, at kravene til førstehjælpsuddannelse overholdes. Ved at specificere de nødvendige uddannelser sikres en ensartet og målrettet indsats, der både lever op til sikkerhedsmæssige krav og administrative behov.

Afsluttende bemærkninger

Vi håber, at vores forslag vil blive taget i betragtning og står naturligvis til rådighed for yderligere dialog om emnet.

Med venlig hilsen

Dansk Førstehjælpsråd

Thomas Egesborg Pedersen

Faglig leder

tep@foerstehjaelpsraad.dk

Uddannelsesplan

Basisuddannelse

Opdateringsuddannelse førstehjælp ved hjertestop

180 minutter

December 2021



Dansk Førstehjælpsråd

Om Opdateringsuddannelse førstehjælp ved hjertestop

Undervisningstid:

180 minutter

Overordnet kompetencemål:

Deltageren agerer ud fra tidligere erhvervede kompetencer og kan, både selvstændigt og i samarbejde med andre, håndtere en voksen bevidstløs person, med og uden normal vejrtrækning, jf. ERC guidelines for basal genoplivning.

Deltageren kan anvende en hjertestarter, hvor det er relevant for førstehjælpen.

Deltageren kan yde førstehjælp ved symptomer på blodprop i hjertet samt symptomer på stroke.

Det centrale indhold på uddannelsen:

- Repetition af indhold af Basisuddannelsen "Førstehjælp ved hjertestop"
- Repetition af indhold af Basisuddannelsen "Førstehjælp ved ulykker"
- Førstehjælp til blodprop i hjertet samt stroke
- Praksisnære scenarier øves med hovedvægten på træning praktiske kompetencer

Gennemførelsen af uddannelsen:

Uddannelsen gennemføres med udgangspunkt i, at deltagene indenfor 24 måneder har gennemført basisuddannelserne "Førstehjælp ved hjertestop" og "Førstehjælp ved ulykker".

Fokus i uddannelsen er praktisk læring.

Særlige bemærkninger:

Da dette er en opdateringsuddannelse, erstatter uddannelsen ikke de tidligere erhvervede kursus/uddannelsesbeviser. Disse skal fortsat fremvises for at kunne dokumentere en given kompetence. Bemærk at DFR anbefaler, at en af opdateringsuddannelserne gennemføres for hver 24 måneder, så højst mulig førstehjælpskompetence opretholdes.

Der kan vælges frit mellem to uddannelser ("Opdateringsuddannelse livreddende førstehjælp" og "Opdatering af Førstehjælp ved hjertestop"), men "Opdatering af Førstehjælp ved hjertestop" skal være gennemført inden for en samlet 48 måneders periode. Der kan således have været gennemført "Opdateringsuddannelse livreddende førstehjælp" inden for de første 24 måneder.

Læs mere på Dansk Førstehjælpsråds hjemmeside.

Kvalitetskrav til uddannelsen:

Instruktør:	Skal være registreret hos Dansk Førstehjælpsråd og har modtaget særlig information om, at uddannelsen skal gennemføres praktisk.
Undervisningsmaterialer:	<p>Udarbejdes jf. kompetencemålene af den enkelte instruktør eller leveres af egen organisation.</p> <p>Der må maksimum være 4 personer pr. HLR træningsdukke.</p> <p>Alle deltagere skal have minimum 4 minutters effektiv træning med den samlede procedure med HLR og AED/hjertestarter.</p> <p>Det forventes, at AED/hjertestarter-træneren kan advisere og har træningselektroder til placering på dukkerne.</p> <p>Der må maksimum være 6 personer pr. AED træner.</p> <p>Der skal udleveres en førstehjælpsbog/hæfte pr. deltager. DFR anbefaler, at bogen/hæftet er deltagerens ejendom.</p> <p>Førstehjælpsbogens/-hæftets indhold skal være dækkende i forhold til den gennemførte førstehjælpsuddannelse og således omfatte uddannelsens hoved- og delkompetencebeskrivelser.</p> <p>Det udleverede materiale skal være udarbejdet efter Dansk Førstehjælpsråds retningslinjer for udarbejdelse af førstehjælpsbøger.</p>
Undervisningsform:	Der skal anvendes en praksisnær undervisningsform og et minimum af teori. Når teori anvendes, skal den spille direkte op til førstehjælpsfaglige handlinger. Se kompetencemål i uddannelsesplanen.
Tid:	Uddannelsens varighed er 180 minutter. Den angivne tid er en minimumsvarighed der skal overholdes. Undervejs kan der indlægges korte pædagogiske 5-10 minutters pauser (klargøring til næste emne/øvelse mm.), dog max én pause pr. time.
Deltagerantal:	Der må maksimalt være 16 deltagere pr. registreret førstehjælpsinstruktør
Bevis:	<p>Der skal genereres et elektronisk DFR-bevis, såfremt deltageren har været aktiv og deltagende i alle timerne samt kan håndtere kompetencemålene. Dette vurderes af instruktøren. Beviset er gyldigt i 24 måneder, jf. DFR's retningslinjer.</p> <p>Der skal markeres ved: Opdatering af førstehjælp ved hjertestop (3 timer)</p>

Del 1

Delkompetence: Velkomst og præsentation

Deltageren har i samarbejde med de øvrige deltagere, afstemt forventninger til uddannelsen og dannet sig en holdning til vigtigheden i kunne yde førstehjælp.

Deltageren er bekendt med uddannelsens rammer, indhold og krav til udstedelse af beviser.

Indhold:

- Præsentation af underviser
- Deltagerøvelse med præsentation
- Motivation og krav til deltageren Information om uddannelsens rammer, undervisningsform, indhold og krav til udstedelse af bevis.

Samlet tidsanvendelse:

15 minutter

Hvis denne uddannelse gennemføres i forlængelse af anden førstehjælpsuddannelse og med samme hold kan den indledende del udelades og tiden herfra i stedet anvendes til refleksion eller øvelser. Blot skal det sikres, at den samlede uddannelse indledes med lignende indhold.

Nedenfor følger en oversigt over uddannelsens delelementer, evt. til brug for skema til præsentation eller flipover:

Del 1	15 minutter	Velkomst og præsentation
Del 2	105 minutter	Repetition af HLR og brug af hjertestarter
Del 3	45 minutter	Førstehjælp ved blodprop i hjertet og stroke
Del 4	15 minutter	Afslutning og udstedelse af bevis
I alt:	180 minutter	

”Best practice” og anbefalede procedurer:

DFR anbefaler, at opstarten er så aktiv som muligt og med stor deltageraktivitet- gerne ved øvelser. Dette er bl.a. for at skabe et positivt og trygt læringsrum for deltagerne, samt for at sikre at alle deltagerne bliver aktive og deltagende under praktiske øvelser og deltagerrefleksion.

Kompetencesikring:

Du skal sikre, at deltageren er aktiv i hele processen og at alle bliver hørt undervejs. Følg op på de deltagere, der tidligere har oplevet at yde førstehjælp, og brug deres erfaringer aktivt i undervisningen.

Endvidere skal du sikre, at deltageren har reflekteret, via den anvendte læreproces, over sit syn på førstehjælp og er motiveret for læringen.

Beviset udstedes under forudsætning af instruktørens vurdering af dels fuld tilstedeværelse og dels aktiv deltagelse.

Den aktive deltagelse vedrører, at deltageren:

- Viser virkelyst i øvelser, træning samt sparring herom med instruktør og øvrige deltagere på holdet

- Gennemfører øvelser og træning på en tilfredsstillende måde i relation til de i undervisningen afprøvede førstehjælps-situationer
- Lever op til de for uddannelsen fastsatte kompetencemål og har deltaget i hele uddannelsen.

Del 2

Delkompetence: Repetition af HLR og brug af hjertestarter

Deltageren kan planlægge og udføre førstehjælpshandlinger ved et hjertestop jf. ERC-guidelines for basal genoplivning.

Deltageren kan lejre en bevidstløs person med normal vejtrækning i stabilt sideleje.

Indhold:

- Repetition af kontrol af bevidsthed og vejtrækning
- Repetition af HLR med og uden hjertestarter/AED
- Repetition af stabilt sideleje/sideleje

Samlet tidsanvendelse:

105 minutter

"Best practice" og anbefalede procedurer:

Det faglige udgangspunkt er ERC's nyeste guidelines¹, samt organisationens bogmateriale.

