



MINISTEREN

Dato 21. maj 2007  
J nr. 004-U18-158

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 11. maj 2007 stillet mig følgende spørgsmål 13 vedrørende L 182, som jeg hermed skal besvare.

**Spørgsmål nr. 13:**

" Ministeren bedes kommentere henvendelse af 10. maj 2007 fra HTS og 3F, jf. L 182 - bilag 7."

**Svar:**

HTS og 3F foreslår, at adgangen til at opkræve gebyr for udstedelse af kvalifikationsbevis for deltagelse i de kommende grundlæggende kvalifikationsuddannelses- eller efteruddannelseskurser for chauffører udgår af lovforslaget.

Jeg kan indledningsvis oplyse, at ifølge principperne for regeringens gebyrpolitik kan der i tilfælde, hvor der er tale om varetagelse af helt nye opgaver, indføres brugerbetaling undtagelsesvist og efter godkendelse i regeringen for helt eller delvist at dække de derved forbundne øgede udgifter.

Gebyret på ca. 500 kr. (2007-niveau) indføres som følge af implementeringen af bestemmelser og krav i Uddannelsesdirektivet. Indførelsen af de obligatoriske kvalifikationsordninger for chauffører, herunder indførelse af obligatorisk kvalifikationsbevis, er nye opgaver, der ikke afholdes i dag. Det er således i overensstemmelse med principperne for regeringens gebyrpolitik at indføre et omkostningsdækkende administrationsgebyr for modtagelse af kvalifikationsbevis.

Som nævnt i min besvarelse af spørgsmål 3 skal gebyrindtægterne dække de langsigtede gennemsnitsomkostninger på anslået 71,5 mio. kr. i perioden 2007 – 2017 ved administration af ordningen.

Administrationsopgaverne, der løses af Færdselsstyrelsen, består af tre hovedopgaver. Der er tale om godkendelse af uddannelsescentre og uddannelser, tilsyn med de godkendte uddannelsessteder samt generel administration, herunder registrering og udstedelse af beviser. Der forventes udstedt ca. 140.000 kvalifikationsbeviser i perioden 2008 – 2017.



Som følge af omkostningerne ved etablering af ordningen og den gradvise indfasningsordning for efteruddannelse af chauffører, som først vil være fuldt gennemført i 2014, vil der være større omkostninger end indtægter ved ordningen til og med 2017. Fra dette tidspunkt forventes det, at de årlige gebyrindtægter og administrationsomkostninger vil balancere.

Da udgifterne og indtægterne vedrørende kvalifikationsordningerne for chauffører således skal balancere på længere sigt, vil de være regnskabsmæssig adskilt fra Færdselsstyrelsens øvrige indtægter og udgifter. Der vil løbende ske en vurdering af, om gebyrniveauet er i overensstemmelse med det langsigtede gennemsnitlige omkostningsniveau. Hvis der opnås varigt overskud eller underskud fra gebyrindtægterne, vil gebyret blive reduceret henholdsvis forøget.

Jeg kan vanskeligt forestille mig, at et gebyr på ca. 500 kr. kan udgøre en barriere for den fremtidige rekruttering af erhvervschauffører. For de ca. 1.000 elever, der årligt gennemfører en ungdomsuddannelse, vil gebyret som nævnt i min besvarelse af spørgsmål 3 blive betalt af skolen, da en erhvervsuddannelse til chauffør er 100 pct. offentligt finansieret.

Kvalifikationsbeviset må efter min opfattelse betragtes som et arbejdsrelateret certifikat i lighed med et kørekort. En chauffør vil, når kvalifikationsordningerne er fuldt gennemført, ikke kunne bestride sit erhverv som chauffør uden at være i besiddelse af et kvalifikationsbevis. Beviset dokumenterer, at den pågældende har gennemført den obligatoriske uddannelse efter direktivet.

På grund af de krav, der efter Uddannelsesdirektivet er fastsat til kvalifikationsbeviset, vil det ikke være hensigtsmæssigt, at hvert enkelt uddannelsescenter selv skal udstede beviset. Kvalifikationsbeviset er udformet som et plastikkort med foto og underskrift og skal leve op til de sikkerhedskrav, der stilles til kørekort.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen