

Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om uddannelse af erhvervschauffører til godstransport og personbefordring ad landevej«

(2001/C 260/16)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 21. februar 2001 under henvisning til EF-traktatens artikel 71 at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informations-samfundet, som udpegede Dethmer H. Kielman til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 6. juni 2001.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 383. plenarforsamling af 11.-12. juli 2001, mødet den 11. juli 2001, enstemmigt følgende udtalelse.

1. Indledning

1.1. Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport indeholder bestemmelser om erhvervsuddannelse for chauffører inden for godstransport og personbefordring ad landevej.

1.2. Indholdet af den uddannelse, der fører til udstedelse af kvalifikationsbevis, er fastsat i direktiv 76/914/EØF. Til dette direktiv hører et bilag, hvori det hedder, at uddannelsen med henblik på opnåelse af et kvalifikationsbevis mindst skal omfatte en række nærmere specificerede elementer, for så vidt de ikke allerede er omfattet af uddannelsen med henblik på opnåelse af førerbevis.

1.3. Både forordningen og direktivet er forældet. Forordningen stammer fra 1985, direktivet fra 1976. Det betyder, at navnlig den del af uddannelsens indhold, som ikke er optaget i EF-bestemmelserne om erhvervelse af kørekort (direktiv 91/439/EØF), er stærkt forældet.

1.4. Da der ikke i Fællesskabet, undtagen i Frankrig og Holland, eksisterer nogen forpligtelse til at følge en erhvervsuddannelse, udøver de fleste erhvervschauffører deres erhverv alene på grundlag af et kørekort. For visse former for godstransport som f.eks. transport af farlige stoffer gælder der naturligvis en strengere ordning.

1.5. Med henblik på at øge færdselssikkerheden og sikkerheden under stilstand, sikre tjenesteydelsernes kvalitet, fremme den erhvervsmæssige integration og påvirke beskæftigelsen i

positiv retning finder Kommissionen det vigtigt at indføre både en ordentlig grunduddannelse og en efter- og videreuddannelse.

1.6. Harmoniseret indførelse af en generel forpligtelse til at gennemføre denne uddannelse er samtidig et praktisk eksempel på, at man inden for EU tilstræber, at liberaliseringen af transportmarkedet skal gå hånd i hånd dels med tiltagende konkurrence, dels med harmonisering af de sociale og arbejdsretlige bestemmelser.

1.7. Det foreslåede direktiv indeholder en fællesskabsramme, som omfatter de eksisterende erhvervsuddannelser, jf. forordning (EØF) nr. 3820/85, og bidrager til løsning af en række specifikke problemer, der kendetegner erhvervschaufførmarkedet, såsom rekruttering af nye chauffører og sikring af chaufførernes duelighed.

2. Generelle bemærkninger

2.1. ØSU kan tilslutte sig Kommissionens opfattelse, at den nuværende situation, hvor erhvervschauffører inden for personbefordring og godstransport ad landevej fungerer uden nogen form for erhvervsuddannelse, må bringes til ophør. Det kan derfor også tilslutte sig det pragmatiske forslag om at indføre en obligatorisk minimumsuddannelse, som det allerede er sket i Holland og Frankrig.

2.2. ØSU har forståelse for de vanskeligheder, Kommissionen forventer, hvis der indføres krav om fuldstændig grunduddannelse, som i alt omfatter 420 timer. Hvis der blev stillet krav om at følge den fuldstændige grunduddannelse, ville det uden tvivl medføre problemer på arbejdsmarkedet. Selv under de nuværende omstændigheder er der betydelig mangel på kvalificerede chauffører.

2.3. Den obligatoriske minimumsgrunduddannelse varer 210 timer fordelt på seks uger a 35 timer. Det er således halvdelen af det antal timer, som den fuldstændige grunduddannelse omfatter. Den er obligatorisk for alle nye chauffører uanset alder og køretøjskategori. Indførelse af denne minimumsgrunduddannelse vil efter ØSU's opfattelse sætte de pågældende i stand til at fungere som erhvervschauffører i en yngre alder. Uddannelsens varighed må ses i relation til medlemsstaternes allerede eksisterende uddannelser og deres niveaukrav i forbindelse med kørekort og faglige kvalifikationer. På den baggrund må det undersøges, om antallet af undervisningstimer på kort sigt kan forøges.

2.4. Ved siden af minimumsgrunduddannelsen har Kommissionen indføjet princippet om efter- og videreuddannelse i direktivforslaget. Det foreslås, at chauffører hvert femte år skal følge efter- og videreuddannelse i fem dage. Kombineret med den forudgående minimumsuddannelse virker det som en god løsning, og erfaringerne fra Frankrig viser da også, at efter- og videreuddannelse har en positiv effekt.

2.5. ØSU kan tilslutte sig Kommissionens forslag om, at personer, der allerede fungerer som erhvervschauffører, når direktivet træder i kraft, fritages for minimumsuddannelsen. ØSU tilslutter sig ligeledes Kommissionens forslag om, at disse chauffører dog skal følge den obligatoriske efter- og videreuddannelse hvert femte år. Det svarer til en dag pr. år.

2.6. Kommissionen foreslår, at der opstilles kriterier for godkendelse af uddannelsesinstitutioner. Det finder ØSU ikke så vigtigt. Langt vigtigere er objektive kriterier for kontrol af eksamensinstitutionerne, som helst bør opstilles af de kompetente myndigheder i den pågældende medlemsstat.

