

UDKAST

Forslag

til

Lov om ændring af lov om buskørsel og lov om godskørsel¹⁾ (Grundlæggende kvalifikations- og efteruddannelseskra- v til chauffører)

§ 1

I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 19. februar 2003, som ændret ved § 1 i lov nr. 474 af 9. juni 2004 og § 37 i lov nr. 582 af 24. juni 2005, foretages følgende ændringer:

1. Som fodnote til lovens titel indsættes:

”Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskra-
v for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 38/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF (EF-Tidende 2003 nr. L 226 s. 0004-0017).”

2. I § 18, stk. 1, indsættes efter nr. 5 som nyt nr.:

”6) gebyr for udstedelse af kvalifikationsbeviser til chauffører,”
Nr. 6 - 8 bliver herefter til nr. 7 - 9.

3. § 18, stk. 2, affattes således:

”Stk. 2. Gebyrer efter stk. 1, nr. 5 og 6, kan med tillæg af renter efter renteloven inddrives af restan-
ceinddrivelsesmyndigheden ved udpantning og ved indeholdelse i løn m.v. hos den betalingspligtige
efter reglerne for inddrivelse af personlige skatter i kildeskatteloven. Restanceinddrivelsesmy-
ndigheden kan eftergive skyldige beløb efter reglerne i opkrævningsloven.”

4. Efter § 18 indsættes:

”§ 19. Transport- og energiministeren kan bemyndige andre offentlige myndigheder samt private
organisationer og virksomheder til at varetage administrationen og træffe afgørelser i medfør af de
administrative bestemmelser, der er fastsat for at gennemføre direktiv 2003/59/EF om grundlæg-
gende kvalifikations- og efteruddannelseskra-
v for førere af visse køretøjer, der benyttes til gods-
transport eller personbefordring ad vej. Transport- og energiministeren kan i forbindelse hermed
fastsætte nærmere regler om særlig godkendelse af sådanne myndigheder, organisationer eller virk-
somheder og i øvrigt fastsætte regler for deres virksomhed i forbindelse med administrationen af
opgaverne.”

¹⁾ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskra-
v for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 38/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF (EF-Tidende 2003 nr. L 226 s. 0004-0017).

§ 2

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 108 af 19. februar 2003, som ændret ved § 2 i lov nr. 474 af 9. juni 2004, foretages følgende ændringer:

1. Som fodnote til lovens titel indsættes:

”Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 38/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF (EF-Tidende 2003 nr. L 226 s. 0004-0017).”

2. I § 10, stk. 1, indsættes som 2. pkt.:

”Endvidere kan ministeren fastsætte regler om gebyr for udstedelse af kvalifikationsbeviser til chauffører.”

3. § 10, stk. 2, affattes således:

”Stk. 2. Gebyrer efter stk. 1 kan med tillæg af renter efter renteloven inddrives af restanceinddrivelsesmyndigheden ved udpantning og ved indeholdelse i løn m.v. hos den betalingspligtige efter reglerne for inddrivelse af personlige skatter i kildeskatteloven. Restanceinddrivelsesmyndigheden kan eftergive skyldige beløb efter reglerne i opkrævningsloven.”

4. Efter § 16 b og før overskriften til § 17 indsættes:

”Uddannelse og efteruddannelse af chauffører

§ 16 c. Transport- og energiministeren kan bemyndige andre offentlige myndigheder samt private organisationer og virksomheder til at varetage administrationen og træffe afgørelser i medfør af de administrative bestemmelser, der er fastsat for at gennemføre direktiv 2003/59/EF om grundlæggende kvalifikations- og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej. Transport- og energiministeren kan i forbindelse hermed fastsætte nærmere regler om særlig godkendelse af sådanne myndigheder, organisationer eller virksomheder og i øvrigt fastsætte regler for deres virksomhed i forbindelse med administrationen af opgaverne.

§ 16 d. Transport- og energiministeren kan fastsætte regler om kvalifikationskrav til føreren af de motorkøretøjer, der er omfattet af denne lov.”

§ 3

Loven træder i kraft den 1. juli 2007.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Lovforslagets formål

Lovforslaget har til formål at indsætte de fornødne hjemmelsbestemmelser i lov om godskørsel og lov om buskørsel til brug for den praktiske gennemførelse af kvalifikationsordningerne for chauffører i Direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF (uddannelsesdirektivet), offentliggjort i EF-Tidende 2003 nr. L 226 s. 0004-0017.

Uddannelsesdirektivet er gennemført ved udstedelse af bekendtgørelse nr. 880 af 18. august 2006 om kvalifikationskrav til erhvervschauffører, der trådte i kraft den 10. september 2006. Til brug for den praktiske gennemførelse af kvalifikationsordningerne i direktiv og bekendtgørelse, der er pligtig pr. 10. september 2008 for buschauffører og pr. 10. september 2009 for lastbilchauffører, er det imidlertid nødvendigt med en nærmere regulering heraf. Nærværende lovforslag fastsætter derfor bestemmelser med henblik herpå.

Med lovforslaget foreslås det

- at transport- og energiministeren kan uddelegere hele eller dele af administrationen af bestemmelserne om grundlæggende kvalifikations- og efteruddannelseskrav (jf. pkt. 3.1),
- at transport- og energiministeren bemyndiges til at fastsætte regler om opkrævning af gebyr for udstedelse af kvalifikationsbeviser til chauffører (jf. pkt. 3.2), der kan inddrives af den fælles offentlige inddrivelsesmyndighed under Skatteministeriet.
- at transport- og energiministeren bemyndiges til at fastsætte særlige kvalifikationskrav til chauffører (jf. pkt. 3.3).

2. Gældende regler for chaufførers uddannelse og efteruddannelse

2.1 Bekendtgørelse nr. 1068 om uddannelse af visse førere af køretøjer i vejtransport

I dag er der i bekendtgørelse nr. 1068 af 1. december 2000 om uddannelse af visse førere af køretøjer i vejtransport fastsat kvalifikationskrav for nogle chauffører herunder krav til, at de skal have kvalifikationsbeviser (hvide og blå beviser). Kravene gælder alene for førere af visse dansk indregistrerede køretøjer i godstransport og personbefordring.

Det nuværende uddannelsessystem er bygget op således, at visse bus- og lastbilchauffører skal gennemføre en særlig uddannelse, der fører til udstedelse af hvidt og blåt kvalifikationsbevis. Det fremgår nærmere af bekendtgørelsens § 2, stk. 4-8, hvilke førere der helt eller delvist er undtaget fra kravene.

En chauffør skal gennem uddannelsen vedrørende hvidt kvalifikationsbevis opnå kendskab til

- udbedring af mindre driftsfejl ved hjælp af dertil egnet værktøj,
- økonomisk brug af køretøjer,
- de foranstaltninger, der skal træffes ved færdselsuheld eller andre uheld (fx brand) for så vidt angår køretøjers forsikringsforhold,

- den nationale lovgivning, der finder anvendelse på den pågældende art af transport (gods eller personer),
- brugen af kontrolapparat, og
- køretøjs- og transportdokumenter, der forlanges ved national eller international transport (gods eller personer).

For godschauffører stilles endvidere krav om, at uddannelsen omfatter

- elementært kendskab til førerens ansvar for så vidt angår modtagelse, transport og levering af gods ifølge de aftalte betingelser, og
- almindelig færdighed i og tilstrækkeligt geografisk kendskab til at kunne betjene sig af vejkort og deres registre.

En chauffør skal under uddannelsen vedrørende blåt kvalifikationsbevis modtage undervisning i

- køreteknik på tør og glat vejbane,
- brandværn,
- førstehjælp,
- internationale færdselsregler, og
- almindelig færdighed i og tilstrækkelig geografisk kendskab til at kunne betjene sig af vejkort og deres registre.

For så vidt angår de nærmere krav til chaufførerne, skelnes der som følger:

Chauffører, der er under 21 år, og som udfører godstransport med motorkøretøj, hvis størst tilladte totalvægt inklusiv påhængsvogn eller sættevogn overstiger 7,5 tons, skal

- have hvidt kvalifikationsbevis.

Chauffører, der udfører national erhvervmæssig buskørsel, skal på strækninger, hvis radius er over 50 km fra køretøjets hjemsted

- være fyldt 21 år
- have hvidt og blå kvalifikationsbevis og
- have mindst et års erfaring i kørsel med lastbil (over 3.500 kg) eller med bus inden for en radius af 50 km fra køretøjets hjemsted.

Chauffører, der udfører national ikke-erhvervmæssig buskørsel skal på strækninger, hvis radius er over 50 km fra køretøjets hjemsted

- være fyldt 21 år
- have hvidt og blå kvalifikationsbevis (med mindre bussen har 16 passagersiddepladser eller derunder og anvendes til rent privat kørsel) og
- hvis bussen har over 16 passagersiddepladser, have mindst et års erfaring i kørsel med lastbil (over 3.500 kg) eller med bus inden for en radius af 50 km fra køretøjets hjemsted.

Chauffører, der udfører international buskørsel (såvel erhvervmæssig som ikke-erhvervmæssig) skal

- være fyldt 23 år
- have hvidt og blå kvalifikationsbevis
- have mindst 2 års erfaring i kørsel med lastbil (over 3.500 kg) eller med bus inden for en radius af 50 km fra køretøjets hjemsted.

Varigheden af uddannelsen til hvidt og blå kvalifikationsbevis er ca. 37 timer, og den nærmere tilrettelæggelse forestås af Arbejdsmarkedsstyrelsen. Uddannelsen gennemføres på AMU-centrene eller

ved de ca. 100 særligt godkendte private kørelærere, hvoraf ca. 50 kan varetage undervisningen til hvide kvalifikationsbeviser og ca. 50 kan varetage undervisningen til både hvide og blå kvalifikationsbeviser. Det er undervisningsstedet, der udsteder kvalifikationsbeviserne på vegne af Arbejdsmarkedsstyrelsen. Undervisningsstedet rekvirerer kvalifikationsbeviserne hos Undervisningsministeriet, der administrerer den fysiske kortudstedelse og registrering heraf.

Bekendtgørelse om uddannelse af visse førere af køretøjer i vejtransport (hvide og blå beviser) hører under Justitsministeriets område. Bekendtgørelsen ophæves når kvalifikationsordningerne i uddannelsesdirektivet som gennemført ved bekendtgørelse om kvalifikationskrav til erhvervschauffører træder i kraft, pr. 10. september 2008 for buschauffører og pr. 10. september 2009 for lastbilchauffører.

