

NOTAT

Dato 28-02-2017
J. nr. 2017 - 779

Grund- og nærhedsnotat om Kommissionens forslag til ændring af Uddannelsesdirektivet (direktiv om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej) og Kørekortsdirektivet

KOM(2017) 47 final

Notatet oversendes endvidere til Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg.

Nyt notat

1. Resumé

Europa-Kommissionen fremsatte d. 1. februar 2017 et forslag til ændring af direktiv 2003/59/EF om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og direktiv 2006/126/EF om kørekort.

Det overordnede formål med ændringsdirektivet er at rette op på visse mangler, der blev afdækket i en evaluering fra 2014.

Med forslaget præciseres flere af direktivets undtagelser, og der fastsættes en ny undtagelse for førere af køretøjer tilhørende landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- og fiskerivirksomheder ved kørsel med egne varer. Endvidere præciseres rammevilkårene for og indholdet i efteruddannelsen. Der indføres krav om, at medlemsstaterne skal være i stand til at udstede chaufføruddannelsesbevis til alle chauffører, der gennemfører efteruddannelse i den pågældende medlemsstat. Endelig sker der en ajourføring af indholdet i uddannelserne.

Danmark er generelt positiv over for Europa-Kommissionens forslag om ændring af direktiv 2003/59/EF og 2006/126/EF.



En vedtagelse af forslaget vil medføre behov for ændring af bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport (BEK nr. 877 af 08/07/2015) og af kørekortsbekendtgørelsen (BEK nr. 312 af 25/03/2015).

Forslaget forventes ikke at have statsfinansielle konsekvenser. Det vurderes, at forslaget vil have mindre, positive erhvervsøkonomiske konsekvenser

2. Baggrund

Europa-Kommissionen (herefter benævnt "Kommissionen") har ved KOM-nr. 47 af 1. februar 2017 fremsendt forslag om direktiv om ændring af direktiv 2003/59/EF om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og direktiv 2006/126/EF om kørekort.

Forslaget er oversendt til Rådet den 1. februar 2017 i dansk sprogversion. Det er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

3. Formål og indhold

Det overordnede formål med Uddannelsedirektivet er at udvide arbejdskraftens fri bevægelighed og sikre fri bevægelighed for førere. Endvidere er formålet at hæve standarderne blandt nye chauffører og opretholde og forbedre eksisterende bus- og godschaufførers erhvervs kvalifikationer i hele EU. Direktivet sigter specifikt på at øge chaufførernes opmærksomhed på risici med henblik på at reducere disse og øge trafiksikkerheden. Endvidere indeholder direktivet standarder for erhvervs kvalifikationer, som skal sikre lige konkurrencevilkår i hele EU. Der er således krav om grundlæggende uddannelse for nye bus- og godschauffører og fem dages efteruddannelse hvert femte år for alle bus- og godschauffører. Der er tale om en minimumsændring og således ikke en revision af hele direktivets område.

En rapport om gennemførelse af direktivet fra 2012, en offentlig høring i 2013 og en evaluering af direktivet fra 2014 afdækkede visse mangler, som er til hinder for effektiviteten og sammenhængen i de retlige rammer, og som undergraver direktivets oprindelige mål. Disse mangler vedrører følgende forhold:

- 1) Chaufførerne har vanskeligt ved at få anerkendt fuldført uddannelse gennemført i en anden medlemsstat.
- 2) Indholdet af uddannelsen er kun delvist relevant for chaufførernes behov.
- 3) Der er vanskeligheder med og juridisk usikkerhed i fortolkningen af undtagelserne.



4) Der er uoverensstemmelser mellem aldersgrænserne i direktivet om efteruddannelse af erhvervschauffører (2003/59/EF) og direktivet om kørekort (2006/126/EF).

Efter Kommissionens opfattelse vil ændringsforslaget rette op på disse mangler.

Undtagelserne fra direktivets anvendelsesområde præciseres, således at de fremstår klarere og i overensstemmelse med de tilsvarende undtagelser på køre- og hviletidsområdet. Eksempelvis præciseres det i undtagelsen vedrørende førere af brandbiler, at den kun gælder, hvis kørslen sker som led i brandvæsenets funktioner.

Endvidere foreslås fastsat en ny undtagelse, der undtager førere af køretøjer tilhørende landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- og fiskerivirksomheder ved kørsel med egne varer fra kravet om kvalifikationsuddannelse.

Det foreslås, at det præciseres, at efteruddannelsen skal omfatte mindst ét emne om trafikikkerhed, at det samme emne ikke må gå igen i samme efteruddannelsesforløb, og at det skal sikres, at uddannelsen er relevant for det arbejde, som den konkrete chauffør udfører.

Desuden foreslås indført krav om, at medlemsstaterne skal være i stand til at udstede chaufføruddannelsesbevis til alle chauffører, der gennemfører efteruddannelse i den pågældende medlemsstat.

Bilagene til direktivet, der beskriver krav til indholdet af kvalifikationsuddannelserne, foreslås ajourført, således at kravene blandt andet bedre afspejler den aktuelle situation vedrørende køretøjernes teknologiske og tekniske egenskaber og styrker fokus på brændstoffektiv kørsel.

Desuden foreslås det, at andre uddannelser, som kræves i henhold til anden EU-lovgivning, f.eks. farligt gods-kurser og dyretransportkurser, fremover kan indgå i efteruddannelsen, og der foreslås indført mulighed for brug af e-learning på både grund- og efteruddannelsen.

Da der for øjeblikket ikke er fastsat samme aldersgrænser i uddannelsesdirektivet (18 år for førere af lastbiler og 21 år for førere af busser) og i kørekortdirektivet (21 år for førere af lastbiler og 24 år for førere af busser), foreslås aldersgrænserne i kørekortdirektivet bragt i overensstemmelse med aldersgrænserne i uddannelsesdirektivet, når erhvervelse af kørekort sker i forbindelse med kvalifikationsuddannelsen.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Sagen behandles i TRAN-udvalget i Europa-Parlamentet. Der foreligger endnu ikke en udtalelse eller dato for, hvornår Europa-Parlamentet forventes at behandle sagen i TRAN-udvalget eller på samlingen.



5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at problemet med den gensidige anerkendelse af efteruddannelse taget i en anden medlemsstat ikke kan løses effektivt af de enkelte medlemsstater alene. Der er derfor behov for lovgivningsmæssige foranstaltninger i EU for at sikre, at medlemsstaternes administrative praksis tillader gensidig anerkendelse af uddannelse i EU.

Forskellige fortolkninger af direktivet og forskellig praksis i medlemsstaterne påvirker det indre markeds funktionsmåde negativt. Kun fælles EU-regler kan skabe lige konkurrencevilkår for vejtransportvirksomheder og samtidig sikre et minimum af trafiksikkerhed.

På den baggrund konkluderes det, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

Uddannelsesdirektivet er gennemført ved bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport (BEK nr. 877 af 08/07/2015).

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget vil medføre behov for ændring af bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport (BEK nr. 877 af 08/07/2015) og af kørekortsbekendtgørelsen (BEK nr. 312 af 25/03/2015).

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget forventes ikke at have statsfinansielle konsekvenser. Det skyldes, at vi allerede kan udstede chaufføruddannelsesbeviser til alle chauffører, herunder udenlandske chauffører, som gennemfører kvalifikationsuddannelsen i Danmark. Endvidere vil der kun være behov for at foretage meget få justeringer af de kvalifikationsuddannelser, der allerede udbydes i Danmark. Der er således kun tale om mindre ændringer.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes ikke at have konsekvenser for samfundsøkonomien.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Det vurderes, at forslaget vil have mindre, positive erhvervsøkonomiske konsekvenser som følge af dels den foreslåede undtagelse for landbrugs-, gartneri-,



skovbrugs-, opdræts- og fiskerivirksomheder og dels, at farligt gods uddannelsen og dyretransportuddannelsen kan indgå i efteruddannelsen.

Side 5/8

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

8. Høring

Forslaget er sendt i høring den 3. februar 2017 i EU-specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig.

Følgende høringssvar er modtaget:

Brancheforeningen for den danske vejgodstransport (ITD):

”ITD ønsker her at afgive høringssvar til forslag til direktiv om kvalifikationskrav for chauffører.

ITD mener, at Kommissionens forslag går i den rigtige retning, idet der har været behov for en del præciseringer og ens fortolkninger i forhold til det nuværende uddannelsesdirektiv.

Der er således behov for yderligere fleksibilitet i sammensætningen af de fag man gennemgår, og den faglige relevans for den enkelte chauffør skal være i orden. Kommissionen præciserer derudover, at hver medlemsstat skal give mulighed for at udstede enten et chaufførefteruddannelsesbevis – eller at dokumentere gennemført kursus på bagsiden af kørekortet (kode 95).

Kommissionen har med forslaget lyttet til en del af de ønsker, som ITD og den europæiske transportbranche er kommet med de senere år, og vi kan derfor bakke op om hovedlinjerne i forslaget.

Overordnet set udtrykker vi derfor tilfredshed med, at EU-Kommissionen fremlægger forslag til revision af gældende chaufførefteruddannelsesdirektiv. Det er der nemlig behov for.

Der er nemlig stor forskel på, hvordan reglerne i det nuværende direktiv fortolkes i medlemslandene. Fx er der en del medlemsstater, der IKKE anerkender gennemført chaufførefteruddannelse i et andet EU-land, selvom det udtrykkeligt står i reglerne, at det er alle lande forpligtet til.

Vi er også tilfredse med, at de enkelte medlemsstater mere tydeligt end hidtil pålægges at udstede enten en kode 95 bag på kørekortet – eller udstede et chaufførefteruddannelsesbevis. ITDs medlemmer har ved deres udenlandske statsborgere oplevet problemer med bl.a. Tyskland, der alene tilbyder den ene løsning (kode 95).



Ellers efterlyser ITD større fleksibilitet i gennemførelsen af kurserne. Der bør være plads til, at man på skolerne kan flytte mere rundt med de temaer/emner, som chaufførerne skal gennemgå.

Al undervisning skal naturligvis være relevant, og her har der hidtil været (for mange) eksempler på, hvor chauffører kommer på kursus (på den teoretiske del) inden for noget de ikke beskæftiger sig med til daglig. Der bør i videst muligt omfang tages hensyn til den enkelte kursists ønsker og behov.

Et andet emne er reglerne om hvornår en chauffør er undtaget fra kravet om efteruddannelse. Her er der øjensynligt stor forskel på, hvordan bestemmelsen udmøntes i praksis i medlemsstaterne. Nogle lande anerkender, at en værkstedmedarbejder gerne må køre rundt for at levere en ny lastbil til en kunde - uden at han skal have gennemført chaufførefteruddannelseskurset. Andre lande anerkender det ikke, så her er der behov for en skriftlig præcisering. Kommissionen har med forslaget til en vis grad præciseret reglerne om undtagelser for kursuskrav.

ITD lægger desuden vægt på, at der bør være sikkerhed for, at man forhindrer gentagelser af kursusindholdet fra gang til gang. En chauffør bør ikke - når han efter 5 år igen skal på skole 2. eller 3. gang - komme til at opleve den samme lærer, det samme materiale, den samme lastbil, den samme skole, det samme indhold, ja, det samme af altting. Det er fint, at EU Kommissionen ønsker en præcisering i direktivudkastet.

Vi anerkender, at der er emner, som man altid bør repeteres i hvert 5. år. Det er ikke mindst reglerne om køre-hvile-tid og førstehjælp, og test af ens kørselsfærdigheder.

Direktivet skal fungere som et rammedirektiv, hvor der skal være plads til at tage nye emner ind mellem evt. revisioner af direktivet. Fx sker der meget på det teknologiske/digitale område lige nu, hvilket gør at chaufføren bør have mulighed for at lære noget om de nye muligheder - også selvom der stod noget herom i direktivteksten for 5 eller 10 år siden. Der skal være plads til, at man kan justere i annekset til direktivet (fx 2 gange om året), for at sikre at der kan optages nye kursusemner undervejs.

Nogle lande (fx Tyskland) tillader, at et kursus kan sprede sig over 5 enkeltdage. Men kurset bør efter vores opfattelse ikke overstige en varighed på mere end 12 måneder, efter at chaufføren har gennemført den første kursusdag. Tyskland har i visse tilfælde forbrudt sig netop mod de regler, og det er fint, at dette forhold nu præciseres.

Vi bakker endelig op om, at EU-kommissionen lægger større vægt på hensynet til trafikikkerhed og kursus i brændstofvenlig kørselsadfærd.



ITD er således tilfreds med udspillet fra Kommissionen. Udfordringen bliver fremadrettet nok snarere at få medlemsstaterne til at udmønte reglerne, så de fortolkes ens i hele EU.”

DI Transport:

”DI Transport støtter generelt Kommissionens forslag, der har til formål at forbedre de nuværende regler for lastbils- og buschaufførers erhvervskvalifikationer, og forenkle de nuværende regler.

DI Transport kan støtte forslag til ændring af artikel 10, der sikrer en gensidig anerkendelse af kvalifikationsbevis og kode 95 på kørekort. Dette vil være en administrativ lettelse for branchen.

For så vidt angår forslag til ændring af bilag 1 til direktiv 2003/59/EF lægger DI Transport stor vægt på, at bilaget opdateres, så det bliver muligt at kombinere den lovpligtige efteruddannelse med andre relevante typer uddannelse, herunder transport af dyr, transport af farligt gods, som er nævnt i direktivforslaget. Det vil øge kvaliteten i uddannelse og give mulighed for at tilpasse efteruddannelsen til de konkrete behov og kompetencer, som den enkelte chaufføren har brug for i sin hverdag.

DI Transport kan støtte den foreslåede tilpasning af undtagelser, så de er i overensstemmelse med reglerne om køre- og hviletid. DI Transport skal derudover opfordre til, at regeringen forbindelse med den kommende revision af reglerne om køre og hviletid arbejder for at ændre undtagelsen i forordning 561/2006 for busser i rutekørsel fra 50 km til 100 km med henblik på at lette de administrative byrder for busbranchen.”

Erhvervsstyrelsen:

”Erhvervsstyrelsen vurderer, at forslagene ikke medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet og har dermed ikke yderligere kommentarer.”

Værnsfælles Forsvarskommando:

’Forsvaret har generelt ingen bemærkninger til EU direktiv om ændring af EU direktiv 2003/59/EF om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og direktiv 2006/126/EF om kørekort.

BAGGRUND

2003/59/EF og 2006/126/EF har været uformelt hørt ved Forsvarets kompetencecenter inden for færdselssikkerhed, der er Færdselsafdelingen ved Hærens Trænregiment. Forsvaret er tilfreds med, at Forsvaret forsat er fritaget for grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav, der er gældende for erhvervstransport af personel og gods.’



Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) har meddelt, at de ingen bemærkninger har.

9. Generelle forventninger til andre landes holdning

De andre landes holdning til forslaget er indtil videre generelt positiv.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen støtter som udgangspunkt det overordnede mål om at skabe ensartet fortolkning af direktivets undtagelser og ensartet praksis i alle medlemsstater samt at styrke færdselssikkerheden.

11. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.