DFR vil sikre bedst mulige indlæring i forbindelse med HLR undervisningen, og tager udgangspunkt i at, praktisk undervisning i førstehjælp er bedst. Derfor skal:

- Alle deltagere skal have min. 3 minutters effektiv træning på en genoplivningsduke.
- Alle deltagere skal have min. 4 minutters effektiv træning med AED/hjertestarter.

Dette stiller naturligvis krav til antallet af dukker, samt træningshjertestartere hvilket også er beskrevet i kvalitetsbladet.

Giv positiv anerkendende feedback på øvelserne, og giv mulighed for refleksion.

Kompetencesikring:

Du skal vurdere deltagerne på baggrund af den førstehjælp, som de yder ved de afviklede scenarier/praktiske øvelser. Metoderne der anvendes, skal stemme overens med det anvendte undervisningsmateriale og egen organisations anbefalinger.

Du skal sikre at deltageren kan:

- Vurdere personens bevidsthedstilstand, samt skabe frie luftveje og undersøge om der er normal vejtrækning i maksimalt 10 sekunder
- Råbe efter hjælp på et situationsbestemt tidspunkt såfremt det skønnes at der er behov for yderligere førstehjælpere
- Sikre at vidner eller andre tilstedeværende bliver på stedet og at disse assisterer med at ringe 1-1-2, fremskaffe hjertestarter/AED, vise vej for ambulance, afløse i hjertemassagen eller lignende
- Ring 1-1-2 og afgive relevante oplysninger, før HLR påbegyndes såfremt førstehjælperen er alene
- Samarbejde med 1-1-2
- Udføre basal genoplivning til en bevidstløs voksen person uden normal vejtrækning (hjertestop), herunder kan finde det korrekte tryksted (midt på brystkassen), give 30 brystkompressioner med en dybde på minimum 5 cm – dog ikke over 6 cm og 2 indblæsninger af hver 1 sekunds varighed til brystkassen hæver sig i kombination og opretholde en frekvens på minimum 100 – dog ikke over 120) brystkompressioner i minuttet



- Håndtere en person hvor indblæsningerne ikke er muligt, ved maksimalt at bruge 10 sekunder på indblæsningsforsøg, og fjernelse af eventuelle fremmedlegemer
- Give brystkompressioner, hvor førstehjælperen undgår at hvile hånden på personens brystkasse, uden dog at miste hudkontakten til trykstedet, og derved sikrer at brystkassen mellem hver kompression udvides anatomisk mest muligt (i guidelines omtalt som "recoil").
- Minimere den tid hvor der ikke gives brystkompressioner – f.eks. må hands-off tiden i forbindelse med de 2 indblæsninger maksimalt vare 10 sekunder.
- Anvende en hjertestarter/AED og følge dennes anvisninger og følge organisationens og ERC's anvisninger på sikkerhedsprocedure.

Del 3

Delkompetence: Førstehjælp ved blodprop i hjertet og stroke

Deltageren kan genkende symptomer og handle relevant ved pludselig opstået sygdom som følge af blodprop i hjertet eller stroke.

Deltagerne anvender de indlærte procedurer.

Indhold:

- Praktiske øvelser i førstehjælp herunder:
 - Fjernelse af fremmedlegemer i luftvejen
 - Håndtering af bevidsthedspåvirkede, herunder stabilt sideleje brug
 - Udvalgte emner fra del 2
- Deltager refleksion

Deltagerne har tidligere deltaget på førstehjælpsuddannelse, og denne del er for at give et førstehjælpsfagligt løft. Når deltagerne følger DFR's anbefalinger, samt ligeledes gennemgår opdateringsuddannelsen "Livreddende førstehjælp", inden for den anbefalede periode – så vil deltagernes samlede førstehjælpsfaglige niveau løftes og kan betragtes som plateauindlæring, med højere kompetence som resultat.

Samlet tidsanvendelse:

45 minutter

"Best practice" og anbefalede procedurer:

I øvelserne med blodprop i hjertet, anbefales følgende procedure:

Proceduren der anvendes, skal stemme overens med det anvendte undervisningsmateriale og egen organisations anbefalinger.

Symptomer og førstehjælp som nævnt under kompetencesikring. ⁱⁱⁱⁱ

Kvinder har ofte helt andre og langt mindre karakteristiske symptomer på hjertekarsygdom end mænd. Symptomerne kan opstå flere måneder før selve blodproppen og de kan være meget diffuse.

I øvelserne med stroke (blodprop i hjernen/hjerneblødning – tidligere kaldet slagtilfælde) anbefales følgende procedure:

Proceduren der anvendes, skal stemme overens med det anvendte undervisningsmateriale og egen organisations anbefalinger.

Symptomer og førstehjælp som nævnt under kompetencesikring^{iv}.

Giv positiv anerkendende feedback på øvelserne, og giv mulighed for refleksion.

Kompetencesikring:

Du skal vurdere deltagerne på baggrund af den førstehjælp, som de yder ved de afviklede scenarier/praktiske øvelser. Metoderne der anvendes, skal stemme overens med det anvendte undervisningsmateriale og egen organisations anbefalinger.

Du skal i hver øvelse sikre, at deltagerne kan:

I øvelser identificere blodprop i hjertet ud fra følgende symptomer:-

- Trykkende eller en knugende fornemmelse i brystregionen, smerteudstråling og åndenød. Scenariet/den praktiske øvelse kan evt. udvikles til hjertestop hvis tiden tillader det.
- Lejrer personen halvt siddende/liggende og yder psykisk førstehjælp, evt. hjælper den syge med at tage egen medicin.

I øvelser/scenarier identificere direkte påvirkninger af hjernen/centralnervesystemet (også kaldet stroke) ud fra følgende symptomer:

- Lammelse af arm eller ben, halvsides lammelse af ansigtet, talebesvær, forståelsesproblemer, synkeproblemer, synsforstyrrelse, koordinationsproblemer, balanceproblemer, gråd der virker uforklarlig.
- Lejrer personen halvt siddende/liggende og yder psykisk førstehjælp.
- Tilkalder hjælp/alarmerer 1-1-2.

Ved fjernelse af fremmedlegemer i luftvejen:

- Nævne hvorfor øvelser skal foregå med forsigtighed
- Nævne behovet for kontrol hos læge efter udført bugkompression/Heimlichmanøvre
- Tilkalde hjælp på et situationsbestemt rigtigt tidspunkt, dog senest hvis personen mister bevidstheden og herefter påbegynde HLR
- Give HLR

Deltagerne følger organisations anbefalede procedurer, og instruktøren sikrer at alle deltager i øvelsesrefleksionen, hvor de enkelte dele også opfriskes.

Via deltagerrefleksion kan tegn og tilstande drøftes, samt relevant førstehjælp og lægehjælp

Del 4

Delkompetence: Afslutning og udstedelse af bevis

Deltageren er orienteret om hvordan elektronisk bevis for deltagelse hentes, og har reflekteret over sin læring på denne uddannelse samt hvordan den kan anvendes i hverdagen.

Deltageren kender Dansk Førstehjælpsråds uddannelsesstruktur, bevisets gyldighed og muligheden for yderligere lærings-, kompetencevedligeholdelse og opdatering.

Indhold:

- Afslutning og kobling til handling i hverdagen
- Dine E-beviser på DFR portal
- Opfordring til at holde sine erhvervede førstehjælpskompetencer vedlige via DFR opdateringsuddannelser
- Evaluering af kurset

Hvis denne uddannelse gennemføres i forlængelse af anden førstehjælpsuddannelse og med samme hold kan del 4 udelades og tiden herfra i stedet anvendes til refleksion eller øvelser. Blot skal det sikres, at den samlede uddannelse afsluttes med lignende indhold.

Samlet tidsanvendelse:

15 minutter

”Best practice” og anbefalede procedurer:

Afslutningen skal gennemføres så positivt som muligt, så deltagerne føler de kan gøre en forskel og vil være tryk ved at handle i en ulykkesituation.

Deltagerne skal have mulighed for at give tilbagemeldinger til instruktøren.

Der gives information om det elektroniske bevis, og muligheden for at printe sit eget bevis.

Der kan hentes mere information på <http://kursusbevis.førstehjælpsråd.dk/>

Du kan eventuelt indsætte skærbilleder i din præsentation fra systemet, så du kan afholde dette offline.

Kursisterne skal gøres opmærksom på, at de elektroniske beviser slettes automatisk efter tre år.

Kompetencesikring:

Du skal sikre, at deltageren udfører refleksion over uddannelsens indhold og egen læring i forhold til efterfølgende at kunne handle i hverdagen.

Materialeliste:

Førstehjælpsbøger/-hæfter
1 HLR dukke pr. 4 deltagere
1 AED træner pr. 6 deltagere

Supplerende materialeliste:

-

Revision, ændringer i denne version:

Fjernelse af fremmedlegemer i luftvejene tilføjet.

Kildehenvisninger:

-
- ⁱ European Resuscitation Guidelines 2015
 - ⁱⁱ Sundhed.dk
 - ⁱⁱⁱ European Resuscitation Guidelines 2015
 - ^{iv} Sundhed.dk

Uddannelsesplan

Funktionsuddannelse

Førstehjælp for erhvervschauffører

180 minutter

Oktober 2020

Uddannelsens indhold:

- Førstehjælp ved ulykker
- Særtillæg 3: Førstehjælp ved livstruende blødninger
- Særtillæg 5: Førstehjælp ved store knoglebrud



Dansk Førstehjælpsråd

Om uddannelsen Førstehjælp for erhvervschauffører

Undervisningstid:

180 minutter

Overordnet kompetencemål:

Deltageren kan handle ud fra førstehjælpens hovedpunkter i forbindelse med førstehjælpssituationer i og omkring trafik samt i situationer som kan opstå i forbindelse med transport.

Deltageren kan handle hensigtsmæssigt ved ulykker, der umiddelbart er livstruende, eller som kan udvikle sig til livstruende situationer, herunder skabe sikkerhed, vurdere personer, tilkalde hjælp på 1-1-2 eller med andre relevante metoder.

Deltageren kan yde førstehjælp ved knoglebrud på ben og nakke/ryg samt livstruende blødninger og kan sikre relevant videre hjælp.

Deltageren kan yde psykisk førstehjælp i de første minutter.

Det centrale indhold på uddannelsen:

- Det komplette indhold af Basisuddannelsen "Førstehjælp ved ulykker"
- Særtillæg 1: "Førstehjælp ved livstruende blødninger"
- Særtillæg 5: "Førstehjælp ved store knoglebrud"

Gennemførelsen af uddannelsen:

Uddannelsen skal gennemføres med et minimum af teori og primært gennemføres ved hjælp af praksisnære øvelser, deltagerrefleksion og praktisk træning. Øvelser og træning skal gennemføres på relevant og egnet sted/areal, hvor relevante remedier kan indgå.

I uddannelsesplanen for "Førstehjælp ved ulykker" indgår del 1 (Indledning m.v.) og del 4 (Afslutning). Del 4 gennemføres først ved afslutningen af et kursusforløb.

I denne plan for funktionsuddannelse antages, at alle uddannelser gennemføres som et samlet kursusforløb.

Særlige bemærkninger:

Instruktøren sikrer under uddannelsen at undervisningen tager udgangspunkt i målgruppens behov og gennemføres praksisnært.

Under uddannelsen adresserer instruktøren gennem undervisning og praktiske øvelser de særlige forhold der kan gøre sig gældende til for målgruppen, f.eks. trafik- og ulykker med fald fra lad, lift eller rampe.

Hjerte-lunge-redning indgår ikke som en del af denne uddannelse.

Denne uddannelse er udarbejdet på foranledning af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Kvalitetskrav til uddannelsen:

Instruktør:	Skal være registreret hos Dansk Førstehjælpsråd og har modtaget særlig information om, at uddannelsen skal gennemføres praktisk.
Undervisningsmaterialer:	<p>Udarbejdes jf. kompetencemålene af den enkelte instruktør eller leveres af egen organisation.</p> <p>På uddannelsen skal indgå en række færdselsrelaterede øvelser på relevant P-areal/vej, og der kræves derfor, at der er minimum én varevogn til rådighed for disse øvelser. Det er ikke et krav at den er funktionsdygtig, men den skal kunne indgå som øvelseselementer i forbindelse med praktiske øvelser mm.</p> <p>Derudover skal der minimum forefindes: 1 stk. fast forbindelse pr. 2 deltagere, 1 stk. trekantstørklæde pr. 2 deltagere, 2 stk. alm. tæpper pr. 4 deltagere.</p> <p>Der skal desuden i undervisning og praktiske øvelser/scenarier indgå og anvendes relevante remedier.</p> <p>Der skal udleveres en førstehjælpsbog/hæfte pr. deltager. DFR anbefaler, at bogen/hæftet er deltagerens ejendom. Førstehjælpsbogens/-hæftets indhold skal være dækkende i forhold til den gennemførte førstehjælpsuddannelse og således omfatte uddannelsens hoved- og delkompetencebeskrivelser.</p> <p>Det udleverede materiale skal være udarbejdet efter Dansk Førstehjælpsråds retningslinjer for udarbejdelse af førstehjælpsbøger.</p>
Undervisningsform:	Der skal anvendes en praksisnær undervisningsform og et minimum af teori. Når teori anvendes, skal den spille direkte op til førstehjælpsfaglige handlinger. Se kompetencemål i uddannelsesplanen.
Tid:	Uddannelsens varighed er 180 minutter. Den angivne tid er en minimumsvarighed der skal overholdes. Undervejs kan der indlægges korte pædagogiske 5-10 minutters pauser (klargøring til næste emne/øvelse mm.), dog max én pause pr. time.
Deltagerantal:	Der må maksimalt være 16 deltagere pr. registreret førstehjælpsinstruktør
Bevis:	<p>Der skal genereres et elektronisk DFR-bevis, såfremt deltageren har været aktiv og deltagende i alle timerne samt kan håndtere kompetencemålene. Dette vurderes af instruktøren. Beviset er gyldigt i 24 måneder, jf. DFR's retningslinjer.</p> <p>Der skal markeres ved: Kurstype: Førstehjælp for erhvervschauffører (3 timer)</p>

Uddannelsesplan

Særtillæg 3

Førstehjælp ved livstruende blødninger

30 minutter

Januar 2022



Dansk Førstehjælpsråd

Delkompetence: Livstruende blødninger

Deltageren kan vurdere og yde den relevante førstehjælp i forbindelse med massive blødninger*.

* Massive blødninger: pulserende blødninger, blod i pøl på jorden eller tøj der er gennemvædet af blod.

Indhold:

- Massive blødninger

Samlet tidsanvendelse:

30 minutter

"Best practice" og anbefalede procedurer:

I arbejdet med massive blødninger og øvrige blødninger, anbefales følgende procedure:

Følg førstehjælpens hovedpunkter. Der findes forskellige versioner af førstehjælpens hovedpunkter. Metoderne der anvendes, skal stemme overens med det anvendte undervisningsmateriale og egen organisations anbefalinger.

Bruge: (M) - Massive blødninger
A – Airways
B – Breathing
C – Circulation

Massive blødninger defineres som pulserende blødninger, blod i pøl på jorden eller tøj der er gennemvædet af blod. Hvis blot én af disse er opfyldt, så er der tale om en massiv blødning.

Stands blødning med direkte tryk vha. finger eller hånd i det blødende sted¹. Direkte tryk bør altid være den foretrukne metode til standsning af blødninger. Direkte tryk skal indgå i situationsøvelser.

Tourniquet er **ikke** mere effektivt end direkte tryk, men kan være et supplement i særlige situationer.

I særlige situationer kan anvendes præfabrikeret tourniquet for at kontrollere blødningen. Tourniquet skal opfylde følgende krav:

- Tourniquet skal kunne strammes, således at der kan opnås blodstandsning
- Tourniquet skal kunne fastholdes i strammet tilstand
- Remmen på tourniquet skal være ca. 40 mm bredt
- Tourniquet skal være med anordning som modvirker utilsigtet løsning af tourniquet
- Tourniquet skal være CE-godkendt

Tourniquet skal præsenteres og kursisterne skal kun anlægge tourniquet på sig selv. Der skal ikke øves situationsøvelser med tourniquet.

Tourniquet skal anlægges så stramt, at det ikke er muligt at få fingre ind under remmen når det er anlagt.

Et tourniquet skal anlægges 5-7 cm over blødningen, men ikke over led. Hvis 5 – 7 cm er over led, så skal tourniquet flyttes højere op. Noter tidspunktet for anlæggelsen på tourniquet. Tourniquet giver ofte større smerter end skaden. Et anlagt tourniquet må kun løsnes af sundhedsfagligt personale.

Kompetencesikring:

Du skal vurdere deltagerne på baggrund af den førstehjælp, som de yder ved de gennemførte scenarier/praktiske øvelser. Metoderne der anvendes, skal stemme overens med det anvendte undervisningsmateriale og egen organisations anbefalinger.

Du skal sikre at deltageren kan:

Ved massive blødninger:

- Følge førstehjælpens hovedpunkter
- Standse blødningen med direkte pres
- Have kendskab til, at i særlige situationer kan der anvendes præfabrikeret tourniquet.

Materialeliste:

Førstehjælpsbøger/-hæfter

Minimum 1 stk. tourniquet pr. 4 deltagere

1 stk. alm. tæppe pr. 4 deltagere.

Supplerende materialeliste:

Sminkesæt og/eller et sæt sminkelapper, der dækker førstehjælpsemnerne i uddannelsen.

1 stk. aluminiumstæppe pr. 4 deltagere.

Revision, ændringer i denne version:

Livstruende blødninger erstattet med massive blødninger

Definition på massive blødninger indskrevet

(M)ABC tilføjet

Tourniquet ikke længere valgfrit

Kildehenvisninger:

ⁱ European Resuscitation Council Guidelines 2021, section 8

Uddannelsesplan

Særtillæg 5

Førstehjælp ved store knoglebrud

30 minutter

Oktober 2020



Dansk Førstehjælpsråd

Delkompetence: Førstehjælp ved store knoglebrud

Deltageren kan genkende symptomer på knoglebrud på ben, bækken og nakke/ryg og kan genkende situationer, hvor det er relevant at formode brud på nakke/ryg. Deltageren kan yde relevant førstehjælp til disse skader under samtidig brug af førstehjælpens hovedpunkter

Indhold:

- Førstehjælp ved store knoglebrud

Samlet tidsanvendelse:

30 minutter

"Best practice" og anbefalede procedurer:

Følg førstehjælpens hovedpunkter. Der findes forskellige versioner af førstehjælpens hovedpunkter. Metoderne der anvendes, skal stemme overens med det anvendte undervisningsmateriale og egen organisations anbefalinger.

Giv positiv anerkendende feedback på øvelserne, og giv mulighed for refleksion.

Undervisningen bør lægge op til praktiske øvelser hvor kursister simulerer symptomer og tilstande for andre kursister der fungerer som førstehjælpere.

Kompetencesikring:

Du skal vurdere deltagerne på baggrund af den førstehjælp, som de yder ved de gennemførte scenarier/praktiske øvelser. Metoderne der anvendes, skal stemme overens med det anvendte undervisningsmateriale og egen organisations anbefalinger.

Du skal sikre at deltageren kan:

- Følge førstehjælpens hovedpunkter
- Støtte brud eller personen i findestilling
- I øvelser/scenarier identificerer symptomer på knoglebrud på ben
- Stabiliserer ben i findestilling, evt. ved hjælp af tæpper eller lignende
- Mistænker sår i nærheden af formodet brud som åbne brud og tildækker disse, så vidt muligt sterilt
- I øvelser/scenarier genkender skadessituationer hvor det er relevant at mistænke brud på nakke og ryg og identificerer symptomer på brud på nakke og ryg.
- Nærmer sig personen i dennes synsretning og instruerer vedkommende om at forholde sig i ro
- Vurderer og tilkalder hensigtsmæssig hjælp.

Materialeliste:

Førstehjælpsbøger/-hæfter.

Supplerende materialeliste:

Sminkesæt og/eller et sæt sminkelapper, der dækker førstehjælpsemnerne i uddannelsen

Revision, ændringer i denne version:

Nyt layout

Revisionsliste tilføjet

Stjernemarkering for evidens slettet

Kildehenvisninger flyttet til bagerst i dokumentet

Kildehenvisninger:

Færdselsstyrelsen

Att.:

info@fstyr.dk

cc: akfp@fstyr.dk

DI Transport, ATL og DI Bilbranchen: Høringssvar til bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse chauffører i vejtransport. j.nr. 2024-773625.

DI Transport, ATL og DI Bilbranchen takker for muligheden for at kommentere på høringsmaterialet vedrørende ændring af kvalifikationskrav. Vi finder det positivt, at der fortsat arbejdes med regelforenkling og fjernelse af national overimplementering af EU-regler.

Transportbranchen er afhængig af, at det fortsat er attraktivt at tage kvalifikationsuddannelsen for at undgå udbredt chaufførmangel, som er en stor udfordring i branchen. Vi ser derfor positivt på den ændring der sikrer minimumsimplementering, der vil lette adgangen til at erhverve sig et kvalifikationsbevis, hvilket vil være til gavn for branchen.

Ændring af grundlæggende kvalifikationsuddannelse

Vi ser positivt på, at direktivets fleksibilitet nu udnyttes, således at både en uddannelsesmodel med undervisning og prøve, samt en udelukkende prøvebaseret model tilbydes. Det er vurderingen, at de fleste fortsat vil tage uddannelsen, men forslaget vil imødekomme potentielle chauffører, som ikke har behovet for flere ugers undervisning for at kunne bestå den afsluttende prøve.

Vi noterer os dog, at skiftet til en prøvebaseret kvalifikationsuddannelse betyder, at selvom den intensive kvalifikationsuddannelse bibeholdes, vil gruppen af unge under 21 år, som ønsker C + E kørekort, kun have mulighed for den prøvebaserede model. Det er ikke tydeligt for os, hvorvidt denne gruppe fortsat vil have mulighed for AMU-støtte til mulig undervisning forud for prøven. Vi har af den grund brug for afklaring på dette, førend vi kan tage endelig stilling til om vi støtter forslaget.

Da sværhedsgraden af prøven endnu ikke er kendt, kan det medføre utilsigtede konsekvenser for antallet af uddannede chauffører. Vi anbefaler derfor, at ordningen evalueres efter 2 år.

Manglende undtagelse af mekanikere og salgspersonale

Færdselsstyrelsen meddelte i oktober 2022 Mobility Denmark og DI Bilbranchen, at mekanikere og salgspersonale - som noget nyt - som udgangspunkt vil være omfattet af krav om kvalifikationsuddannelse og chaufføruddannelsesbevis, med undtagelse for mekanikere, når de prøvekører køretøjer i forbindelse med reparation. Denne beslutning har betydelige konsekvenser for lastbilbranchen (lastbilforhandlerne og deres værksteder), hvis primære formål ikke er førere af erhvervsmæssig godstransport eller personbefordring, der flere gange i både lovgivningen og vejledningen dertil nævnes som målgruppen for kravene. Eksempelvis omtaler Uddannelsesdirektivets betragtning 10 i præamblen, at der bør fastlægges visse undtagelser, hvor kørsel ikke er førerens hovedaktivitet, hvilket således bør gælde for lastbilbranchens medarbejdere, der udfører hente-/bringeservice for deres kunder.

Senest har transportministeren i et svar til DI Bilbranchen 27. marts 2025 bakket op om, at reglerne ikke er gennemtænkt fra EU's side, og at ministerens håb er at kunne løse problemstillingen nationalt. Det spiller blandt andet ind i ministerens arbejde med yderligere regelforenklinger for branchen, skriver ministeren i sit brev.

I det lys håber vi, at Færdselsstyrelsen vil sætte alle sejl ind for at forfølge alle muligheder for denne nationale løsning, som både vi og ministeren håber på, så lastbilbranchens medarbejdere igen kan blive undtaget regler, der aldrig har været til hensigt at ramme dem.

Efteruddannelse

Vi ser med tilfredshed, at Færdselsstyrelsen fjerner kravet om gennemført efteruddannelse inden for 12 måneder, hvilket forventes at have en positiv indvirkning på fastholdelsen af medarbejdere i erhvervet. Branchen består af mange erfarne chauffører, der gennem årene har gennemført efteruddannelsen flere gange. Denne ændring imødekommer den længe efterspurgte fleksibilitet i arbejdslivet, som er blevet påpeget som nødvendig.

Den nye bekendtgørelse vil også medføre, at chauffører, der kører farligt gods, undgår gentagelser i deres efteruddannelse.

Personbefordring

Det har længe været et ønske, at særreglen om 2 års relevant erhvervserfaring for at køre international personbefordring blev fjernet, det ser vi derfor positivt på.

Med venlig hilsen

Caroline Møller
DI Transport



Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Dansk PersonTransport
Nørre Farimagsgade 11, 3. tv
DK-1364 København K

+45 7022 7099
info@danskpersontransport.dk
www.danskpersontransport.dk

Sendt pr. mail til info@fstyr.dk og akfp@fstyr.dk

København, 8. april 2025

Høringssvar vedr. bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse chauffører i vejtransport

Dansk PersonTransport (DPT) vil indledningsvis gerne takke Færdselsstyrelsen for det tilsendte bekendtgørelsesudkast.

Vi er overordnet tilfredse med, at bekendtgørelsesudkastet indeholder flere af tiltagene til at styrke persontransportbranchen, som vi har advokeret for i den gode dialog med Færdselsstyrelsen og Transportministeriet.

Vi er særligt positive over, at vores forslag om at fjerne særreglen om international personbefordring, fjerne kravet til gennemført efteruddannelse inden for 12 måneder og muligheden for reduktion af efteruddannelsens varighed, nedsættelse af minimumstimeantallet for en undervisningsuge, samt forlængelse af gyldigheden af midlertidige chaufføruddannelsesbeviser, alle bliver tilgodeset.

Det sagt har DPT to betænkeligheder ved bekendtgørelsesudkastet.

Selvom vi grundlæggende bifalder muligheden for at gå direkte til prøve, anbefaler vi alligevel at den foreslåede ændring evalueres efter ét år. Evalueringen skal afdække, om ændringen har negativt påvirket antallet af uddannede chauffører og kvaliteten af de uddannedes kompetencer.

Endeligt er DPT imod fjernelsen af særreglen for ikke-erhvervmæssig personbefordring. I bekendtgørelsesudkastet fjernes kravet om, at en fører af en dansk registreret bus, der anvendes til ikke-erhvervmæssig personbefordring, og hvor føreren modtager betaling af enhver art for at føre bussen, skal være i besiddelse af et chaufføruddannelsesbevis for opnåede grundlæggende kvalifikationer.

Ligeledes foreslås de grundlæggende kvalifikationskrav til førere af busser, der anvendes til international ikke-erhvervmæssig personbefordring, også fjernet.

DPT er som bekendt bekymret for, at fjernelsen af sådanne krav øger sandsynligheden for misbrug af den nye buslov, ringere trafiksikkerhed og dårligere konkurrencevilkår.

DPT står naturligvis til rådighed, hvis der skulle være behov for en dialog om ovenstående.

Med venlig hilsen

Alexander Höilund

Erhvervspolitisk konsulent
Dansk PersonTransport

Mob: +45 6013 0015



Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Deres ref.: 2024-773625 Vor ref.: 25-121

Dato: 8.4.2025

Høringssvar til udkast til bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse chauffører i vejtransport

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har følgende bemærkninger til ovennævnte høring:

Generelle bemærkninger

Udkastet til ny bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse chauffører i vejtransport indebærer en række markante ændringer, som kan få betydelige konsekvenser for transportbranchen og udbyderne af chaufføruddannelserne.

Det er DTLs klare opfattelse at udkastet til ny bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse chauffører i vejtransport og de konsekvenser, som forslagene til ændringer har, vil have god gavn af at blive drøftet nærmere med transportbranchen og udbyderne af chaufføruddannelserne.

Vi skal derfor foreslå, at udkastet til ny bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse chauffører i vejtransport bliver drøftet med transportbranchen og udbyderne af chaufføruddannelserne før en ny bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse chauffører i vejtransport udstedes.

Specifikke bemærkninger

Ad. 4. Ændring af måden, hvorpå en chauffør kan erhverve grundlæggende kvalifikationer

Den mest gennemgribende ændring, der foreslås, er, at den nuværende grundlæggende kvalifikationsuddannelse foreslås erstattet med en kvalifikationsprøve. Dette vil konkret betyde, at mange chauffører fremover kan opnå kvalifikation *uden at gennemføre et uddannelsesforløb*.

DTL er modstander af at erstatte den nuværende grundlæggende kvalifikationsuddannelse med udelukkende en kvalifikationsprøve.

Det fremlagte udkast til ny bekendtgørelse indebærer en række strukturelle ændringer, som rækker ud over en teknisk tilpasning til EU-direktivet. Ændringerne vil få konsekvenser for uddannelsesinstitutionerne, transportbranchen og den samlede indsats for kompetenceudvikling og trafiksikkerhed. Det er derfor vores vurdering, at bekendtgørelsen i sin nuværende form indebærer en unødigt svækkelse af chaufføruddannelsen og skaber øget usikkerhed om både kompetenceniveau, rekruttering og sikkerhed på vejene.

Vi anbefaler derfor, at Færdselsstyrelsen genovervejer balancen mellem fleksibilitet og uddannelseskrav, samt indleder en dialog med sektoren om de langsigtede konsekvenser for uddannelsesområdet.

Rekruttering af chauffører

I dag rekrutteres mange chauffører fra den del af arbejdsstyrken, som står uden for arbejdsmarkedet – ofte ledige med behov for opkvalificering og en ny start i transportbranchen. I denne proces spiller kommunerne en central rolle som rekvirenter og medfinansierende parter, når ledige visiteres til uddannelsesforløb.

Med den foreslåede model opstår der usikkerhed om, hvorvidt kommunerne fortsat vil efterspørge de fulde, strukturerede uddannelsesforløb. Når det bliver muligt for den enkelte at opnå kvalifikation alene ved at bestå en prøve – og undervisningen bliver frivillig – kan der opstå et økonomisk incitament i kommunerne til i højere grad at vælge den billigste løsning. Dermed vil bekendtgørelsen kunne underminere de beskæftigelsespolitiske målsætninger om varig beskæftigelse og opkvalificering af ledige.

Ansvarsforskydning

Med ophævelsen af undervisningskravet sker der en klar forskydning af ansvaret for chaufførernes kompetencer. Hvor ansvaret i dag ligger hos uddannelsessystemet, der skal sikre, at chaufførerne gennemfører et undervisningsforløb med fastlagt indhold, flyttes ansvaret i den nye model til den enkelte chauffør og virksomhed. Ansvaret flyttes fra et fælles uddannelsessystem til den enkelte aktørs vilje og evne til at prioritere læring.

Når kvalifikationen kan opnås alene ved at bestå en prøve, bliver det op til chaufføren selv – eller virksomheden – at vurdere behovet for undervisning. Risikoen er, at økonomi eller tidspres får flere til at fravælge undervisning, hvilket kan gå ud over trafiksikkerheden og kvaliteten i transportbranchen.

Eksamensfokus, dårligere undervisning og ringere faglige færdigheder

Ophævelse af undervisningskravet øger risikoen for, at undervisningen i kvalifikationsuddannelsen reduceres til ren prøveforberedelse. Allerede i dag ser vi eksempler på, at undervisningen primært består af gennemgang af prøver og afkrydsningsøvelser – ikke reel kompetenceudvikling. Når kvalifikationen fremover kan opnås alene ved at bestå en prøve, vil det forstærke denne tendens.

Resultatet bliver, at fokus flyttes *fra læring og forståelse til blot at bestå*. Det går ud over kvaliteten af undervisningen og chaufførernes faktiske kompetencer. På sigt risikerer branchen at stå med flere chauffører, som har et bevis – men ikke de nødvendige faglige færdigheder.

Danmark vælger laveste fællesnævner

Danmark går længere end de fleste andre EU-lande i at fravige obligatorisk undervisning – også selvom direktivet giver mulighed for det. Med den nye kvalifikationsbekendtgørelse adskiller Danmark sig markant fra udviklingen i flere andre europæiske lande. I praksis har lande som Tyskland,

Holland, Belgien, Sverige og Frankrig valgt at *fastholde* en uddannelsesbaseret model, hvor deltagelse i undervisning er obligatorisk for at opnå kvalifikationer. Deres tilgang afspejler en fælles europæisk tendens til at understøtte struktureret læring som middel til at sikre bedre trafiksikkerhed og højt kompetenceniveau i transportbranchen.

Danmark vælger med den nye bekendtgørelse en mere *dereguleret* og *markedsstyret* model, hvor undervisning bliver frivillig, og ansvaret for læring flyttes til den enkelte chauffør. Selvom der altså er tale om en formel harmonisering med direktivet, så går Danmark i praksis længere end de fleste andre EU-lande i retning af minimumsimplementering.

Fortsat behov for undervisning

I høringsbrevet anføres det, at Færdselsstyrelsen forventer, at der fortsat vil være behov for undervisning forud for deltagelse i den nye grundlæggende kvalifikationsprøve. Dette er en realistisk forventning – men behovet vil i praksis være langt større, end styrelsen lægger op til.

Erfaringerne fra chaufføruddannelserne viser, at en stor del af kursisterne har begrænsede skolekundskaber, sproglige udfordringer eller begrænset erfaring med prøvesituationer. For disse grupper vil muligheden for at "nøjes med en prøve" ikke være reel, hvis målet er, at de skal kunne bestå – og endnu mindre, hvis målet er, at de skal kunne fungere professionelt og sikkert i jobbet.

Det betyder, at der vil opstå et reelt behov for undervisning, men nu uden lovkrav eller nogen form for fælles struktur eller krav til kvalitet. Det er sandsynligt, at denne udvikling vil påvirke rekrutteringen af chauffører negativt, særligt blandt unge, ledige og andre uden stærk tilknytning til branchen.

Forringelse af trafiksikkerheden

Ophævelse af undervisningskravet indebærer en *betydelig* risiko for, at trafiksikkerheden svækkes. Når kvalifikationen som chauffør fremover kan opnås uden deltagelse i nogen form for undervisning og alene gennem beståelse af en prøve, så øges selvsagt også sandsynligheden for, at chauffører møder på vejene med utilstrækkelige faglige færdigheder.

Det er veldokumenteret, at undervisning ikke blot handler om faktuel viden, men om at opbygge en sikkerhedskultur, forstå risici i trafikken og lære at træffe ansvarlige beslutninger i pressede situationer. Den viden og disse færdigheder udvikles ikke gennem en teoretisk prøve alene.

Ved at gøre undervisning frivillig fjerner bekendtgørelsen et vigtigt sikkerhedsmæssigt værn. Risikoen er, at flere chauffører optræder professionelt "på papiret", men ikke i praksis – med konsekvenser for både trafiksikkerhed, arbejdsmiljø og branchens omdømme.

Den danske tilgang står i kontrast til den europæiske tendens, hvor flere lande netop fastholder undervisningsbaserede modeller for at styrke trafiksikkerheden.

Ad. 5. Minimumstimeantallet for en undervisningsuge nedsættes

I § 22, stk. 1. i udkastet til bekendtgørelse fremgår det, at efteruddannelsen skal have en varighed på mindst 5 dage (min. 35 timer).

DTL foreslår, at kravet alene skal være, at efteruddannelsen har en varighed på mindst 35 timer, så at kravet om mindst 5 dage slettes og erstattes med et krav om mindst 35 timer.

Der er således mange vognmænd som ønsker at tage efteruddannelsen på 4 dage, fx selvkørende vognmænd og ledende medarbejdere. Efter DTLs opfattelse så er det antallet af timer, som er det væsentlige – ikke hvor mange dage timerne fordeles over. Det vil også gøre fleksibiliteten i uddannelsen større.

Med venlig hilsen

Ove Holm

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe
Sagsnr.: 2024-773625 11-03-2025

DEKRA Danmark
Kirkebjerg Allé 90
2605 Brøndby

Brøndby den 7. april 2025

Høringssvar vedr. bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse chauffører i vejtransport

Vi takker for muligheden for at afgive høringssvar til det fremsendte udkast til ny bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse chauffører i vejtransport.

Som landets største udbyder af chaufføruddannelser har DEKRA et solidt kendskab til både branchens behov og de krav, der reelt stilles til chauffører i dagligdagen – og de krav er voksende.

Behov for styrkede – ikke reducerede – kompetencer

Vi er dybt bekymrede over, at bekendtgørelsen lægger op til at erstatte den nuværende grundlæggende kvalifikationsuddannelse med en prøvefokuseret model, hvor undervisning gøres frivillig. Det sker i en tid, hvor vognetogene bliver længere og tungere, og hvor chaufførernes opgaver er blevet væsentligt mere komplekse – både i trafikken og udenfor førerhuset. Det gælder fx håndtering af teknologisk avancerede køretøjer, kundekontakt, lastsikring, digitale logistiksystemer og kravet om at agere selvstændigt og professionelt i mange forskellige situationer.

Der er derfor behov for at fastholde og udvikle de kvalifikationer, chaufførerne skal have med sig, før de bevæger sig ud på vejnettet. En prøvebaseret kvalifikation uden et obligatorisk uddannelsesforløb vil efter vores vurdering ikke give chaufførerne mulighed for at få færdighederne så grundigt indarbejdet, at de naturligt og sikkert kan anvendes i praksis, når det virkelig gælder. Det er desuden urealistisk at forestille sig, at en afsluttende prøve alene kan dække det fulde spektrum af situationer, som chaufførerne møder. Et uddannelsesforløb rummer langt bedre mulighed for at arbejde med disse udfordringer i realistiske rammer og dermed sikre, at kompetencerne sidder helt under huden, før chaufføren sendes ud i virkeligheden.

Trafiksikkerheden risikerer at lide under forslaget

Det er særligt bekymrende, at forslaget gennemføres i en periode, hvor der er et stort behov for at styrke – ikke svække – trafiksikkerheden. Trængslen på vejene er stigende, og presset på trafikanterne vokser, hvilket stiller endnu højere krav til sikre og rutinerede chauffører. Når trafiksikkerhed samtidig fylder markant i den politiske debat, bør det forpligte til løsninger, der styrker chaufførernes kompetencer. DEKRA vurderer, at et brud med den etablerede uddannelsesmodel risikerer at underminere den trafiksikkerhed, vi som samfund har brugt årtier på at opbygge. Uddannelse har stor betydning for både defensiv kørsel, energirigtig kørsel og chaufførens evne til at træffe sikre beslutninger undervejs – og det er ikke noget, man alene kan teste sig til.

Økonomiske og administrative konsekvenser bør belyses grundigere

Det fremgår af høringsmaterialet, at Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) har vurderet, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet – men at disse vurderes at være under bagatelgrænsen på 4 mio. kr., hvorfor konsekvenserne ikke er kvantificeret nærmere.

DEKRA stiller sig dog tvivlende over for, om de samlede administrative og økonomiske konsekvenser faktisk kan holdes under denne grænse. Udfasningen af den grundlæggende kvalifikationsuddannelse og etableringen af en ny prøvestruktur medfører ikke alene krav om redegørelser og godkendelsesprocedurer for uddannelsesinstitutioner – men også betydelige investeringer i prøvematerialer, udstyr, lokalefaciliteter og oplæring af personale til en ny type af prøvegennemførelse. Hertil kommer potentielle omkostninger ved tabt refusion eller løntabsgodtgørelse for deltagere, som ikke længere gennemgår et fuldt uddannelsesforløb.

Det er DEKRAs opfattelse, at disse forhold bør analyseres og prissættes mere grundigt, inden bekendtgørelsen gennemføres. Vi opfordrer derfor til, at der udarbejdes en mere detaljeret konsekvensvurdering af de økonomiske og administrative effekter – herunder for de aktører, der i dag varetager kvalifikationsuddannelsen.

Afslutningsvis

DEKRA er ikke imod fornyelse eller forenkling af regelsæt – men det må ske med udgangspunkt i virkeligheden for chaufførerne og med respekt for branchens behov for både kvalitet og sikkerhed. Vi anbefaler derfor, at man genovervejer den foreslåede model og i stedet fastholder en struktur, hvor uddannelse fortsat spiller en central rolle.

Vi stiller os naturligvis til rådighed for dialog og samarbejde om at sikre et højt kompetenceniveau hos fremtidens chauffører – til gavn for trafiksikkerhed, rekruttering og hele transportbranchens omdømme.

Med venlig hilsen

DEKRA Danmark

Christen Bagger
Adm. Direktør

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Jeres ref.: 2024-773625

Dato: 8/4 2025

Høring over udkast til bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse chauffører i vejtransport

ITD takker for fremsendte høring og muligheden for at give bemærkninger hertil.

ITD skal først og fremmest støtte, at der er fokus på regelforenkling, og at man fjerner eller forenkler unødvendig lovgivning, så den ikke unødigt komplicerer arbejdet for erhvervet.

ITD støtter ligeledes mere fleksibilitet og mulighed for selvtilrettelæggelse på området, så længe det sikres, at der er det krævede kompetenceniveau hos chaufførerne. Ligeledes støtter ITD formålet med, at der tages hensyn til chaufførernes erfaring.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

1. Begrebet "fører" udgår

ITD bemærker, at begrebet chauffør også fremgår af direktivet, og anvendelsen af begrebet synes således at følge direktivets ordlyd, dog synes begrebet fører anvendt andre steder. ITD kan støtte ændringen, så længe der ikke er tvivl om, hvem der menes med begrebet.

2. Sproglige og opbygningsmæssige ændringer uden materiel betydning

ITD kan generelt støtte op herom. Det bemærkes, at forklaringer i forhold til lovgivning i praksis ofte kan gøre sig bedre i vejledende materiale fra myndigheder, end direkte i lovgivning. Det bemærkes dog, at lovgivning ikke bør ske igennem vejledninger. Vejledninger bør således bruges som bidrag til, hvordan lovgivning skal forstås.

3. Særregel for chauffører, der fører busser i international personbefordring, fjernes

Som følge af, at dette ikke er indenfor ITD's område, har vi ingen bemærkninger hertil.

4. *Ændring af måden, hvorpå en chauffør kan erhverve grundlæggende kvalifikationer*

Det foreslås, at den grundlæggende kvalifikationsuddannelse udfases, og i stedet erstattes af en grundlæggende kvalifikationsprøve. Dette vil betyde, at der fremadrettet ikke er krav om 8 ugers uddannelsesforløb, men i stedet, at chaufføren skal bestå de nødvendige prøver.

ITD kan støtte denne ændring, så længe det sikres, at prøven er egnet til at sikre den nødvendige kompetence hos chaufføren.

I forhold til at få nye chauffører ind i erhvervet kan ændringen være egnet til at understøtte dette, da der således ikke findes et ufleksibelt krav om bestemt timeantal for undervisning. Det bemærkes, at chaufføren også kan have opnået et kompetenceniveau på anden måde end et 8-ugers uddannelsesforløb.

I forhold til prøven bør den nødvendige kvalitet sikres – gerne i samarbejde med organisationerne.

I forhold til forberedelse til prøven er ITD enig i, at kurser stadig kan være af relevans, men at disse kan tilrettes mere fleksibelt og effektivt, end hvad tilfældet er i dag.

Den foreslåede overgangsordning kan ITD ligeledes støtte, for at sikre en smidig overgang.

5. *Minimumstimeantallet for en undervisningsuge nedsættes*

ITD støtter, at timeantallet for en uge nedsættes til 35 timer i stedet for 37 timer, hvilket også er i overensstemmelse med direktivet.

6. *Førstehjælpskurset nedsættes til 8 timer*

ITD kan støtte, at dette ensrettes i forhold til kørekortkategori B.

7. *Kravet om gennemført efteruddannelse indenfor 12 måneder fjernes*

ITD kan støtte, at dette tilrettes således, at det stemmer overens med direktivet, således at efteruddannelsen alene skal gennemføres indenfor 5 år. Det kan give mere fleksibilitet for visse chauffører.

8. *Ny mulighed for at reducere efteruddannelsens varighed*

ITD kan støtte, at efteruddannelsen kan afkortes med hhv. en eller to dage ved afslutning af anden specifik uddannelse, påkrævet efter EU-reglerne, eller efter reglerne om vejtransport af farligt gods. En sådan uddannelse vil ofte være meget specifik efter, hvad chaufføren kører med, og således have stor relevans.

9. *Forlængelse af gyldigheden af de midlertidige chaufføruddannelsesbeviser*

ITD kan støtte, at gyldigheden forlænges til 3 måneder i stedet for 1 måned. I bemærkninger til ændringerne fremgår det, at dette er egnet til at nedsætte sagsbehandlingstiden, hvilket ITD kan bakke op om. Ændringen bør derimod ikke anvendes til at begrunde en forlængelse af udstedelsestiden på beviset.

10. Lempeligere krav for udstedelse af chaufføruddannelsesbevis

ITD kan støtte, at chaufføruddannelsesbevis kan udstedes på grundlag af et midlertidigt kørekort eller ved forevisning af en kørekortapp, hvor stamkortnummer og kørekort-kategori fremgår, og at der således kan udføres national godskørsel på grundlag af et midlertidigt kørekort og midlertidigt chaufføruddannelsesbevis, mens de respektive kort udstedes. ITD finder det relevant, om man i fremtiden kan se på lignende løsninger i EU, for at skaffe mere fleksibilitet og undgå, at virksomheder og chauffører bliver ramt af sagsbehandlingstider.

11. Krav til et uddannelsescenters økonomiske forhold fjernes

ITD kan generelt støtte, at det skal vurderes, om et uddannelsescenter kan afvikle undervisningen på betryggende vis. ITD bemærker dog også, at økonomiske forhold kan være en del heraf.

12. Fjernelse af særregler for ikke-erhvervsmæssig personbefordring

Dette ligger udenfor ITD's område, hvorfor ITD ikke har kommentarer hertil.

Slutteligt skal ITD bemærke, at en ændring af kravene ikke bør forringe muligheden for at opnå VEU-godtgørelse.

For yderligere dialog står ITD gerne til rådighed.

Med venlig hilsen

ITD



Maria Feldberg
Chefjurist

Fra: [Svend C. Petersen](#) på vegne af [Svend C. Petersen <scp@thurah.dk>](mailto:scp@thurah.dk)
Til: [Færdselsstyrelsen](#)
Emne: Vedr. j.nr. 2024-773625
Dato: 8. april 2025 15:03:34
Vedhæftede filer: [image001.png](#)

Til rette vedkommende.

I forhold til Færdselsstyrelsens høring over bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse chauffører i vejtransport, har Thurah Transportskole følgende bemærkninger, uagtet hvad der står i uddannelsesdirektivet om samme emne:

Overordnet er vi på linje med Færdselsstyrelsens ønske om at fjerne overflødig regulering, og har herefter flg. detail synspunkter:

Vedr. kapitel 3 omkring grundlæggende kvalifikationer, og muligheden for opnå disse ved at bestå grundlæggende prøver:

- Vi mener, at det er et udmærket tiltag at kunne bevise, at man har opnået grundlæggende kvalifikationer ved at aflægge og bestå prøver, fremfor at deltage i et uddannelsesforløb i et skolemiljø.

Som følge af det meget omfattende prøvesæt, som der lægges op til, hilser vi tiltaget velkomment, da det dermed tager hensyn til forskellige indlæringstyper og åbner for et uddannelsessystem, der kan favne både de boglige og de praktiske, og derved tiltrække både flere og bedre chauffører til branchen.

Nogle kan have den holdning, at det kan have konsekvenser for kvaliteten, da nogen vil springe den klassiske undervisning over, og ”kun” tage en prøve. Denne holdning deler vi ikke. Grundet det omfangsrige prøvesæt, kan det ikke forventes, at uddannelsen kan gennemføres uden omfattende indsigt i materialet.

Vi har ingen bekymringer for trafiksikkerhed eller andet i den anledning – Tværtimod forudser vi, at det vil blive vanskeligere at opnå kvalifikationen for at kunne føre store køretøjer erhvervsmæssigt, da der vil skulle bestås flere prøver end nu hvor, der blot er uddannelses-/undervisningskrav samt et mindre prøvesæt.

Vi anerkender styrelsens ønske om at ændre på uddannelsen, ud fra at nogle skoler har misbrugt tilliden ved at lade unge mennesker tage to identiske 148 timers kurser i intensiv grundlæggende kvalifikation, frem for at lave et særligt tilpasset 296 timers kursus i grundlæggende kvalifikation.

En meget stor del af tiden på disse kurser bruges på at lade kursisterne sidde på diverse E-learning programmer, og nogle gange i et stort lokale blandt kursister fra varierende kurser og hold; med forskellige udgangspunkter og fokusområder.

Der kan på den måde gå en uforholdsmæssig stor del af kurset med at sidde mere eller mindre passivt, uden nogen direkte lærerunderstøtning – Det giver i vores verden hverken kvalitet i undervisningen, bedre trafiksikkerhed eller andet.

- Det nuværende system er på mange måder bygget op omkring et

omkostningseffektivt set-up, men også et set-up, der i sin kerne har en meget snæver definition af undervisning og indlæringstyper. Det favner dermed ikke de individer, som er mere praktisk end bogligt orienterede eller har indlæringsvanskeligheder. Disse unge mennesker vil, med de nye tiltag, bedre kunne opnå kvalifikationerne i et praktisk miljø, f.eks. i en virksomhed med den rette faglige understøtning, frem for at blive bænket i et skolemiljø, som de for manges vedkommende har fravalgt.

I stedet for at 'fremmedgøre' elever/chauffører - Specielt dem der har svært ved skolebænk-undervisning, så taler vi for, at man i stedet har mere sidemandsoplæring, som vi gør det hos os med udstrakt brug af 1-1 undervisning med en underviser som både har svendebrev som godschauffør og er uddannet faglærer med årelang erfaring.

- Selvom vi støtter op omkring et omfattende prøvesæt, kan vi dog være bekymrede for den meget lange teoretiske prøve, og hvad det vil give af problemstillinger for chauffører med indlæringsvanskeligheder. Der er ingen evidens for at den nuværende kvalifikationsprøve ikke er tilstrækkelig, og i kombination med de praktiske prøver, der lægges op til, mener vi, at det så rigeligt beviser, at man har opnået det rette faglige niveau.

Vedr. kapitel 4 omkring efteruddannelse:

- Vi mener, det er et rigtigt godt værktøj at kunne dele sin efteruddannelse over hele bevis perioden – Det giver rigtig gode muligheder for løbende at vedligeholde kvalifikationerne, og arbejde med ny lovgivning, tendenser og teknologi efterhånden, som det opstår, frem for at vente i 4- 5 år på at efteruddanne sig.
- Det er et rigtigt godt værktøj at kunne fordele et kursus på 7 timer af hensyn til målgruppen, men der er ingen saglig didaktisk eller anden pædagogisk evidens for begrundelse at det bør ske på 2 på hinanden følgende dage. Det virker derfor, som et uforholdsmæssigt stort planlægningsmæssigt. Særligt med fokus på, at det giver mening at fordele den obligatoriske efteruddannelse over hele CUB-bevisets gyldighedsperiode, vil det give særligt god mening at kunne lave fordelingen, uden at være bundet af kravet om, at det nødvendigvis skal ske over 2 på hinanden følgende dage.

Det vil på den måde give bedre mulighed for at træne indlæringen ved at kunne lave en indledende undervisning, for derpå at give chaufføren mulighed for at træne i emnet i en periode, for så f.eks. efter et par uger at følge op på det indlærte og afslutte undervisningen.

- Det giver god mening at kunne reducere den obligatoriske efteruddannelse for chaufføren ud fra en faglig begrundelse.

Det giver dog ingen faglig mening at medregnet "afsluttet specifik uddannelse" udelukkende omfatter deltagelse i et kursus i ADR, dyretransport eller uddannelse i handicapbevidstgørelse, som kræves i henhold til anden EU-lovgivning".

Eftersom det er et krav at undervisere på godkendte skoler skal deltage i relevant efteruddannelse i 3 dage minimum hvert andet år blandt emnerne på listen, som

fremgår af bilag 1 i den danske bekendtgørelse, for at kunne undervise på grund- og efteruddannelsen, og eftersom efteruddannelsen af chauffører har til formål at uddybe og repetere nogle af emnerne på denne liste, vil det også give faglig mening, at der i chaufførernes efteruddannelse kan medregnes 2 dage efter deltagelse i et, eller flere kurser blandt emnerne på listen.

Heri siger vi også, at der heller ikke er nogen relevant begrundelse for at kun ét kursus kan medregnes, uanset kursets længde.

Vi står naturligvis til rådighed for evt. uddybning eller dialog, såfremt det måtte ønskes.

Med venlig hilsen / *Best regards*

Svend Chr. Petersen

Uddannelsesansvarlig | Education manager

Thurah Transport A/S

Vejleåvej 1

DK 2635 Ishøj

H: +45 70 25 52 07

M: +45 30 18 81 20



Alle opgaver udføres i henhold til vores generelle bestemmelser, herunder Ansvarsbegrænsningerne i CMR loven & NSAB 2015, se dem på thurah.dk

-

All jobs are carried out in accordance with our general terms and conditions, including the limitations of liability as stated in the CMR convention and NSAB 2015. Read more at thurah.dk



Færdselsstyrelsen
Att. Ann Katrine Flugt Petersen

Info@fstyr.dk
akfp@fstyr.dk

4. april 2025

Trafikskabernes svar på høring over udkast til bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse chauffører i vejtransport – jeres j.nr. 2024-773625

Trafikskaberne i Danmark, TID, repræsenterer de 6 regionale trafikskaber, som har ansvar for kørsel med almindelige rutebusser og flextrafik i Danmark. Forslaget giver anledning til følgende bemærkninger:

Det skal indledningsvis bemærkes, at dette høringssvar dækker alle chaufførrelaterede aktiviteter hos trafikskaberne og dermed omfatter både de almindelige rutebusser samt de chauffører i flextrafik, der er omfattet af uddannelseskravene.

Det er trafikskabernes grundlæggende holdning, at uddannelsesniveaut blandt chaufførerne generelt ikke bør sænkes.

Det fremgår af Færdselsstyrelsen høringsbrev, at formålet med bekendtgørelsen er at fjerne overflødig regulering og forenkle regelsættet. Det er dog ikke trafikskabernes opfattelse, at de eksisterende uddannelseskrav til chaufførerne er overflødige. Det er trafikskabernes bekymring, at muligheden for at gå direkte til en prøve uden at gennemføre selve uddannelsen, kan medføre en forringelse af uddannelsesniveaut.

Hvis ændringerne skulle medføre en nedgang i uddannelsesniveaut, kan det blive nødvendigt for trafikskaberne at udvikle egne uddannelser. Dermed er ønsket om afbureaukratisering ikke imødekommet, men i stedet vendt til et marked med flere uddannelser, der skal udvikles og vedligeholdes af flere forskellige aktører. Der vil altså alene være tale om en flytning af såvel uddannelsesopgaven som efterfølgende kontrol på gaden.

Ovenstående var en konsekvens, da vognmandsuddannelsen blev nedlagt i forbindelse med den nye taxilov i 2018 og en nedgang i uddannelsesniveaut betød, at trafikskaberne måtte etablere deres egen uddannelse TEU (Trafikskabernes entreprenør uddannelse).





Trafikselskaberne gør også opmærksom på, at der i den offentlige trafik er en gruppe af svage kunder, der har brug for chaufførens hjælp og vejledning. Det er vores opfattelse, at denne gruppe bedst tilgodeses gennem en centralt styret, obligatorisk, uddannelse, der sikrer en bred forståelse for faget, sprogkompetencer og service, samt ved at sikre, at uddannelsen rent faktisk gennemføres, inden der udstedes tilladelse til udførelse af erhvervet.

Med venlig hilsen

Lone Rasmussen
Sekretariatschef

+ 45 23 40 16 39
lra@moviatrafik.dk
Trafikselskaberne i Danmark