Bekendtgørelsen er udstedt i tilknytning til bestemmelser i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 Køre- og hviletidsforordningen samt direktiv 76/914/EØF om minimumsniveauet for uddannelse af visse førere af køretøjer i transport ad landevej. Disse bestemmelser ophæves tillige når kvalifikationsordningerne i uddannelsesdirektivet træder i kraft, pr. 10. september 2008 for buschauffører og pr. 10. september 2009 for lastbilchauffører.

2.2 Europa- Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF (Uddannelsesdirektivet)

Baggrunden for lovforslaget er direktiv 2003/59/EF om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej. Direktivet fastsætter krav om, at chauffører, der udfører erhvervmæssig godstransport eller personbefordring, som hovedregel skal have erhvervet visse grundlæggende kvalifikationer ud over kørekortet. Der stilles i den forbindelse krav til de nationale chaufføruddannelser og efteruddannelseskrav.

Personer, der erhverver kørekort til køretøjskategori D (bus) efter den 9. september 2008 og til køretøjskategori C (lastbil) efter den 9. september 2009, skal have erhvervet grundlæggende kvalifikationer gennem deltagelse i grunduddannelse på et godkendt uddannelsescenter, for at kunne udføre erhvervmæssig kørsel. Dette kan ske ved gennemførelse af en grundlæggende kvalifikationsuddannelse på mindst 280 timer eller en intensiv grundlæggende kvalifikationsuddannelse på mindst 140 timer. Begge uddannelser afsluttes ved en prøve, og hvis prøven består, udstedes et kvalifikationsbevis. Indehavere af kvalifikationsbeviser skal herefter hvert femte år gennemføre en efteruddannelse af mindst 35 timers varighed. Personer, der før den 10. september 2008 har erhvervet kørekort til bus, og personer, der før den 10. september 2009 har erhvervet kørekort til lastbil, er fritaget for at gennemføre den grundlæggende kvalifikationsuddannelse, men skal gennemføre efteruddannelse.

Erhvervelse af kvalifikationsbevis for de grundlæggende kvalifikationer og gennemførelse af efteruddannelse bliver obligatorisk for de pågældende chauffører.

Grunduddannelsen skal som minimum omfatte samtlige de emner, som er anført i uddannelsesdirektivet. Det drejer sig om emner indenfor følgende hovedområder:

- Videreuddannelse i rationel kørsel med hovedvægt på sikkerhed
- Anvendelse af reglerne på vejtransport- og godstransportområdet samt for passagerbefordring
- sundhed, færdselssikkerhed og miljø sikkerhed, service og logistik.

Efteruddannelsen har til formål at uddybe og repetere nogle af disse emner og tager sigte på at give chaufførerne mulighed for at ajourføre kundskaber, som er væsentlige for deres arbejde, idet der lægges særlig vægt på færdselssikkerhed og rationelt brændstofforbrug.

2.3 Bekendtgørelse nr. 880 af 18. august 2006 om kvalifikationskrav til erhvervschauffører

Uddannelsesdirektivet er gennemført ved udstedelse af bekendtgørelse nr. 880 af 18. august 2006 om kvalifikationskrav til erhvervschauffører, der trådte i kraft den 10. september 2006.

I bekendtgørelsen stilles der samme krav til grundlæggende kvalifikations- og efteruddannelse af erhvervschauffører som fremgår af uddannelsesdirektivet. Det er tillige fastlagt, at bestemmelserne om opnåelse af grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse finder anvendelse fra 10. september 2008 for buschauffører og fra 10. september 2009 for lastbilchauffører.

For at kunne kontrollere, at førerne af de relevante køretøjer opfylder kvalifikationskravene, er der med bekendtgørelse om kvalifikationskrav til erhvervschauffører tillige indført bestemmelser om, at kvalifikationsbeviset, som dokumenterer kvalifikationskravene, skal medbringes under kørsel. Herudover skal kvalifikationsbeviset forevises på politiets forlangende. Det er belagt med bødestraf, hvis en chauffør ikke lever op til disse krav.

3. Lovforslagets indhold

Til brug for den praktiske gennemførelse af ovennævnte kvalifikationsordninger i uddannelsesdirektivet og bekendtgørelse om kvalifikationskrav til erhvervschauffører er det nødvendigt med en nærmere regulering heraf. En regulering, der ikke på nuværende tidspunkt er den fornødne hjemmel til. Nærværende lovforslag fastsætter derfor bestemmelser med henblik på at kunne gennemføre de obligatoriske kvalifikationsordninger i uddannelsesdirektivet og bekendtgørelse om kvalifikationskrav til erhvervschauffører i praksis.

Med lovforslaget foreslås det

- at transport- og energiministeren kan uddelegere hele eller dele af administrationen af bestemmelserne om grundlæggende kvalifikations- og efteruddannelseskrav (jf. pkt. 3.1),
- at transport- og energiministeren bemyndiges til at fastsætte regler om opkrævning af gebyr for udstedelse af kvalifikationsbeviser til chauffører (jf. pkt. 3.2), der kan inddrives af den fælles offentlige inddrivelsesmyndighed under Skatteministeriet,
- at transport- og energiministeren bemyndiges til at fastsætte særlige kvalifikationskrav til chauffører (jf. pkt. 3.3).

3.1 Uddelegering

Visse opgaver i forbindelse med administrationen af kvalifikationsordningerne kan med fordel udføres af andre myndigheder/organisationer, dog således at det endelige ansvar og tilsynspligt påhviler Færdselsstyrelsen.

Ud fra en vurdering af hensigtsmæssighed og en skønsmæssig vurdering af omkostningerne, skønnes en række opgaver, herunder den fysiske udstedelse af kvalifikationsbeviser, udfærdigelse og afvikling af prøver samt registrering i forbindelse hermed eventuelt med fordel at kunne uddelegeres.

Det foreslås derfor at transport- og energiministeren bemyndiges til at uddelegere sådanne opgaver til anden offentlig myndighed og privat organisation eller virksomhed. Hermed kan der udfærdiges en kontrakt på de relevante dele af administrationen efter eventuelt forudgående udbud.

3.2 Gebyr for udstedelse af kvalifikationsbevis

Indførelse af de nye obligatoriske kvalifikationsordninger i uddannelsesdirektivet, herunder indførelse af obligatorisk kvalifikationsbevis m.v. medfører udgifter til blandt andet godkendelse af og tilsyn med uddannelsescentre, udvikling og vedligeholdelse af uddannelsesplaner, udarbejdelse og afvikling af prøver, registrering og udstedelse af beviser m.v. Udgifter som skal afholdes af Færdselsstyrelsen. Der er tale om udgifter, der ikke afholdes i dag, i forbindelse med varetagelse af nye ordninger og opgaver som følge af gennemførelsen af bestemmelser og krav i direktiv 2003/59/EF (uddannelsesdirektivet). Udgifterne skønnes at udgøre 7,8 mio. kr. årligt (2007-niveau), når ordningen er fuldt indfaset i 2014.

Udgifterne tænkes finansieret ved et formålsbestemt, omkostningsdækkende gebyr for modtagelse af det obligatoriske kvalifikationsbevis. Gebyret vil skønsmæssigt anslået udgøre kr. 500,- pr. kvalifikationsbevis (2007-niveau). Gebyrindtægterne skal dække de langsigtede gennemsnitsomkostninger ved administration af ordningen.

Det foreslås, at dette gebyr, samt øvrige gebyrer, der vil kunne opkræves efter godskørselsloven og busloven, skal kunne opkræves og inddrives af den fælles offentlige inddrivelsesmyndighed under Skatteministeriet, der blev etableret i forbindelse med kommunalreformen, jf. lov om opkrævning og inddrivelse af visse fordringer. Første opkrævning og rykkeradministrationen skal dog ligge hos Færdselsstyrelsen som fordringsmyndighed. Til brug for inddrivelsesmyndighedens virksomhed foreslås der etableret den nødvendige udpantningsret, rentebestemmelser og hjemmel til lønindeholdelse.

Gebyret for elever i ungdomsuddannelse foreslås afholdt af institutionen, da kvalifikationsbeviset tages som en del af den konkrete uddannelse, som er 100 % tilskudsberettigede, og der derfor ikke kan opkræves deltagergebyr.

Der opkræves ikke gebyrer på området i dag, men der er hjemmel til opkrævning af følgende gebyrer:

På busområdet

- for behandling af ansøgninger
- for meddelelse af tilladelse og godkendelse

På godsområdet

- for behandling af ansøgninger
- for udstedelse af tilladelse og godkendelse
- for udlevering af afmærkningsskilt
- for udstedelse af bevis for anmeldelse af et motorkøretøj eller vogntog, hvis samlede tilladte totalvægt overstiger en nærmere fastsat vægtgrænse og anvendes til firmakørsel.

3.3 Kvalifikationskrav til chauffører

Uddannelsesdirektivet og bekendtgørelse om kvalifikationskrav til erhvervschauffører stiller ikke krav til chauffører, når det gælder ikke-erhvervmæssig kørsel.

Med ophævelse af de nuværende regler i bekendtgørelse om uddannelse af visse førere af køretøjer i vejtransport (jf. pkt. 2.1) foreslås de heri eksisterende kvalifikationskrav for så vidt angår ikke-erhvervmæssig buskørsel videreført. Der skal gælde visse kvalifikationsmæssige krav til en chauffør, der udfører buskørsel for en institution, forening eller lignende, uanset om chaufføren har tilknytning til institutionen/foreningen eller ej.

Med ophævelse af de nuværende bestemmelser på området (jf. ovenfor) foreslås også de eksisterende alders- og erfaringskrav til buschauffører videreført. Det drejer sig om krav til både kvalifikationsbevis og til erfaring, samt for så vidt angår international buskørsel et alderskrav på 23 år.

Der er i § 20, 2. pkt. i busloven hjemmel til at fastsætte regler om kvalifikationskrav til buschauffører, herunder alderskrav og krav om en vis erfaring samt kvalifikationskrav ved ikke-erhvervsmæssig buskørsel. Der er således hjemmel til en videreførsel af de eksisterende krav for så vidt angår buskørsel.

En tilsvarende hjemmel findes ikke, når det gælder godskørsel. Der er ikke i godskørselsloven hjemmel til at fastsætte yderligere krav til lastbilchaufførers kvalifikationer, end hvad der direkte følger af direktivbestemmelserne. Det foreslås derfor, at der på tilsvarende vis, som når det gælder buschauffører, indføres hjemmel til at fastsætte regler om kvalifikationskrav til lastbilchauffører, f.eks. et særligt alderskrav, krav om en vis erfaring eller krav til prøve af kvalifikationer. Hjemlen tænkes aktuelt anvendt til indførelse af et krav om en praktisk prøve i lastsikring.

4. Indfasning i efteruddannelsesordningen samt reguleret tidsplan

Kvalifikationsordningerne finder anvendelse fra 10. september 2008 for så vidt angår personbefordring og fra 10. september 2009 for så vidt angår godstransport. Personer, der på de respektive tidspunkter for reglernes anvendelse har kørekort til henholdsvis lastbil og bus, er fritaget for pligten til at gennemføre et grundlæggende kvalifikationskursus. De skal dog senest 5 år fra reglernes anvendelse gennemføre en efteruddannelse. Denne frist kan afkortes til 3 år eller forlænges til 7 år, så den falder sammen med datoen for udløbet af kørekortets gyldighedsperiode eller giver mulighed for en gradvis igangsættelse af efteruddannelsen.

Efteruddannelse skal herefter løbende finde sted hvert 5 år. Der skønnes at være tale om et betydeligt antal chauffører, anslået ca. 76.000.

Indfasningen af disse chauffører skal ifølge uddannelsesdirektivet ske efter en tidsplan fastsat af medlemsstaten. Det kan blive vanskeligt at imødekomme kravet om efteruddannelse (kapacitetsproblemer på uddannelsescentre) hvis transportvirksomhederne eller chaufførerne udskyder efteruddannelsen til det sidst mulige tidspunkt for at gennemføre den. Det kan tillige betyde, en endog meget omfattende ophobning af anmodninger om udstedelse af kvalifikationsbeviser. En reguleret tidsplan for afvikling af efteruddannelsen, der sikrer en vis spredning, skal derfor fastlægges. Der foreslås på den baggrund en tidsplan for indfasning baseret på fødselsdato, der kunne se således ud:

Fødselsdato	Efteruddannelse gennemført senest	
	For buschauffører	For lastbilchauffører
1, 2 eller 3	30. juni 2009	30. juni 2010
4, 5 eller 6	31. december 2009	31. december 2010
7, 8 eller 9	30. juni 2010	30. juni 2011
10, 11 eller 12	31. december 2010	31. december 2011
13, 14 eller 15	30. juni 2011	30. juni 2012
16, 17 eller 18	31. december 2011	31. december 2012
19, 20 eller 21	30. juni 2012	30. juni 2013
22, 23 eller 24	31. december 2012	31. december 2013
25, 26 eller 27	30. juni 2013	30. juni 2014
28, 29, 30 eller 31	31. december 2013	31. december 2014

Efter planen gives første gruppe chauffører en frist på lidt over $\frac{3}{4}$ år fra kvalifikationsordningens ikrafttræden (10. september 2008 for buschauffører og 10. september 2009 for lastbilchauffører) til at gennemføre efteruddannelsen. Tidsplanen opererer med en frist på 5 år og $3\frac{1}{2}$ måned for den samlede

gennemførelse af efteruddannelsen for henholdsvis bus- og lastbilchauffører. Dette skal sikre en hensigtsmæssig fordeling af grupperne af chauffører efter fødselsdato. Når der vælges ikke at operere med en kortere tidsfrist (ned til 3 år) eller en længere tidsfrist (op til 7 år) skyldes det i øvrigt, at der herved sikres den nødvendige spredning af chaufførerne i efteruddannelsen samtidig med at hensynet til øget trafikikkerhed, bedre trafikadfærd og større sikkerhed for erhvervschauffører tilgodeses.

Tidsplanen for efteruddannelsen fastsættes ved en revision af bekendtgørelse nr. 880 af 18. august 2006 om kvalifikationskrav til erhvervschauffører. Bekendtgørelsen forventes udstedt inden udgangen af 2007. De berørte chauffører vil således allerede i god tid inden ordningens ikrafttræden kunne få oplyst, hvornår de senest skal have gennemført efteruddannelsen.

5. Administrative og økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner

Lovforslaget har isoleret set ingen administrative eller økonomiske konsekvenser for stat, regioner eller kommuner. Lovforslaget har alene til formål at indføre de nødvendige hjemmelsbestemmelser i lov om godskørsel og lov om buskørsel til den praktiske gennemførelse af kvalifikationsordningerne for chauffører i uddannelsesdirektivet.

Gennemførelsen af en grundlæggende kvalifikations- og efteruddannelsesordning må dog forventes at have administrative og økonomiske konsekvenser for staten.

5.1 Økonomiske konsekvenser forbundet med uddannelsesmæssig meraktivitet

Når erhvervsuddannelsen af kvalifikationsbevis og regelmæssig deltagelse i efteruddannelse bliver obligatoriske krav til erhvervschauffører, forventes en aktivitetsstigning, som skønnes at medføre merudgifter for staten. Deltagergebyret for arbejdsmarkedsuddannelserne videreføres efter samme generelle regler som i dag. Ved fuld indfasning i 2014 forventes øget aktivitet svarende til 379 årselever og udgifter på ca. 35,1 mio. kr. Af disse vedrører 7,4 mio. kr. erhvervsuddannelserne (§ 20.31.01), og 27,7 mio. kr. voksen- og efteruddannelserne (§ 20.72.01.)

Den forventede meraktivitet vedr. ungdomsuddannelse forventes at kunne bidrage til, at flere unge begynder en ungdomsuddannelse, hvorfor merudgifterne kan ses i sammenhæng med opfyldelse af regeringsgrundlagets målsætning om, at 95 pct. af en ungdomsårgang gennemfører en ungdomsuddannelse i 2015.

De forventede udgifter vedr. voksen- og efteruddannelse forventes at blive nettoudgiftsneutrale, idet aktiviteten afholdes inden for en fast ramme – den såkaldte EVE-ramme – der ikke må overskrides. Derfor vil udgiften til disse uddannelser kræve en tilsvarende reduktion i udgifter til andre uddannelser inden for den erhvervsrettede voksen- og efteruddannelse, finansieret inden for EVE-rammen.

Der forventes endvidere årlige statslige udgifter på 44,5 mio. kr. til VEU-godtgørelse, som afholdes under § 20.93.25. (Deltagerstøtte inden for EVE-rammen) som følge af uddannelsesdirektivet. Denne udgift er også nettoudgiftsneutral. Hertil kommer en udgift finansieret af arbejdsgiverne via Arbejdsgivernes Elevrefusion på 5,4 mio. kr. til lønrefusion til den enkelte arbejdsgiver for erhvervsuddannelseselevens løn under skoleophold. Denne udgift er udgiftsneutral for arbejdsgiverne under ét, da der er tale om en omfordeling mellem arbejdsgivere.

5.2 Økonomiske konsekvenser forbundet med statslig administration

Indførelse af de obligatoriske kvalifikationsordninger, herunder indførelse af obligatorisk kvalifikationsbevis medfører yderligere statslig administration i form af godkendelse af og tilsyn med uddannelsescentre, udvikling og vedligeholdelse af uddannelsesplaner, udarbejdelse og afvikling af prøver, registrering og udstedelse af beviser m.v.

Varetagelsen af disse nye ordninger og opgaver forventes at medføre nye skønnede udgifter på ca. 7,8 mio. kr. årligt (2007-niveau), når ordningen er fuldt indfaset i 2014.

Allerede i 2006 og også i 2007 er der udgifter i forbindelse med forberedelse og etablering af de obligatoriske kvalifikationsordninger. Det drejer sig bl.a. om etablering af en indfasningsordning for chauffører i efteruddannelsen (jf. pkt. 4), etablering af system til godkendelse af uddannelsescentre, udvikling af uddannelsesplaner, udarbejdelse af prøver, EU-udbud af den fysiske kortudstedelse samt etablering af IT-systemer til håndtering af prøver og registrering af chauffører/kortudstedelse.

Udgifterne finansieres ved et formålsbestemt, omkostningsdækkende gebyr for modtagelse af det obligatoriske kvalifikationsbevis (jf. pkt. 3.3). Gebyrindtægterne skal dække de langsigtede gennemsnitsomkostninger (2007-17) ved administration af ordningen. Det vurderes løbende, om gebyrniveauet er i overensstemmelse med det langsigtede gennemsnitlige omkostningsniveau.

Af tabellen nedenfor fremgår de skønnede årlige udgifter til administration af ordningen og forventede gebyrindtægter i indfasningsperioden.

Skønnede årlige administrationsudgifter i indfasningsperioden (mio. kr. i 2007-niveau)

	Udgifter	Forventede antal beviser	Forventede gebyrindtægter	Mellem- finansieringsbehov
2006	0,6	0	0,0	0,6
2007	5,1	0	0,0	5,1
2008	5,6	2.600	1,3	4,3
2009	5,6	5.200	2,7	2,9
2010	5,6	5.200	2,7	2,9
2011	5,6	9.000	4,6	1,0
2012	6,1	18.800	9,6	-3,5
2013	6,1	19.400	9,9	-3,8

2014	7,8	19.800	10,1	-2,3
2015	7,8	20.000	10,2	-2,4
2016	7,8	20.000	10,2	-2,4
2017	7,8	20.000	10,2	-2,4
I alt	71,5	140.000	71,5	0,0

Som det fremgår af tabellen, vil der være større omkostninger end indtægter forbundet med ordningen til og med 2017, der skal mellemfinansieres, inden det kan forventes, at de årlige gebyrindtægter og administrationsomkostninger balancerer.

Opgaven ”Administration af chaufføruddannelsen” indbudgetteres på en selvstændig hovedkonto (driftsbevilling) under Færdselsstyrelsen. Da udgifter og indtægter skal balancere på længere sigt, er det hensigten fremadrettet at sigte på, at den nettoudgiftsbevilling, der tildeles Færdselsstyrelsen, skal være en nul-bevilling. Indtil dette tidspunkt forventes mellemfinansieringen af initialudgifterne til ordningen håndteret på følgende måde:

Færdselsstyrelsen vil få en bevilling i 2007 på tillægsbevilling til finansloven (TB) og nettoudgiftsbevilling i 2008-2011 på finansloven på henholdsvis:

skønnet ca. 5,7 mio. kr. i 2007 (svarende til afholdte udgifter i 2006-2007),

skønnet ca. 4,3 mio. kr. i 2008,

skønnet ca. 2,9 mio. kr. i 2009

skønnet ca. 2,9 mio. kr. 2010, samt

skønnet ca. 1,0 mio. kr. i 2011.

