

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl

Europaudvalget
(Alm. del - bilag 1119)
transportministerråd
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	26. april 2001

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets grundnotat vedrørende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om uddannelse af erhvervschauffører til godstransport og personbefordring ad landevej KOM (2001) 56.

Færdselsstyrelsen

Trafikantafdelingen

Den 21. april 2001

løbenummer TM0196

Grundnotat vedrørende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om uddannelse af erhvervschauffører til godstransport og personbefordring ad landevej KOM (2001) 56

Resumé

Direktivforslaget indebærer krav om uddannelse for alle erhvervschauffører til godstransport og personbefordring. Kravet skal omfatte alle erhvervschauffører, hvis køretøj ikke er omfattet af en nærmere angivet undtagelse. Førere, der udøver erhvervet på datoen for direktivets ikrafttræden eller som har udøvet erhvervet i tre år inden for de fem, der går forud for direktivet, er alene omfattet af et krav om efteruddannelse.

Af de indkomne høringssvar fremgår, at Transporterhvervets Uddannelsesråd, Specialarbejderforbundet i Danmark, Dansk Transport og Logistik og Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik kan støtte hensigten med forslaget.

1. Baggrund og indhold.

Direktivforslaget er fremsat under henvisning til Traktatens artikel 71 og vedtages efter artikel 251, kvalificeret flertal/fælles beslutningsprocedure med Europa-Parlamentet.

Rådets forordning (EØF) 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport indeholder i artikel 5 de krav, der stilles til det medfølgende personale, herunder uddannelseskrav, som kun stilles for en lille del af erhvervschaufførerne. Rådets direktiv 76/914/EØF af 16. december 1976 om minimumsniveauet for uddannelse af visse førere af køretøjer i vejtransport ad landevej fastsætter de minimumskrav, som en erhvervsuddannelse skal indeholde.

Kommissionen finder, at Rådets direktiv 76/914/EØF og Rådets forordning 3820/85/EØF har bidraget til øget harmonisering af bestemmelserne om erhvervsuddannelsen.

Kommissionen finder dog, at der fortsat er visse forskelle mellem medlemsstaternes lovgivninger, og at der derfor er behov for en mere vidtgående harmonisering for at gennemføre Fællesskabets politikker med hensyn til arbejdskraftens frie bevægelighed, etableringsfriheden, den frie udveksling af tjenesteydelser og den fælles transportpolitik.

Kommissionen konkluderer, at det kan konstateres, at de fleste erhvervschauffører i EU udøver deres erhverv alene på grundlag af kørekortet. Kommissionen finder derfor, at der er behov for en solid grunduddannelse og videreuddannelse inden for faget.

En sådan uddannelse vil efter Kommissionens opfattelse bl.a. øge færdselssikkerheden, sikkerheden under stilstand og fremme den erhvervsmæssige integration og dermed få en positiv indflydelse på beskæftigelsen.

Der ønskes derfor gennemført krav om obligatorisk uddannelse af erhvervschauffører, der er omfattet af direktivet. Fra direktivet er dog undtaget transport med en række nærmere angivne køretøjer.

Der ønskes gennemført en uddannelsespligt, idet enhver, der vil have adgang til at drive erhverv som chauffør til godstransport eller personbefordring, skal gennemføre en grunduddannelse og deltage i den efter- og videreuddannelse, der er nærmere beskrevet i et bilag til direktivforslaget.

Grunduddannelsen består af en fuldstændig grunduddannelse eller en minimumsgrunduddannelse, afhængig af alder og køretøjskategori. Den eneste forskel på disse to grunduddannelser, hvis indhold er fastsat i bilaget, er uddannelsens varighed og dybden i de emner, der undervises i.

Kommissionen er opmærksom på, at et krav om, at alle nye erhvervschauffører skal gennemgå en fuldstændig grunduddannelse, vil kunne skabe problemer på arbejdsmarkedet på kort sigt. Derfor er der fastsat en obligatorisk minimumsuddannelse.

En grunduddannelse består af en fælles del og en specifik del.

Den fælles del omfatter bl.a. videreuddannelse i fornuftig kørsel med hovedvægten på sikkerheden, anvendelse af transport- og færdselsregler og sociale regler, samt begreberne sundhed, sikkerhed, service og logistik. I forslagets bilag er uddannelsen nærmere beskrevet.

Den specifikke del skal finde sted i en virksomhed i den sektor, hvor chaufføren skal arbejde, eller i en godkendt uddannelsesinstitution. Uddannelsen omfatter de samme emner som den fælles del, men bringes i

umiddelbar praktisk anvendelse ved arbejde som erhvervschauffør, hvorved virksomhederne inddrages i grunduddannelsen af erhvervschauffører.

Minimumsgrunduddannelsen har en varighed på 140 timer for den fælles del og 70 timer for den specifikke del, i alt 210 timer.

Den fuldstændige grunduddannelse har en varighed på 410 timer for den fælles del og 210 timer for den specifikke del, i alt 630 timer.

Minimumsgrunduddannelsen skal have samme indhold som den fuldstændige grunduddannelse, således som den er defineret i bilaget til forslaget. Den eneste forskel på de to uddannelser er uddannelsens varighed og detaljeniveauet i de emner, der undervises i.

Adgangskravet til grunduddannelsen skal være, at den pågældende er indehaver af det relevante kørekort. Dette skal dog ikke kræves for at få adgang til den fuldstændige grunduddannelse, som gives til unge under 18 år som led i en erhvervsuddannelse.

For at gøre det tillokkende at gennemføre uddannelsen skal de pågældende førere have adgang til større køretøjer på et tidligere tidspunkt.

Således skal erhvervschauffører til godstransport med kørekort til lastbil (kategori C og CE) kunne udøve erhvervet fra det fyldte 18. år med fuldstændig grunduddannelse og fra det fyldte 21. år med en minimumsgrunduddannelse.

Erhvervschauffører til personbefordring med kørekort til bus (kategori D og DE), kan med en fuldstændig grunduddannelse fra det fyldte 18 år udføre rutekørsel på en strækning, der ikke overstiger 50 km og fra det fyldte 21. år udøve erhvervet uden begrænsning. Hvis den pågældende kun har minimumsgrunduddannelsen, er alderskravet 24 år for udøvelse af erhvervet med kørekort til kategori D og DE.

Det skal bemærkes, at kørekort til kategori D og DE først kan erhverves i Danmark, når den pågældende er fyldt 21 år.

Begge uddannelser afsluttes med en eksamen efter gennemførelse af den fælles uddannelse, og efter gennemførelse af den specifikke uddannelse, der gennemføres i en virksomhed eller en godkendt uddannelseinstitution, udstedes henholdsvis et minimumsgrunduddannelsesbevis eller et kvalifikationsbevis for den fuldstændige grunduddannelse.

Der tages i forslaget hensyn til erhvervede rettigheder, idet erhvervschauffører, som udøver deres erhverv på datoen for direktivets ikrafttræden eller har udøvet deres erhverv i tre år inden for de fem år, der går forud for direktivets ikrafttræden, er fritaget for at følge en grunduddannelse.

Der foreslås for denne gruppe erhvervschauffører alene indført krav om erhvervsmæssig efter- og videreuddannelse, der skal gennemføres ved den første fornyelse af kørekort og under alle omstændigheder inden fem år fra direktivets ikrafttræden.

For så vidt angår den erhvervsmæssige efter- og videreuddannelse, er det i bilaget anført, at den skal have en varighed af 35 timer hvert 5. år, og at uddannelsen tilrettelægges efter den pågældende chaufførprofil på grundlag af en evalueringssamtale. Derved åbnes mulighed for at uddybe og repetere visse punkter i grunduddannelsesprogrammet, som er blevet identificeret under evalueringssamtalen.

Chaufføren vil ved afslutningen af efteruddannelsen få et efter- og videreuddannelsesbevis.

Det foreslås, at den kompetente myndighed på grund af det bevis, der udstedes, indfører en fællesskabskode på den pågældendes kørekort. Derved bliver det ikke nødvendigt, at de administrative myndigheder, politiet samt erhvervschaufførerne skal udstede, kontrollere og være i besiddelse af supplerende dokumenter.

Undervisningen i den fælles del af grunduddannelsen og i efter- og videreuddannelsen skal godkendes af den kompetente myndighed. Den kompetente myndighed skal bl.a. godkende uddannelsen og sikre, at underviserne har indgående kendskab til den seneste udvikling i regler og uddannelseskrav vedrørende erhvervsuddannelse og tager hensyn hertil. Underviserne skal have mindst 5 års erhvervserfaring, have gennemgået den fuldstændige grunduddannelse og efter- og videreuddannelsen og være i besiddelse af undervisningskundskaber og pædagogisk viden.

Direktivet foreslås sat i kraft den 1. januar 2004.

2. Gældende dansk ret.

I henhold til lov nr. 724 af 25. juli 2000 om erhvervsuddannelser gennemføres en 3-årig chaufføruddannelse, jf. bekendtgørelse nr. 1412 af 22. december 2000 om chaufføruddannelse. Den pågældende uddannelse er frivillig.

Lovbekendtgørelse nr. 1342 af 18. december 2000 om bestyrelse for Arbejdsmarkedets Uddannelsesfinansiering og om efteruddannelsesudvalg indeholder bestemmelser om finansieringen af erhvervsrettet voksen- og efteruddannelse til og med erhvervsuddannelsesniveau.

Af bekendtgørelse nr. 1226 af 18. december 2000 om kørekort fremgår kravene til kørekortuddannelsen og køreprøve. I forbindelse med udførelse af personbefordring, stilles der ved udførelse af erhvervsmæssig personbefordring udover krav om kørekort til bus (kategori D), krav om kørekort til erhvervsmæssig personbefordring. Det skal bemærkes, at kørekort til kategori D og DE først kan erhverves i Danmark, når den pågældende er fyldt 21 år.

I bekendtgørelse nr. 1068 af 1. december 2000 findes de uddannelsesmæssige krav til visse førere af køretøjer i vejtransport (hvidt og blå kvalifikationsbevis).

3. Høring

Færdselsstyrelsen har foretaget en høring af følgende berørte organisationer:

Transporterhvervets Uddannelsesråd, Specialarbejderforbundet i Danmark, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Erhvervenes Transportudvalg ETU, Hærens Logistiskole, Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, Nævnet for Etnisk Ligestilling, Rådet for Etniske Minoriteter.

Følgende organisationer har bemærkninger til forslaget:

Transporterhvervets Uddannelsesråd (TUR) har udtalt, at forslaget om en obligatorisk minimumsgrunduddannelse og en fuldstændig grunduddannelse med den foreslåede minimumsvarighed generelt støttes. Dog er man oprindeligt af den opfattelse, at uddannelserne bør bygges op med udgangspunkt i et specificeret uddannelsesmæssigt behov, fremfor at fokusere på den samlede varighed. Der henvises til, at de af TUR udviklede chaufføruddannelser inden for A MU-systemet og erhvervsuddannelserne på nær en række mindre fagemner modsvarer direktivforslaget.

TUR finder, at uddannelseskravet bør gælde alle erhvervschauffører, således at både førere, der udøver godskørsel for fremmed regning og firmakørsel og førere, der udøver erhvervsmæssig personbefordring og ikke-erhvervsmæssig personbefordring, er omfattet, hvilket ikke fremgår tilstrækkeligt klart af direktivforslaget.

TUR støtter forslaget om en efter- og videreuddannelse hvert 5. år.

TUR har nogle bemærkninger om merit indenfor området, om detailforslag til præcisering af lektioner, om normering af antal timer for grunduddannelsen, om præcisering af uddannelsesmål for visse specifikke emner i bilaget til forslaget, samt nogle specifikke forslag til kravene til undervisernes kvalifikationer.

Afslutningsvis peger TUR på, at den fulde gennemførelse af direktivforslaget vil indebære en betydelig uddannelsesmæssig meromkostning, som efter TURs opfattelse alene kan løftes af de offentlige uddannelsessystemer.

Specialarbejderforbundet i Danmark har tilsluttet sig udtalelsen fra TUR.

Dansk Transport og Logistik og Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik har udtalt, at direktivforslagets hensigt om en harmoniseret minimumsgrænse for videreuddannelse af chauffører støttes.

Det anføres derudover, at det er uklart, om den fuldstændige grunduddannelse er på i alt 420 eller 630 timer, at definitionen af, hvem der er omfattet, bør tydeliggøres, at kravet om kørekort for at gennemføre uddannelsen er uhensigtsmæssigt, og at vægtningerne af de forskellige dele af uddannelsen er for stive. For så vidt angår kravet om efteruddannelse hvert 5. år i samlet 1 uge anføres, at der ikke tages hensyn til fleksibiliteten i virksomhederne, og at en sådan ordning bør indrettes således, at det ikke skaber flaskehalsproblemer for branchen, og således at uddannelsen kan afvikles på en mere fleksibel måde.

Endelig bemærkes, at det ikke vil være muligt for uddannelsesinstitutionerne at leve op til kravene til underviserne, og det foreslås derfor, at kravene enten sænkes, eller at der indføres en overgangsordning.

Danske Busvognmænd anmoder om, at førere, der udøver ikke-erhvervsmæssig personbefordring, også bliver omfattet af forslaget, således at der stilles de samme krav til førerne, hvad enten der udføres erhvervsmæssig personbefordring eller ikke-erhvervsmæssig personbefordring.

Hærens Logistikskole udtaler, at det for chaufførerne i forsvaret vil være tilstrækkeligt med kørekort og i fornødent omfang efteruddannelse vedrørende farligt gods og betjening af kran. (Det kan oplyses, at forslaget ikke gælder for transport med køretøjer, der benyttes af forsvaret (de væbnede styrker)).

Erhvervenes Transportudvalg ETU har ingen bemærkninger under forudsætning af, at forslaget udelukkende omfatter erhvervschauffører, som udfører godskørsel for fremmed regning.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.

Direktivforslaget kræver ikke ændring af færdselsloven, der allerede indeholder hjemmel til at stille krav om uddannelse af erhvervschauffører.

Direktivforslaget vil antagelig kræve lovændring vedrørende finansiering af forslaget og ændringer i gældende bestemmelser om uddannelser af erhvervschauffører.

Direktivforslaget skønnes at have statsfinansielle konsekvenser for Danmark i form af betydelige omkostninger til dækning af undervisning og godtgørelser for tabt arbejdsfortjeneste.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser.

Forslaget rummer på den ene side tiltag, der muligvis vil nedbringe antallet af ulykker og de dermed forbundne omkostninger og mindske miljøforureningen ved mere økonomisk kørsel. På den anden side vil det medføre øgede udgifter i form af udgifter til undervisning og godtgørelser for tabt arbejdsfortjeneste samt ulemper for virksomheder, der skal have erhvervschauffører på efteruddannelse.

6. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet

Kommissionen har ikke redegjort for forholdet til nærheds- og proportionalitetsprincippet.