

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: 7221 8899
E-mail: info@fstyr.dk
Web: www.fstyr.dk

Sagsnr.: 2022-211806
22-06-2022

Høringsnotat

Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport, bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om kørekort, bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om undervisningsplan for køreuddannelsen til lille bus (kategori D1) og bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om undervisningsplan for køreuddannelsen til lille bus med stort påhængskøretøj (kategori D1/E)

Færdselsstyrelsen har den 8. april 2022 sendt udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport, bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om kørekort, bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om undervisningsplan for køreuddannelsen til lille bus (kategori D1) og bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om undervisningsplan for køreuddannelsen til lille bus med stort påhængskøretøj (kategori D1/E) i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartter. Udkastene til bekendtgørelserne har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 9. maj 2022.

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Krifa, Transporterhvervets Uddannelser (TUR), ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport og Datatilsynet.

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra Dansk PersonTransport (DPT), 3F Transport, Dansk Erhverv Transport, Dansk Industri Transport, Trafikselskaberne i Danmark og Rådet for Sikker Trafik.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Færdselsstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

Færdselsstyrelsen skal bemærke, at høringssvar med forslag til materielle ændringer vedrørende andre bestemmelser end de ændrede ikke vil blive refereret nedenfor.

1. Generelle bemærkninger

3F, Dansk Erhverv Transport, Dansk Industri Transport, og Dansk PersonTransport kvitterer Færdselsstyrelsen for at handle hurtigt i forhold til at implementere de nødvendige ændringer på bekendtgørelsesniveau, der vil muliggøre et stort ønske i busbranchen om at nedsætte alderskravene for at køre bus.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der har været et politisk ønske om at nedsætte alderskravet for buschauffører for at imødekomme de udfordringer, der er i dag med chaufførmangel.

Færdselsstyrelsen har således udarbejdet regelændringer med henblik på hurtig ikrafttræden til den 1. juli 2022.

2. § 10 i bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport

3F, Dansk Erhverv Transport, Dansk Industri Transport, og Dansk PersonTransport bakker op om ændringerne i § 10 i bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport, idet der er en forventning om, at ændringerne samlet set vil være med til at løse en del af udfordringen med buschaufførmangel og samtidigt bidrage til at skabe en bedre aldersmæssig balance i busbranchen. 3F, Dansk Erhverv Transport, Dansk Industri Transport, og Dansk PersonTransport bemærker dog, at erhvervelsen af kørekort fra det fyldte 18. år bør gøres betinget af, at man samtidig starter på erhvervsuddannelsen til buschauffør.

Trafikselskaberne foreslår, at det ændrede alderskriterium i første omgang etableres som en forsøgsordning med evaluering efter 1-2 år. Baggrunden herfor er, at det vil kunne opleves som et stort ansvar for en 18-årig at have ansvaret for bussen. Der henvises til den 3-årige forsøgsordning, der blev etableret, da 17-årige fik adgang til at få kørekort til almindelig bil.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen er enig i, at det er en god idé at stille som et krav for erhvervelse af kørekort fra det fyldte 18. år, at man er startet på en erhvervsuddannelse til buschauffør.

Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at der ved betingelsen om, at man skal være startet på en erhvervsuddannelse som buschauffør sikres et vist niveau for færdselssikkerheden, hvor de pågældende elever løbende opbygger et erfaringsgrundlag under et omfattende oplærings- og uddannelsesforløb. Der kan i den forbindelse henvises til Vejdirektoratets nabohering af Sverige og Norge, hvor man siden henholdsvis 2011 og 2012 har tilladt 18-årige at køre bus. Her vurderer Vejdirektoratet, at de krav, der er i ordningerne til henholdsvis oplærings- eller uddannelsesforløb, og det forhold, at de yngre chauffører alene udfører kørsel på en begrænset rutelængde, formentlig har været afgørende for, at ordningerne ser ud til at virke tilfredsstillende. Bekendtgørelsen er derfor tilrettet i overensstemmelse hermed.

Færdselsstyrelsen finder det ikke på nuværende tidspunkt relevant at lave en decideret forsøgsordning, men bemærker, at der vil ske en evaluering af, hvad aldersnedsættelsen har haft af betydning 1–2 år efter reglernes ikrafttræden. Styrelsen bemærker i forlængelse heraf, at det antages at være et fåtal af personer, der gennemfører uddannelsen inden det fyldte 21. år, og der vil derfor formentlig være tale om, at der evalueres på baggrund af et spinkelt datagrundlag.

3. Betegnelsen 'rutekørsel'

3F, Dansk Erhverv Transport, Dansk Industri Transport, og Dansk PersonTransport opfordrer kraftigt til, at der anlægges en bred fortolkning af betegnelsen "rutekørsel" i artikel 5, stk. 3, nr. i, i direktiv nr. 2020/59/EF, så anvendelsesområdet for nedsættelsen af aldersgrænsen udvides til at inkludere alle former for buskørsel (rute, speciel rute, turist, offentlig kørsel). Det vil mærkbart forbedre anvendelsesmuligheden af den nedsatte aldersgrænse, hvis man i Danmark beslutter ikke at begrænse nedsættelsen af aldersgrænsen alene til en i øvrigt ubegrundet snævert defineret rutekørsel. Under alle omstændigheder bør speciel rutekørsel høre under den bredere betegnelse "rutekørsel".

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at styrelsen antager, at der er tale om en fejlhenviisning ved henvisningen til direktiv 2020/59/EF, og at der i stedet henvises til artikel 5, stk. 3, litra a, nr. i, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF.

Ved betegnelsen "rutekørsel" anlægges Færdselsstyrelsen samme fortolkning, som fremgår af § 19 i lov om trafikkselskaber, hvorfor det således ikke vil være muligt at udføre fjernbuskørsel inden for den forslåede aldersnedsættelse til 18 år.

4. § 12 i bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport

3F, Dansk Erhverv Transport, Dansk Industri Transport, og Dansk PersonTransport foreslår, at § 12 ændres, så det bliver tilladt fra det fyldte 21. år at føre dansk registrerede busser i international transport. Den nuværende bestemmelse følger den logik, at førerne skal have en vis erfaring fra national buskørsel, inden de kan køre internationalt. Det princip støttes der op om, men hvis aldersgrænsen som foreslået sættes ned til 18 år, vil det give mening også at konsekvensrette § 12, så chauffører med mindst 2 års erfaring kan få mulighed for at køre internationalt fra det fyldte 21. år, som også direktiv 2003/59/EF giver mulighed for.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der pågår undersøgelser af, hvorvidt det er muligt at fjerne § 12 i bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport. Som nævnt er der ikke særskilte regler i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF vedrørende international kørsel, og § 12 ses umiddelbart at være kommet til som følge af Danmarks tiltrædelse til AETR-overenskomsten (artikel 5). Færdselsstyrelsen vil som led i de igangsatte undersøgelser foretage nabohøring for en afklaring af, hvilke tilsvarende regler der gælder i vores nabolande.

Færdselsstyrelsen vil ved afslutningen af undersøgelserne vurdere, om der er grundlag for at fjerne bestemmelsen ved næstkommende ændring af bekendtgørelsen.

5. Mekanikere og mekanikerlærlinge

3F, Dansk Erhverv Transport, Dansk Industri Transport, og Dansk PersonTransport opfordrer til, at mekanikere og mekanikerlærlinge fra det fyldte 18. år får mulighed for at føre busser, der afprøves i forbindelse med reparation eller vedligeholdelse. Denne mulighed eksisterer allerede på godssiden, jf. § 26, stk. 3, i bekendtgørelse om kørekort, og tilsvarende bestemmelser bør indføres i § 28, stk. 3, for mekanikere og mekanikerlærlinge, der skal føre busser.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det ikke er muligt at fravige artikel 4, stk. 6, litra d, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF, hvor det fremgår, at medlemsstaterne kan nedsætte aldersgrænsen for kategori C til 18 år og kategori D til 21 år for køretøjer, der afprøves på vej i forbindelse med reparation eller vedligeholdelse.

6. Rutekørsel på strækninger der ikke overstiger 50 km

3F, Dansk Erhverv Transport, Dansk Industri Transport, og Dansk PersonTransport bemærker, at direktiv 2003/59/EF giver medlemsstaterne mulighed for på sit område at føre bus fra det fyldte 18. år ved rutekørsel på strækninger, der ikke overstiger 50 km. Herved forstås, at det er strækningen for den pågældende kørsel/rute, der ikke må overstige 50 km. Dvs. tomkørsel til og fra afgang- og bestemmelsessted ikke indregnes i denne strækning.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at muligheden for at udføre tomkørsel med busser omfattes af § 10, stk. 2, i bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport hvorefter man fra det fyldte 18. år kan køre busser uden passagerer i Danmark. Ved rutekørsel forstås kørsel med passagerer. Tomkørsel til og fra afgang- og bestemmelsessted vil derfor naturligt falde uden for anvendelsesområdet af § 10, stk. 1, nr. 2.

7. Trafiksikkerhed

Rådet for Sikker Trafik anerkender, at der pt. er mangel på buschauffører, og at der derfor kan være behov for mere arbejdskraft i branchen. Set ud fra en trafiksikkerhedsmæssig betragtning finder Rådet for Sikker Trafik det dog betænkeligt at løse problemet med manglende arbejdskraft ved at nedsætte aldersgrænsen for at køre bus fra 21 til 18 år. For det betyder, at meget unge mennesker med sparsom erfaring får ansvaret for at sidde bag rattet i et stort og tungt køretøj med potentielt mange passagerer.

Sættes aldersgrænsen ned, vil det med al sandsynlighed øge risikoen for ulykker med busser. Generelt er ulykkesrisikoen for unge bilister mellem 17 og 24 år, ca. 4 gange så høj pr. kørt kilometer, hvilket er langt højere end for mere erfarne bilister mellem 35 og 65 år. Det skyldes bl.a. manglende modenhed, manglende rutine bag rattet og en tendens til at tage flere chancer i trafikken. Ser man på de unge bilister isoleret, er der også forskel, idet risikoen pr. kørt kilometer for alvorligt tilskadekomne eller dræbte er ca. halvanden gange højere for en 18-20-årig, der

sidder bag rattet i en personbil, sammenlignet med en 21-23-årig, der sidder bag rattet i en personbil.

Det betyder, at jo yngre personen bag rattet i en personbil er, jo højere er ulykkesrisikoen. Overføres dette til busser, vil det sandsynligvis have nogenlunde samme betydning, der også rækker ud over den nuværende situation med mangel på arbejdskraft. Rådet for Sikker Trafik opfordrer derfor til, at området undersøges nærmere, og at der foretages beregninger af forslagets kort- og langsigtede trafikikkerhedsmæssige konsekvenser, inden man beslutter, om det skal gennemføres.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen anerkender de betænkeligheder, som Rådet for Sikker Trafik rejser i forhold til den trafikikkerhedsmæssige konsekvens af, at alderskravet nedsættes. Færdselsstyrelsen kan oplyse, at forslaget stilles efter politisk ønske for at komme udfordringen med mangel på chauffører til livs. Det bemærkes, at der med nedsættelsen af alderskravet fremadrettet vil stilles skærpede uddannelseskrav, hvor man fremadrettet skal gennemføre en 8-uger lang kvalifikationsuddannelse fremfor en 4-uger lang uddannelse, som det er i dag. Herudover skal kvalifikationsuddannelsen tages som led i erhvervsuddannelsen til buschauffør.

Færdselsstyrelsen kan derudover oplyse, at Vejdirektoratet har foretaget nabohøring af Sverige og Norge, for at belyse de trafikikkerhedsmæssige konsekvenser en aldersnedsættelse for buschauffører har haft der. Alderskravet blev nedsat til 18 år i Sverige i 2011 og i Norge i 2012. Nabohøringerne har vist, at ulykker med 18-20-årige buschauffører rent antalsmæssigt ikke udgør et markant trafikikkerhedsproblem. Hverken i Norge eller i Sverige har man observeret en markant stigning i antallet af trafikulykker med busser, efter at ordningen er indført. Der henvises i den forbindelse til, at der i begge lande gælder særlige vilkår for 18-20-åriges tilladelse til at føre bus, herunder krav om, at man har et særligt uddannelses-/oplæringsforløb og krav om, at man kun må føre bus i en fastrute, der ikke overstiger 50 km. Herudover bemærkes det, at der umiddelbart er særdeles få 18-20-årige, som er beskæftiget med buskørsel og dermed faktisk anvender ordningen.

Vejdirektoratet har i forbindelse med nabohøringen oplyst, at det er almindelig kendt og anerkendt, at ulykkesrisikoen for de yngste bilførende generelt er højere end for de ældre aldersgrupper. Det gælder både i Danmark og i udlandet, og det gælder også for erhvervschauffører.

Som følge af branchens bemærkninger og nabohøringen fastsættes der endvidere regler om, at aldersnedsættelsen alene finder anvendelse, hvis man også er ved at gennemføre en erhvervsuddannelse som buschauffør i den kollektive trafik. Uddannelsen består af skoleuddannelse fordelt på grundforløb og hovedforløb samt et praktisk forløb, hvor eleven er tilknyttet en virksomhed. Det sikrer, at chaufføren får indsigt både via uddannelse, men også via oplæring i en virksomhed, hvor eleven opnår erfaring og rutine.

Færdselsstyrelsen forventer, at der sker en evaluering af ændringerne efter 1–2 år.

Bilag 1

3F Fælles Fagligt Forbund
ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport
ATL - Transportens arbejdsgivere
Beskæftigelsesministeriet
BilsynsBranchen.dk
Brancheforeningen Flextrafik Danmark
Børne- og Undervisningsministeriet
Dansk Arbejdsgiverforening (DA)
Dansk Erhverv
Dansk Kørelærer-Union
Dansk PersonTransport (DPT)
Danske Kørelæreres Landsforbund (DKL)
Danske Regioner
Danske Speditører
Datatilsynet
Det Faglige Hus
DI - Dansk Industri
DI Transport
DTL - Danske Vognmænd
DTL's arbejdsgiverforening
Erhvervsstyrelsen (OBR)
FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd
FDM (Forenede Danske Motorejere)
FEP Forbundet for Erhvervsmæssig persontransport
Foreningen af Frie Kørelærere
Havarikommissionen for vejtrafikulykker
ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport

Justitsministeriet

KL - Kommunernes Landsforening

Krifa

Kørelærerforeningen

Køreprøvesagkyndiges Landsforening

Landbrug & Fødevarer

Motorstyrelsen

Rigsadvokaten

Rigspolitiet

Rådet for Sikker Trafik

Trafikstyrelsen

Trafikselskaberne i Danmark

Transport på DTU

Transporterhvervets Uddannelser (TUR)

Vejdirektoratet