Disse bevillinger vil modsvares af, at Færdselsstyrelsen får negative nettoudgiftsbevillinger på finansloven over de følgende 6 år fordelt med:

skønnet ca. -3,5 mio. kr. i 2012,

skønnet ca. -3,8 mio. kr. i 2013,

skønnet ca. -2,3 mio. kr. i 2014

skønnet ca. -2,4 mio. kr. i 2015

skønnet ca. -2,4 mio. kr. i 2016, samt

skønnet ca. -2,4 mio. kr. i 2017.

Som det fremgår af ovenstående vil denne model være udgiftsneutral for staten over en længere årrække.

Færdselsstyrelsen forventer årligt (fra 2007 og fremover) at bruge 3 årsværk og ca. 1,6 mio. kr. i lønsum til administration af chaufføruddannelsen. I 2006 har Færdselsstyrelsen anvendt 1 årsværk og ca. 0,6 mio. kr. i lønsum. Lønudgifterne for 2006 og 2007 på i alt 4 årsværk og 2,2 mio. kr. bevilges på TB i 2007. De årlige lønudgifter fra 2008 og frem på 3 årsværk og 1,6 mio. kr. i lønsum indbudgetteres på Finansloven fra og med FFL08.

Statskassen vil kompensere Færdselsstyrelsen for et eventuelt underskud på indtægtssiden i perioden 2007-2018 i forhold til det budgetterede - enten på årets tillægsbevillingslov eller på kommende finanslovsforslag. Mellemlønsfinansieringen vil indgå i den samlede opgørelse af omkostninger, så der på sigt finansieres af gebyrer.

5.3 Økonomiske konsekvenser forbundet med chaufførkvalifikationer

Den grundlæggende kvalifikations- og efteruddannelse skaber øget fokus på trafiksikkerhed, bedre trafikadfærd og sikkerhed for erhvervschauffører. Dette forventes at have en positiv økonomisk betydning for det offentlige i form af en mindskelse af de generelle uheldsomkostninger. Herudover forventes øget fokus på chaufførernes sundhed at indebære positive økonomiske konsekvenser for det offentlige.

6. Administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Indførelse af de obligatoriske kvalifikationsordninger vil indebære, at vognmandsvirksomheder m.v. løbende skal undvære chauffører, når disse skal deltage i den obligatoriske efteruddannelse, der har en varighed pr. chauffør på 35 timer hvert femte år.

Indførelse af de obligatoriske kvalifikationsordninger vil tillige indebære, at uddannelsescentre, der ønsker at udbyde de obligatoriske kvalifikations- og efteruddannelser skal godkendes. Det gælder uanset, om der er tale om offentlige uddannelsessteder eller private køreskoler. Ifølge uddannelsesdirektivet kan godkendelse kun meddeles på baggrund af en skriftlig ansøgning, vedlagt specifikt angivne oplysninger og dokumenter. Dette krav gælder således tillige eksisterende uddannelsescentre, der allerede har opnået godkendelse inden for Undervisningsministeriets ressortområde.

7. Administrative og økonomiske konsekvenser for borgerne

Lovforslaget isoleret set har ingen administrative konsekvenser for borgerne. Lovforslaget har alene til formål at indføre de nødvendige hjemmelsbestemmelser i lov om godskørsel og lov om buskørsel til gennemførelse af kvalifikationsordningerne for chauffører i uddannelsesdirektivet.

Gennemførelsen af en grundlæggende kvalifikations- og efteruddannelsesordning vil dog medføre, at de relevante chauffører skal gennemgå de pågældende uddannelser og ansøge om udstedelse af kvalifikationsbevis.

De administrative byrder for chaufførerne ved ansøgning om udstedelse af kvalifikationsbevis søges dog begrænset mest muligt eventuelt gennem indførelse af en elektronisk ansøgningsprocedure via uddannelsescentrene.

Der forventes ikke ændringer i den nuværende finansieringsmodel for de eksisterende uddannelser på området. Der vil således kunne være tale om hel eller delvis egenbetaling for deltagelse på de relevante uddannelser.

Chaufførerne skal betale et gebyr på anslået ca. kr. 500,- for modtagelse af et kvalifikationsbevis.

8. Lovforslagets miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget skønnes at have positive miljømæssige konsekvenser som følge af øget fokus på rationelt brændstofforbrug gennem de obligatoriske kvalifikationsordninger.

9. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF (EF-Tidende 2003 nr. L 226 s. 0004-0017).

10. Høring

Lovforslaget har været i høring hos de i bilag 2 nævnte organisationer m.v. Høringsnotat er lagt på høringsportalen.

11. Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for det offentlige	Mindskelse af uheldsomkostninger som følge af øget fokus på trafiksikkerhed, bedre trafikadfærd samt sikkerhed og sundhed for erhvervschauffører.	Lovforslag isoleret set har ingen negative konsekvenser/merudgifter, men gennemførelse af kvalifikationsordninger har følgende konsekvenser: Aktivitetsstigning som følge af obligatoriske krav til erhvervschauffører skønnes at medføre merudgifter for staten på ca. 35,1 mio. kr. ved fuld indfasning i 2014. Der forventes endvidere årlige statslige udgifter på 49,9 mio.kr. til lønrefusion/godtgørelse af arbejdsgiverudgifter.

		Varetagelsen af de nye kvalifikationsordninger og opgaver forventes at medføre nye skønnede udgifter på ca. 7,8 mio. kr. årligt, når ordningen er fuldt indfaset i 2014.
Administrative konsekvenser for det offentlige	ingen	Indførelse af de obligatoriske kvalifikationsordninger, herunder indførelse af obligatorisk kvalifikationsbevis medfører yderligere statslig administration i form af godkendelse af og tilsyn med uddannelsescentre, udvikling og vedligeholdelse af uddannelsesplaner, udarbejdelse og afvikling af prøver, registrering og udstedelse af beviser samt generel administration.
Administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet		En arbejdsgiver vil løbende skulle undvære chauffører, når disse skal deltage i den obligatoriske efteruddannelse (35 timer hvert femte år). Uddannelsescentre skal ansøge om godkendelse, herunder de uddannelsescentre, der allerede er godkendt indenfor Undervisningsministeriets ressortområde.
Administrative og økonomiske konsekvenser for borgerne	Ingen	Chauffører skal gennemføre grundlæggende kvalifikations- og efteruddannelse og ansøge om udstedelse af kvalifikationsbevis. Der skal betales et gebyr på anslået ca. kr. 500 for modtagelse af et kvalifikationsbevis.
Miljømæssige konsekvenser	Øget fokus på rationelt brændstofforbrug gennem de obligatoriske kvalifikationsordninger.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskra v for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF (EF-Tidende 2003 nr. L 226 s. 0004-0017).	

Bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Et forslag til ændringslov som gennemfører et direktiv, bør ud over sin egen note indeholde en bestemmelse, der fastsætter indholdet af noten i den ændrede lov. Med bestemmelsen fastsættes indholdet i notehenvi- sning i lov om buskørsel til uddannelsesdirektivet.

Til nr. 2

Den foreslåede bestemmelse fastlægger, at transport- og energiministeren kan fastsætte regler om gebyr for udstedelse af kvalifikationsbeviser til buschauffører. Gebyrindtægterne skal dække de langsigtede gennemsnitsomkostninger ved administration af kvalifikationsordningerne. Gebyret vil skønsmæssigt anslået blive på kr. 500,- pr. kvalifikationsbevis.

Til nr. 3

Den foreslåede bestemmelse fastlægger, at gebyr for udstedelse af kvalifikationsbeviser til buschauffører ligesom øvrige gebyrer, der fastsættes efter busloven, med tillæg af renter kan inddrives af restancein- ddrivelsesmyndigheden under Skatteministeriet ved udpantning og ved lønindeholdelse.

Til nr. 4

Den foreslåede bestemmelse fastlægger, at transport- og energiministeren kan bemyndige andre offentlige myndigheder samt private til at varetage administrationen af opgaver i medfør af de administrative bestemmelser, der er fastsat for at gennemføre uddannelsesdirektivet, f.eks. udstedelse af kvalifikationsbeviser, prøvevirksomhed m.v. Transport- og energiministeren kan samtidig med bemyndigelsen til at varetage disse administrative opgaver, bemyndige til at træffe afgørelser i nødvendigt omfang efter de administrative bestemmelser, der er fastsat for at gennemføre uddannelsesdirektivet.

Til § 2

Til nr. 1

Et forslag til ændringslov som gennemfører et direktiv, bør ud over sin egen note indeholde en bestemmelse, der fastsætter indholdet af noten i den ændrede lov. Med bestemmelsen fastsættes indholdet i notehenvi- sning i lov om godskørsel til uddannelsesdirektivet.

Til nr. 2

Den foreslåede bestemmelse fastlægger, at transport- og energiministeren kan fastsætte regler om gebyr for udstedelse af kvalifikationsbeviser til lastbilchauffører. Gebyrindtægterne skal dække de langsigtede gennemsnitsomkostninger ved administration af kvalifikationsordningerne. Gebyret vil skønsmæssigt anslået blive på kr. 500,- pr. kvalifikationsbevis.

Til nr. 3

Den foreslåede bestemmelse fastlægger, at gebyr for udstedelse af kvalifikationsbeviser til lastbilchauffører ligesom øvrige gebyrer, der fastsættes efter godkørselsloven, med tillæg af renter kan ind-

drives af restanceinddrivelsesmyndigheden under Skatteministeriet ved udpantning og ved lønindeholdelse.

Til nr. 4

Den foreslåede bestemmelse fastlægger, at transport- og energiministeren kan bemyndige andre offentlige myndigheder samt private til at varetage administrationen af opgaver i medfør af de administrative bestemmelser, der er fastsat for at gennemføre uddannelsesdirektivet, f.eks. udstedelse af kvalifikationsbeviser, prøvevirksomhed m.v. Transport- og energiministeren kan samtidig med bemyndigelsen til at varetage disse administrative opgaver, bemyndige til at træffe afgørelser i nødvendigt omfang efter de administrative bestemmelser, der er fastsat for at gennemføre uddannelsesdirektivet. Bestemmelsen fastlægger tillige, at der kan fastsættes regler om kvalifikationskrav til lastbilchauffører, f.eks. et særligt alderskrav og krav om en vis erfaring som fører af et motorkøretøj. Regler om kvalifikationskrav kan tillige indeholde særlige krav til prøve af kvalifikationer, f.eks. krav om en praktisk prøve.

Til § 3

Det foreslås at loven træder i kraft den 1. juli 2007.