

Dansk Kørelærerskole

Til Retsudvalget v/ Karina Lorentsen Dehnhart

Marbæk Park 27
2750 Ballerup
Tlf.: 43 291 291

SE nr. 20 46 19 93

Vedr. Lovforslag L 85, Færdselslovens § 66

Ad. lovforslagets § 2 stk. 1: lovens ikrafttræden.

Uddannelseshold til kørelæreruddannelsen starter i marts/april henholdsvis september/oktober, hvilket er bestemt af, at Rigspolitiet afholder forprøve ultimo august og ultimo februar. Hvis lovens ikrafttræden fastholdes til 1. april 2014, vil de nye bestemmelser være gældende for de personer, der påbegynder deres uddannelse på fx Dansk Kørelærerskole 22. marts (14 måneders deltidsstudie for personer, der også skal passe erhvervsarbejde) eller 22. april (7 måneders fuldtidsstudie, hvor det ikke er muligt sideløbende at passe erhvervsarbejde), uden at uddannelsernes indhold og forudsætninger er fastlagt. På nuværende tidspunkt mangler der således bekendtgørelser både om bestemmelser for det pædagogiske uddannelsesforløb (lovforslagets § 66 stk. 1 nr. 3)) og bestemmelser om, hvilke kørekortkategorier aspiranterne skal have erhvervet for at kunne opnå godkendelse (lovforslagets § 66 stk. 2). Kørelærerskolerne skal endvidere have tid til at indarbejde de ændrede elevforudsætninger mv. i deres uddannelsesprogram.

På Dansk Kørelærerskole er der allerede nu mange tilmeldinger til de uddannelseshold, der er planlagt at skulle starte i foråret. En del af disse kommende studerende har eller vil snart tage konsekvenser af deres beslutning om kørelæreruddannelse i form af opsigelse af arbejde og/eller flytning til Københavnsområdet. Disse planlagte uddannelseshold forudsætter i både uddannelsesforløb, uddannelsesindehold og uddannelsespris de nugældende bestemmelser i Færdselslovens § 66.

For de, der har planlagt at deltage i vores fuldtidsstudie med en ugentlig belastning på ca. 40 timer, vil det ikke være muligt sideløbende at deltage i andre uddannelser som fx det i lovforslaget nævnte pædagogiske kursus på 120 timer eller erhvervelse af flere andre kørekortkategorier (evt. både til stor motorcykel (kategori A), lastbil (kategori C) og lastbil med stort påhængskøretøj (kategori C/E)).

På den ene side vil det for os som uddannelsessted være svært at anbefale kommende kørelæreraspiranter andet end at vente med at påbegynde deres uddannelse, indtil betingelserne og forudsætningerne for deres uddannelse ligger helt fast, og at de forinden erhverver sig de forventede nødvendige uddannelsesbetingelser (kørekortkategorier, erhvervskørekort og 120 timers pædagogisk kursus). På den anden side vil skolens økonomi ikke hænge sammen, hvis vi det næste halve år mister indtægt fra nye uddannelseshold).

Af ovennævnte grunde bør lovens ikrafttræden udsættes til efter kørelærerprøvens forprøve i august, hvilket vi siger 1. september 2014 eller derefter.

Ad. lovforslagets § 66 stk. 2: bestemmelser om erhvervede kørekortkategorier som forudsætning for at kunne opnå godkendelse.

Det er i bemærkningerne til lovforslaget anført, at Justitsministeriet vil udarbejde en bekendtgørelse, der vil kræve, at aspiranterne skal have erhvervet kørekort til stor motorcykel (kategori A), almindelig bil (kategori B), lastbil (kategori C), lastbil med stor påhængsvogn (kategori C/E) samt kørekort til erhvervsmæssig personbefordring

inden de kan erhverve godkendelse som kørelærer til almindelig bil (kat. B). Uanset uklarhed i bemærkningerne vil disse uddannelser reelt skulle gennemføres inden selve kørelæreruddannelsen påbegyndes.

Vi er enige i målet med denne bestemmelse - at en praktisk erfaring med at føre de forskellige køretøjstyper vil give kørelæreren en bedre forståelse og faglig ballast end den nuværende rent teoretiske viden. Men vi vil fraråde det foreslåede middel – at kørelæreraspiranterne skal have kørekort til alle kategorierne som forudsætning for at kunne opnå godkendelse som kørelærer til almindelig bil. Forslaget vil i sin nuværende form utvivlsomt medføre, at kørelæreruddannelsen på forhånd vil blive fravalgt af mange kvinder, der ikke inden en kørelæreruddannelse påbegyndes kan identificere sig med det at køre motorcykel og/eller være fører af en stor lastbil med tilkoblet stor påhængsvogn. Potentielle gode kørelærere med egenskaber, vi som samfund ønsker os dem, vil falde fra allerede inden uddannelsesstart. Det er desuden heller ikke normalt i det danske uddannelsessystem, at en fagligt snæver uddannelse er en forudsætning for at få en fagligt bredere uddannelse. Forholdet er normalt omvendt: bredere uddannelser kan være forudsætning for en mere snæver uddannelse. Fx vil den brede studentereksamen være en forudsætning for at kunne læse jura og få en juridisk embedseksamen, som så kan være en forudsætning for at få en mere snæver uddannelse som advokat osv.

Når man først er blevet uddannet kørelærer, vil forståelsen for et krav om praktisk erfaring med andre køretøjstyper (motorcykel og store vogntog) være meget dybere, og motivationen for at tilegne sig denne kunnen vil også være til stede hos begge køn. Det er i øvrigt ikke utænkeligt, at de ønskede kvalifikationer vil kunne erhverves uden egentlig at erhverve kørekortene fx ved bane- og skolekørsel.

Kravet om kørekort til erhvervsmæssig persontransport (kategori B), bør dog oprettholdes som forudsætning for at starte på kørelæreruddannelsen. Det vil sikre, at kørelæreraspiranten selv har den fornødne kørefærdighed i den køretøjskategori, hvori man ønsker at uddanne sig.

Vi vil derfor foreslå, at kravet om andre kørekortkategorier (til fx motorcykel (kategori A), lastbil (kategori C) og store vogntog (kategori C/E) end den, man ønsker at uddanne sig til (fx almindelig bil (kategori B)), kommer ind som et efteruddannelseskra-
v, der skal være opfyldt inden 2 år efter opnåelse af godkendelse som kørelærer, eller (for at mindske den administrative byrde) inden første fornyelse af kørelæregodkendelsen efter 5 år. Endnu bedre ville der være, hvis kørelærerudvalget genovervejede, om ikke en målrettet uddannelse på bane og et nærmere fastlagt antal lektioner i almindelig færdsel vil være tilstrækkeligt til, at den nyuddannede kørelærer opnår tilstrækkelig praktisk erfaring med de forskellige køretøjstyper.

Ad. lovforslagets § 66 stk. 1 nr. 4): pædagogisk undervisningsforløb som forudsætning for at kunne opnå godkendelse.

Udvalget har foreslået en uddannelse på mindst 120 timer som forudsætning for at kunne opnå godkendelse som kørelærer, og at denne uddannelse skal gennemføres inden selve kørelæreruddannelsen påbegyndes. I kørelærerudvalgets rapport pkt. 6.1.4 fremhæves det, at Danske Professionshøjskoler anbefaler "Akademiuddannelsen i ungdoms- og voksenundervisning", idet denne uddannelse "tager udgangspunkt i praktiske erhvervsrettede problemstillinger i tilgangen til undervisningstilrettelæggelsen". Men optagelse på Akademiuddannelsen forudsætter bl.a. "en relevant erhvervsuddannelse" [fx kørelæreruddannelse, vores anm.] samt "mindst 2 års relevant erhvervs erfaring". Denne anbefaling ligger i klar forlængelse med vores erfaringer med den pædagogiske del af kørelæreruddannelse på Dansk Kørelærerskole.

Aspiranterne får entydigt mere ud af den teoretiske pædagogik, når de har opnået nogen erfaring med den mere håndværksmæssige side af det at undervise. Vi har derfor for mange år siden beskåret den teoretiske pædagogik i starten af uddannelsen, så undervisningen indledningsvist kun omfatter det, der er nødvendigt for at kunne planlægge og gennemføre en undervisningslektion. Derefter kommer vi med mere teoretisk pædagogik og psykologi, når aspiranterne har lært det grundlæggende håndværk og trænet i at undervise et antal undervisningslektioner. Den teoretiske pædagogik kan på denne måde hæftes på aspiranternes erfaring med den praktiske pædagogik.

Hvis kørelæreraspiranterne i dag lærer det, de skal efter "Undervisningsplan for kørelærerruddannelsen", er de faktisk godt rustet til at gennemføre den ønskede motiverende og engagerende undervisning af køreelever og være gode rollemodeller. Vi har af samme grund en del tilrejsende norske studerende på vore uddannelser, hvis ophold og uddannelse bliver betalt af norske trafikskoler, der foretrækker dansk uddannede kørelærere, fordi vores uddannelse er målrettet og praksisorienteret i modsætning til den mere akademiske norske uddannelse til trafikklærer.

Problemet i Danmark er mere, hvad der sker, når de nyuddannede kørelærere i nogle år har arbejdet i kørelærerbranchen, hvor den enkelte kørelærer kun i meget begrænset omfang indgår i et fagligt og pædagogisk kollegialt miljø.

Vi vil derfor foreslå, at kravet om øget pædagogisk uddannelse indgår som et efteruddannelseskrav, der skal være gennemført inden første fornyelse af kørelærergodkendelsen efter 5 år. Vi vil ligeledes foreslå, at uddannelsen indgår som en del af det i forvejen etablerede voksenpædagogiske uddannelsessystem som anbefalet af Danske Professionshøjskoler – altså første modul af "Akademiuddannelsen i ungdoms og voksenundervisning", så frivillig eller obligatorisk efteruddannelse kan foregå inden for det etablerede system.

Fælles for lovforslagets § 66 stk. 1 nr. 4) (pædagogisk kursus) stk. 2 (kørekortkategorier).

Som konsekvens af lovforslaget skal man have et særdeles målrettet ønske om at blive kørelærer, idet man, inden man går i gang med selve kørelærerruddannelsen til almindelig bil (kategori B), skal tage en pædagogisk uddannelse på mindst 120 timer til en pris af kr. 19.800,00 (Alment Voksenpædagogisk Grundkursus (AVG) hos VPC i København) med en varighed af 3½ måned med uddannelse en undervisningsdag ugentlig, samt kørekort til stor motorcykel, lastbil og lastbil med stort påhængskøretøj samt kørekort til erhvervsmæssig personbefordring til - for den meget lærenemme - ca. kr. 12.000, 18.000 og 18.000 samt 6.000 (uden eventuelle AMU-tilskud). Kørekortene kan, hvis det er godt planlagt, kunne gennemføres på de samme 3½ måned. Først når man således har brugt mindst 3½ måned til præ-uddannelse uden løn eller understøttelse og mindst 74.000 kr. i uddannelsesomkostninger, kan man gå i gang med den uddannelse, man har ønsket.

Det er ikke nogen heldig situation – og slet ikke, hvis det så viser sig, at man ikke består kørelærerruddannelsen eller, det på anden måde viser sig, at kørelærerruddannelsen alligevel ikke er noget for en. Også af denne grund er der mere rimelighed i, at man først gennemfører den uddannelse, man er interesseret i, og derefter gennemfører nogle nærmere fastlagte efteruddannelser.

Ad lovforslagets § 66 stk. 1 nr. 1): alderskrav.

Forslaget om en aldersgrænse på 24 år er primært begrundet i, at man ikke kan opnå førerret til stor motorcykel før det 24. år. Hertil kommer nogle bemærkninger om større modenhed.

Hovedparten af de, der opnår godkendelse som kørelærer er ældre end både 21 og 24 år, men der er intet, der tyder på, at unge kørelærere på mellem 21 og 24 år er

ringere en ældre kørelærere, eller at de unge kørelærere har problemer med at fungere som rollemodeller med et samfundsmæssigt ønsket indhold.

Ad lovforslagets § 66 stk. 5: obligatorisk efteruddannelse.

Lovforslagets bestemmelser om obligatorisk efteruddannelse er det mest perspektivrige i lovforslaget. Som nævnt ovenfor er de nyuddannede kørelærere ganske gode, hvis de kan det, der er anført i "Undervisningsplan for kørelæreruddannelsen". Også i kørelærerudvalgets rapport undgår man med omhu at kritisere de nyuddannede kørelæreres niveau.

For os at se findes de store problemer i den branche, de nyuddannede kørelærere kommer ud i - en branche med et relativt ringe fagligt og pædagogisk kollegialt miljø og med meget stor priskonkurrence, hvor mange køreskoler (i hvert fald i Storkøbenhavn) laver uigennemskuelige tilbud til kunderne, og hvor køreskolerne konstant underbyder hinanden, så det må formodes, at en sort økonomi må være nødvendig for, at mangan en kørelærere overhovedet kan eksistere. Dette har nødvendigvis konsekvenser for kvaliteten af undervisningen, og er ikke uden betydning for visse kørelæreres (køreskoler) høje dumpeprocent ved køreprøven.

Den obligatoriske efteruddannelse bør være så ambitiøs at målet er at forandre branchen, så den fungerer positivt ud fra samfundsmæssige krav. Vi stiller gerne forslag hertil. Men 5 dages efteruddannelse hvert 5 år er ikke tilstrækkeligt.

Sammenfatning

Vi har i det ovenstående anbefalet:

- at lovens ikrafttræden udsættes til efter forprøven ultimo august, hvilket vil sige 1. september 2014 eller derefter,
- at kravet om andre kørekortkategorier eller en målrettet uddannelse på bane og et nærmere fastlagt antal lektioner i almindelig færdsel med de forskellige køretøjstyper anføres som et efteruddannelseskra. Kravet om praktisk køreerfaring med de forskellige køretøjstyper skal være opfyldt inden første fornyelse af kørelæregodkendelsen efter 5 år,
- at kravet om øget pædagogisk uddannelse præciseres som første modul af "Akademiuddannelsen i ungdoms og voksenundervisning", og at dette krav indgår som et efteruddannelseskra, der skal være gennemført inden første fornyelse af kørelæregodkendelsen efter 5 år,
- at aldersgrænsen forbliver 21 år, og
- at den obligatoriske efteruddannelse bør være så ambitiøs, at målet er at forandre kørelærerbranchen, så den fungerer positivt ud fra samfundsmæssige krav.

Med venlig hilsen

Poul Vitus & Ole Djuricic