

Fra: [Jørn Hedengran, Transportgruppen](#)
Til: info@fstyr.dk; sbre@fstyr.dk
Cc: [Kim Poder, Transportgruppen](#); [Leif Michael Larsen, Transportgruppen](#); [Anja Jaque, Transportgruppen](#)
Emne: Høring over bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport - J.nr.: 2023-496144
Dato: 27. maj 2024 14:58:44
Vedhæftede filer: [image001.png](#)

Hej Fstyr

3F Transport vil indledningsvis gerne takke Færdselsstyrelsen for det tilsendte bekendtgørelsesudkast.

Vi har tidligere været tilfredse med den nuværende aldersgrænse, men har haft indgående drøftelser gennem de sidste år med forskellige repræsentanter i branchen, og flere vognmænd, om fordele og ulemper ved en aldersnedsættelse af international buskørsel. Branchen har over for os oplyst at dette kunne være et skridt i den rigtige retning for at gøre op med danske krav, som er strengere end de gældende krav i EU-lovgivning.

3F Transport har derfor ikke indsigelser til det tilsendte bekendtgørelsesudkast.

Venlig hilsen



Jørn Hedengran
3F Transportgruppen
Kampmannsgade 4
1790 København V

Tlf: 8892 0308
Mobil 2917 9683



Det er os med overenskomster og faglige fællesskaber
ErDuOK.dk

Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport.

Sagsnr.: 2023-496144

Jeg indgiver svar på høringen med baggrund i 41 år i dansk politi. I denne periode stiftede en kollega og jeg - på opfordring af rigspolitichefen - det danske tungvognspoliti. Jeg bestred posten som fagområdeansvarlig under rigspolitiet, men tilgik i 2014 et af de nyoprettede tungvognscentre, Tungvognscenter Øst. Her virkede jeg med samme ansvarsområde frem til min pension i 2020.

Jeg har ingen bekymring ved nedsættelse af alderskravet henset til mine mange års erfaringer med danske transportvirksomheder og den ansvarlighed som disse udviser under udøvelse af deres virksomhed.

Derimod kan en nedsættelse af alderskravet fra 23 år til 21 år utilsigtet medføre, at en fører ikke kan opfylde i § 12 øvrige krav om i mindst to år sammenlagt at have virket enten som førere af lastbiler, hvis største tilladte totalvægt er over 3.500 kg, eller som førere af busser.

Denne eventuelle hindring udspringer af BEK nr. 1402 af 30/11/2023 (Gældende), Bekendtgørelse om kørekort, §§ 25 – 28. Alderskravene for erhvervelse af kørekort er her: C1 18 år, C 21 år, D1 21 år og D 24 år.

Derfor burde høringen tillige omhandle erfaringskravet og erfaringskravet bør af følgende årsager helt fjernes:

Jeg har gennem årene gentagne gange anmodet Færdselsstyrelsen (tidligere Trafikstyrelsen) ved chefkonsulent Lis Caspersen om en forklaring på, hvordan en fører skal dokumentere, det anførte krav. Skal det forstås som ansættelse i en gods- eller personbefordringsvirksomhed i mindst 2 år? Eller skal føreren kunne fremlægge diagramark/downloads fra analog/digital takograf for mindst 730 dage?

Samme Lis Caspersen oplyste også, at erfaringskravet er en ren dansk "opfindelse". Der er ikke fastsat krav herom i EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2003/59/EF, hvilket afspejles i formuleringen om det kun gælder førere af "*dansk registrerede*" busser.

Myndighedskontrol af erfaringskravet er ligeledes ikke-eksisterende.

Hverken direktivet eller den danske bekendtgørelse indeholder en definition af "*international personbefordring*"

Ved kørsel med dansk registreret bus i **andre EU-medlemsstater** er der ikke krav, da reglen kun fremgår i dansk bekendtgørelse, som ikke har retsvirkning udenfor dansk territorium.

Ved kørsel med dansk registreret bus i **Danmark** kan køretøjet ikke anses at være i international personbefordring, jf. BKI nr. 7 af 02/03/1956, Bekendtgørelse om den internationale færdselskonvention af 19. september 1949, som Danmark har ratificeret. Ved international trafik forstås:

"Et køretøj siges at være i international trafik på en stats territorium, såfremt:

- 1. Det ejes af en fysisk eller juridisk person, som normalt har bopæl uden for denne stat.*
- 2. Det ikke er registreret i denne stat*
- 3. Det midlertidigt er indført i denne stat"*

Det betyder – igen tolket af Færdselsstyrelsen (tidligere Trafikstyrelsen) – at en dansk registreret bus, der kører i Danmark, kan IKKE være i international trafik – uanset hvor bussen er på vej hen eller hvor den kommer fra.

Endvidere optræder begrebet *"international personbefordring"* også i bekendtgørelsens § 57, *"Krav til førere af busser, der anvendes til ikke-erhvervsmæssig personbefordring, hvor føreren ikke modtager betaling for at føre bussen"*

Lille indskydelse om mere faglig korrekt formulering af erfaringskravet i § 12.:

"Førere af dansk registrerede busser i international personbefordring skal ud over de i § 10 og § 11 nævnte krav være fyldt 23 år samt godtgøre, at de i mindst to år sammenlagt har virket enten som førere af lastbiler, hvis største tilladte totalvægt er over 3.500 kg, eller som førere af busser."

En "lastbil" kan ikke have en totalvægt under 3500 kg

Med venlig hilsen
Christian Møller Christensen



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 sbre@fstyr.dk

København, 7. maj 2024

Høringsvar vedr. udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport

Dansk PersonTransport (DPT) vil indledningsvis gerne takke Færdselsstyrelsen for det tilsendte bekendtgørelsesudkast. Nedsættelsen af alderskravet for international buskørsel har været en høj prioritet for DPT i mange år. Vi bifalder derfor, at alderskravet nedsættes.

Aldersnedsættelsen for international buskørsel vil efter vores overbevisning være med til at afhjælpe problematikken vedr. chaufførmanglen i Danmark, når buschaufførfaget bliver mere attraktivt for unge med nedsættelsen af alderskravet. Hertil er vi tilfredse med, at aldersnedsættelsen af international buskørsel er et skridt i den rigtige retning for at gøre op med danske krav, som er strengere end de gældende krav i EU-lovgivning.

DPT har således ikke indsigelser til det tilsendte bekendtgørelsesudkast.

Vi vil dog i forbindelse med denne høring gøre opmærksom på, at den nationale afstands- begrænsning for rutebuschauffører under 20 år fortsat udgør en unødvendig barriere. Afstands- begrænsningen mindsker ikke kun lysten til buschaufførfaget for unge aspirerende chauffører, men den udgør også en begrænsning for vognmænd, når de ansætter unge.

I sidstnævnte tilfælde udgør afstands- begrænsningen særligt et fleksibilitetsproblem for vogn- mænd, når planlægningen af og bud på busruter skal tage højde for chaufførernes alder. Vi vil derfor opfordre Færdselsstyrelsen og Transportministeriet til at løfte sagen ved de igangværende forhandlinger om revisionen af kørekorts- direktivet med henblik på, at Danmark på sigt kan fjerne de nationale afstands- begrænsninger for rutebuschauffører under 20 år.

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

Med venlig hilsen

Alexander Höilund

Erhvervspolitisk konsulent
Dansk PersonTransport

