

Talepapir til brug for samråd om efteruddannelse for bus- og godschauffører den 7. oktober 2010

Samrådsspørgsmål

Samrådsspørgsmål AK– TRU alm. del,
stillet til transportministeren den 14.
september 2010:

”Hvad vil ministeren gøre for at sikre, at alle gods- og buschauffører får mulighed for at deltage i efteruddannelse inden for opdatering i færdselsregler, ny teknologi i køretøjer, energirigtig kørsel, sikkerhed og sikker kørsel, førstehjælp, mv. mindst en uge hvert femte år, som nye EUregler foreskriver? Og hvad har ministeren tænkt sig at gøre for at sikre, at det kan ske uden løntab og ekstra omkostninger for de pågældende chauffører?

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Anne Baastrup (SF).”



Uddannelsesdirektivet

Jeg vil gerne indledningsvis slå fast, at jeg alene har direktivet og de faglige krav til efteruddannelse af bus- og godschauffører under mit område. Finansiering af uddannelsen og gebyr for uddannelsesbevis er en sag mellem arbejdsmarkedets parter, som jeg ikke blander mig i. Staten betaler via Undervisningsministeriet et bidrag, når uddannelsen gennemføres som arbejdsmarkedsuddannelse, og jeg skal derfor henvise her til, såfremt der skulle være spørgsmål til denne del.

Reglerne i EU's Uddannelsesdirektiv om grundlæggende kvalifikationsuddannelse og efteruddannelse af bus- og godschauffører har til formål at sikre, at chauffører har de nødvendige kvalifikationer. Uddannelsen skal medvirke til at øge færdselssikkerheden og forbedre miljøet.

Reglerne har været gældende fra den 10. september 2008 for chauffører, der udfører erhvervsmæssig buskørsel og fra den 10. september 2009 for chauffører,



der udfører erhvervsmæssig godstransport.

Efteruddannelse

Efteruddannelsen varer fem dage, og indholdet er tilrettelagt i tæt samarbejde med transportbranchens organisationer.

Tre af dagene indeholder obligatoriske fag som eksempelvis opdatering af færdselsregler, køre- og hviletidsregler, trafiksikker, defensiv og energirigtig kørsel. Der indgår i den forbindelse to individuelle køretimer i efteruddannelsen.

De sidste to dage kan chaufføren vælge imellem en række forskellige kurser f.eks. avanceret køreteknik, kørsel med temperaturfølsomt gods eller kørsel med specielle busser.

Chaufføren får således ajourført de kundskaber, som er væsentlige for hans eller hendes arbejde med særlig vægt på færdselssikkerhed og rationelt brændstofforbrug.



Indfasningsordningen

Der er fastsat en tidsplan, der skal sikre en vis spredning af efteruddannelsen for de ca. 76.000 chauffører, som skal indfases i ordningen. Den enkelte chauffør bliver ikke indkaldt til efteruddannelse, men fødselsdatoen er afgørende for, hvornår den pågældende senest skal have gennemført efteruddannelsen.

Indfasningsordningen er afsluttet ved udgangen af 2014. Siden reglernes ikrafttræden har allerede ca. 15.000 bus- og godschauffører gennemført efteruddannelse.

Gebyr for bevis

Efter endt efteruddannelse udstedes et chaufføruddannelsesbevis til chaufføren. Det blev ved en ændring af bus- og godskørselsloven i 2007 vedtaget, at der skal betales et gebyr for udstedelse af beviset.

Gebyret, der for øjeblikket er på 500 kr., er et formålsbestemt, omkostningsdækkende gebyr. Gebyrindtægterne skal dække



omkostningerne ved den samlede administration af ordningen.

Det er ikke reguleret i loven, hvem der skal betale gebyret for beviset. Men da det er et personligt bevis, vil det – med mindre der indgås aftale om andet – være chaufføren, der skal afholde udgiften til gebyret.

Det vil imidlertid kunne aftales mellem en vognmand og dennes chauffører eller i brancheaftaler/overenskomster, at f.eks. arbejdsgiveren skal betale for beviset.

Dette ses i vid udstrækning på en række områder i dag.

Arbejdsmarkedets parter har således på rutebusområdet indgået en frivillig brancheaftale om, at arbejdsgiveren afholder udgifterne i forbindelse med en chaufførs efteruddannelse.

Et andet område er førerkort til den digitale fartskriver, tachografen. Det blev



indført ved en ændring af færdselsloven i 2005 med et gebyr på 525 kr. for udstedelse af førerkort.

Arbejdsmarkedets parter indgik dengang en frivillig brancheaftale om, at arbejdsgiveren betalte førerkortet. Chaufføren skulle dog selv betale, såfremt han forlod virksomheden inden seks måneder efter, at kortet var udstedt. Denne ordning er nu en del af overenskomsterne på bus- og godsområdet.

Et andet eksempel er gebyret på 260 kr. for fornyelse af erhvervskørekort på busområdet, hvor der ligeledes er fundet en fælles brancheløsning. Det fremgår således af overenskomsterne på busområdet, at arbejdsgiveren betaler for fornyelse af erhvervskørekort.

Erfaringerne viser således, at der i vid udstrækning findes løsninger i branchen vedrørende betaling af gebyrerne, i særdeleshed gennem frivillige brancheaftaler/overenskomster.



Deltagerbetaling og
løntabsgodtgørelse

Undervisningsministeriet har om finansieringen af uddannelsen oplyst, at i det omfang efteruddannelsen gennemføres som en arbejdsmarkedsuddannelse, er finansieringen den samme som ved deltagelse i al anden arbejdsmarkedsuddannelse. Dvs., at undervisningen finansieres med tilskud fra staten og med en deltagerbetaling.

Der er ikke fastsat regler for, hvem der betaler deltagerbetalingen, men det er Undervisningsministeriets opfattelse, at den oftest betales af arbejdsgiveren.

Deltagere, der ikke har en uddannelsesbaggrund, der overstiger niveauet for en erhvervsuddannelse, kan opnå voksen- og efteruddannelsesgodtgørelse samt tilskud til kost og logi og befordringstilskud. Godtgørelsen tilfalder medarbejderen, hvis deltagelsen sker uden løn fra arbejdsgiveren i den tid, hvor medarbejderen er på uddannelse. Hvis medarbejderen får løn,



kan godtgørelsen udbetales til arbejdsgiveren som lønkomensation.

Jeg kan oplyse, at undervisningsministeren ikke påtænker yderligere økonomisk komensation.

Afslutning

Vi skal jo heller ikke glemme, at efteruddannelse også i høj grad kommer den enkelte chauffør til gode – det er en væsentlig forudsætning for at deltage på dagens arbejdsmarked, at man holder sig skarp og får sine kompetencer udviklet hele tiden.

Jeg håber derfor, at arbejdsmarkedets parter på turistkørsel- og godstransportområdet også vil finde en løsning vedrørende finansiering af efteruddannelsen i lighed med de løsninger, der er tilvejebragt af arbejdsmarkedets parter på andre områder.