3. Særlige bemærkninger

3.1. Det står ikke ØSU helt klart, hvilken målgruppe Kommissionen har for øje. I artikel 2 i direktivforslaget defineres en erhvervschauffør som en chauffør, der udfører godstransport »mod vederlag«. Falder chauffører, der beskæftiger sig med transport for egen regning, også ind under denne definition, eller gør de ikke? Kommissionen har nu forklaret, at alle chauffører, der ikke er omfattet af undtagelserne i direktivforslagets artikel 3, falder ind under definitionen, hvis de udfører godstransport med køretøjer med en lastevne på over 3,5 ton. Inden for personbefordring omfatter direktivet førere af køretøjer med over 9 personer, inklusive chaufføren.

3.2. Det står ikke ØSU klart, hvad Kommissionen mener med bemærkningen i begrundelsen om, at grunduddannelsen »vil øge ... sikkerheden under stilstand«. ØSU beder Kommissionen forklare dette nærmere.

3.3. Af forslagens begrundelse og af bilaget »Minimumskrav til erhvervsuddannelse« fremgår det efter ØSU's opfattelse ikke klart, om den fuldstændige grunduddannelse varer 420 eller 630 timer. Kommissionen har forklaret, at modsigelsen skyldes en ukorrekt formulering/oversættelse i teksten. Kommissionen understreger, at normen for den fuldstændige uddannelse er 420 timer i alt.

3.4. Kommissionen fastslår i artikel 9, at erhvervschauffører skal følge grunduddannelsen og efter- og videreuddannelsen i den medlemsstat, hvor de har deres sædvanlige bopæl, så man undgår såkaldt »kørekortturisme«. Da Kommissionen i samme artikel foreslår gensidig anerkendelse af minimumsgrunduddannelsesbeviser, kvalifikationsbeviser og efter- og videreuddannelsesbeviser, kan det efter ØSU's opfattelse ikke spille nogen rolle, hvor en erhvervschauffør følger grunduddannelsen og efter- og videreuddannelsen. Begrænsningen til den medlemsstat, hvor en chauffør har sin sædvanlige bopæl, stemmer ikke overens med forslaget om gensidig anerkendelse.

3.5. Efter ØSU's opfattelse lægger Kommissionen ikke tilstrækkelig vægt på det kvalitative aspekt, herunder navnlig de normer, medlemsstaterne skal overholde i forbindelse med eksamen. ØSU mener, at ordentlige eksamener er den eneste metode til at sikre, at kursisterne virkelig har taget uddannelsens indhold til sig; de er således lige så vigtige som uddannelsens varighed.

3.6. Kommissionen foreslår, at underviserne skal have fem års praktisk erhvervschaufførerfaring og have gennemgået den fuldstændige grunduddannelse og efter- og videreuddannelsen. Det er efter ØSU's opfattelse for restriktivt. Det er et spørgsmål, om der kan findes undervisere nok, hvis disse krav fastholdes. Kommissionen må i hvert fald indføje en flerårig overgangsbestemmelse i direktivet, hvis kravene til undervisernes kvalifikationer skal kunne opfyldes.

3.7. Dette direktiv skal nødvendigvis også gælde for ansøgerlandene, så snart de optages som medlemmer af EU, så man kan garantere færdselssikkerheden i et udvidet EU og undgå konkurrencefordrejning.

4. Sammenfatning og konklusioner

4.1. Generelt kan ØSU støtte Kommissionens forslag om indførelse af obligatorisk minimumsgrunduddannelse for erhvervschauffører kombineret med periodisk kontrol af de krævede kvalifikationer og om nødvendigt suppleret med efter- og videreuddannelse hvert femte år. Det vil nemlig bl.a. øge færdselssikkerheden, forbedre tjenesteydelsernes kvalitet og påvirke beskæftigelsen i positiv retning.

4.2. ØSU beder Kommissionen skabe klarhed om den nøjagtige målgruppe. Hvad menes der med »chauffører, som udfører godstransport mod vederlag«? Ligeledes bør Kommissionen forklare, hvad der menes med påstanden om, at grunduddannelse og efter- og videreuddannelse vil øge »sikkerheden under stilstand«.

4.3. Efter ØSU's opfattelse koncentrerer Kommissionen sig for stærkt om det kvantitative aspekt, nemlig

det minimale antal uddannelsestimer, og for lidt om eksamenskravene.

4.4. Ifølge Kommissionens forslag skal grunduddannelsen og efter- og videreuddannelsen gennemføres i den medlemsstat, hvor erhvervschaufføren har sin sædvanlige bopæl. Det svarer til kørekortdirektivets bestemmelser om erhvervelse af kørekort. Men ØSU er tilbøjelig til at mene, at det er en unødigt begrænsning i forbindelse med grunduddannelsen, ikke mindst når man betænker, at Kommissionen samtidig foreslår gensidig anerkendelse af grunduddannelsesbeviser, kvalifikationsbeviser og efter- og videreuddannelsesbeviser.

4.5. Endelig gør ØSU opmærksom på, at det bliver meget vanskeligt at finde det tilstrækkelige antal undervisere, når Kommissionen kræver, at de skal have fem års erhvervschaufførerfaring og have gennemgået den fuldstændige grunduddannelse og efter- og videreuddannelsen. Kommissionen bør overveje at ændre forslaget på det punkt.

Bruxelles, den 11. juli 2001.

Göke FRERICHs

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg