

Undersøgelse af Ministerbefordringen

**Finansministeriet
Oktober 2004**

1. Indledning og sammenfatning

1.1. Baggrund, formål og kommissorium

På departementschefsmødet den 1. april 2004 blev det besluttet at foretage en undersøgelse af centraladministrationens chaufførordninger.

Undersøgelsen har haft til formål at foretage et serviceeftersyn på området i overensstemmelse med nedenstående kommissorium:

”Undersøgelsen, som gennemføres af en arbejdsgruppe i Finansministeriet, skal for hvert enkelt ministerium klarlægge

- Organiseringen af ministerbefordringen, herunder om der er reservechauffører i ministeriet
- Chaufførernes ansættelsesforhold
- Omfanget af ministerbefordring angivet både i tid og antal kørte kilometer
- Omfanget af andre opgaver, som chaufførerne løser
- Chaufførernes tidsforbrug fordelt på hhv. kørsel og andre opgaver
- Spørgsmålet om sikkerhedsclearing af alle, der kører for en minister eller en departementschef
- Arbejdets tilrettelæggelse i relation til hviletidsreglerne
- Chaufførernes efteruddannelse
- Chaufførernes kørefærdigheder

Samtlige ministerier inddrages i undersøgelsen og skal afgive en detaljeret redegørelse for ovenstående punkter til arbejdsgruppen.

Derudover skal arbejdsgruppen belyse og vurdere hensigtsmæssigheden i ministerchaufførordningens tilrettelæggelse og i givet fald fremkomme med et forslag til forbedringer af ordningen. En eventuel nyordning skal, som tilfældet er det i dag, indebære, at hver minister som udgangspunkt vil kunne disponere over en bil og en fast chauffør, som er ansat i det pågældende ministerium.”

1.2. Anbefalinger

I kapitlerne 7 og 8 er anført rapportens anbefalinger om

- Ændret organisering af ministerbefordringen
- Ændret procedure ved indkøb af ministerbiler

Der præsenteres to modeller, hvor model 2, der indebærer en sammenlægning af ministerbefordringen i en pulje af 5-8 ministerier, indledningsvist som et to-årigt pilotprojekt, er den mest vidtgående. Begge modeller tager udgangspunkt i, at hver minister har egen bil med fast chauffør.

For så vidt angår bilindkøb anbefales det nærmere at undersøge mulighederne for og fordelene ved at indgå rammekontrakter på dette område.

2. Reglerne om anvendelse, skattemæssig behandling og indkøb af ministerbiler

2.1. Tjenestebilscirkulæret

Finansministeriets cirkulære af 16. juni 2003 om statens tjenestebiler (tjenestebilscirkulæret) fastslår i § 1, at statens tjenestebiler – herunder ministerbiler – ikke må anvendes til formål, der er tjenesten uvedkommende.

Cirkulæret vedlægges som bilag 1.

Den enkelte minister kan efter cirkulærets § 4 inden for sit område fastsætte regler for brugen af tjenestebiler, herunder ministerbiler.

Herudover indeholder cirkulæret en bestemmelse om, at anskaffelse af ministerbiler skal ske i samråd med Finansministeriet, jf. budgetvejledningens punkt 2.6.17. Bestemmelsen i budgetvejledningen indeholder ikke nærmere bestemmelser om Finansministeriets rolle eller rammerne for anskaffelse af ministerbiler.

Cirkulæret indeholder herudover bestemmelser om adgangen til at tegne forsikring for statens tjenestebiler.

Cirkulæret indeholder ikke bestemmelser om tilrettelæggelsen af ministerchaufføropgaverne.

2.2. Ministeriernes retningslinjer for deres tjenestebiler

I medfør af tjenestebilscirkulæret kan den enkelte minister som nævnt fastsætte regler for brugen af tjenestebiler, herunder ministerbiler.

Om anvendelsen af Finansministeriets tjenestebiler, herunder ministerbiler, er i § 1 i Finansministeriets retningslinjer anført følgende:

”§ 1. Finansministeriets tjenestebiler må kun anvendes til tjenesterelaterede formål.

Stk. 2. Kørsel mellem ministerens og departementschefens hjem og arbejde betragtes som tjenestekørsel.

Stk. 3. Efter ministerens eller departementschefens bestemmelse kan chaufføren anvende tjenestebilen til egen hjemtransport samt kørsel næste arbejdsdag til arbejdsstedet, eller i øvrigt som chaufførens rådighedspligt måtte kræve det.”

2.3. Arbejdstidsregler vedrørende ministerchauffører

Arbejds miljøloven indeholder regler om hviletid. De nærmere regler er fastsat i bekendtgørelse om hvileperiode og fridøgn mv. (bekendtgørelse nr. 324 af 23. maj 2002 som ændret ved bekendtgørelse nr. 611 af 25. juni 2003).

Ifølge bekendtgørelsen skal arbejdstiden tilrettelægges således, at den ansatte får en hvileperiode på mindst 11 sammenhængende timer inden for hver periode på 24 timer. Inden for hver periode på 7 døgn skal den ansatte have et ugentligt fridøgn. Reglerne kan i et vist omfang fraviges ved aftale.

I henhold til aftale af 2. september 1981, som er godkendt af Arbejdstilsynet, kan den daglige hviletid for ministerialbetjente, der virker som chauffører for ministre eller visse styrelseschefer, udskydes eller nedsættes til 8 timer, i det omfang udførelsen af chaufførhvervet nødvendiggør det. I ganske særlige tilfælde kan hviletiden med den enkelte chauffør aftales nedsat til under 8 timer. Endvidere kan det ugentlige fridøgn ifølge aftalen udskydes således, at der kan være indtil 12 døgn mellem to fridøgn. Aftalen vedlægges som bilag 2.

Arbejdstilsynet har forudsat for sin godkendelse, at ”der så vidt muligt ikke for samme medarbejdere sker nedsættelse af hviletiden i flere på hinanden følgende døgn.”

2.4. Privat kørsel i ministerbil og skattemæssig behandling

Finansministeriet har i en udtalelse til Statsministeriet bekræftet, at det ikke vil være i modstrid med cirkulære om statens tjenestebiler, hvis ministre foretager kørsel, der ifølge punkt 1.a. i Skatteministeriets notat af 17. december 2002 ikke er skattepligtig.

Ifølge Skatteministeriets notat medfører det ikke skattepligt, hvis ministeren foretager børneafhentning eller indkøb i forbindelse med kørslen i ministerbil mellem hjem og arbejde, hvis dette ”ikke giver nogen eller kun marginale afvigelser fra den sædvanlige kørselsrute (såsom at køre ind på skolens eller supermarkedets parkeringsplads). Dette forudsætter, at der ikke vælges en anden rute end sædvanligt.”

En sådan kørsel vil således kunne finde sted inden for rammerne af tjenestebilscirkulæret.

Om den skattemæssige behandling af privat kørsel gælder i øvrigt følgende:

Hvis der er tale om længere afvigelser fra den sædvanlige rute, beskattes selve afvigelsen til en værdi svarende til kørsel i taxa. Vælges en helt anden rute end den sædvanlige, beskattes hele den pågældende køretur.

Den private kørsel kan falde ind under ligningslovens bagatelgrænse for personalegoder, der udgør 4.900 kr. i 2004. Har den private kørsel således et så begrænset omfang, at den ikke overstiger bagatelgrænsen, og denne ikke er opbrugt af andre personalegoder, skal der ikke ske beskatning.

3. Organiseringen af ministerbefordringen i dag

3.1. Historisk set

Det hviler på en lang tradition, at ministre skal have adgang til nem og fleksibel transport, der er relateret til udøvelsen af embedet, hvorfor der er blevet stillet bil med chauffør til rådighed for hver minister. Der er ligeledes tradition for, at der er tale om biler af en høj standard, eftersom ministrene skal transporteres standsmæssigt og sikkert.

3.2. Organisering

Som en fast ordning har hver minister rådighed over én bil, og hvert ministerium har ansat én eller flere ministerchauffører. Herudover er der i Finansministeriets regi etableret en reservechaufførordning, ligesom Finansministeriet råder over et par ”lånebiler”, som ministerierne kan anvende, når deres egen ministerbil er på værksted mv.

3.2.1. Den faste ordning

Hver minister råder over én ministerbil og har ansat (mindst) én fast chauffør.

Ministrene har forskellige kørselsbehov, og organiseringen af ministerbefordringen i de enkelte ministerier afspejler til dels disse forskelle. Forklaring på forskellene kan formentlig også findes i, at ministerierne har en vis tradition for at tilrettelægge denne del af betjeningen af ministeren på en bestemt måde, og at man er utilbøjelig til at ændre på bemanningen, selv om man for eksempel oplever en væsentlig ændring i ministerens transportbehov.

Tilrettelæggelsen i ministerierne kan deles i tre kategorier:

1. Én fast ministerchauffør varetager ministerbefordringen, og i tilfælde af ferie, afspadsering, sygdom eller lignende rekvireres afløsning fra Finansministeriets reservechaufførordning. Det drejer sig om:

- Statsministeriet.
- Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri.
- Kirkeministeriet.
- Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling.
- Forsvarsministeriet.

Undersøgelse af ministerbefordringen

Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling har oplyst, at man i de tilfælde, hvor der ikke kan rekvireres en afløser fra Finansministeriets reservechaufførordning, anvender et privat limousinefirma med en sikkerhedsgodkendt chauffør.

2. Én fast ministerchauffør varetager ministerbefordringen, og en eller flere ansatte (typisk ministerialbetjente) er uddannede til at afløse den faste chauffør. Afløsningen sker efter behov ved ferie og lignende eller efter et fast mønster. Det drejer sig om:

- Økonomi- og Erhvervsministeriet.
- Integrationsministeriet.
- Socialministeriet.
- Trafikministeriet.
- Undervisningsministeriet.
- Udenrigsministeriet.
- Miljøministeriet.
- Finansministeriet (reservechaufførordningen).
- Justitsministeriet (departementschefens chauffør afløser).
- Skatteministeriet.

3. To faste ministerchauffører deler kørselsopgaverne ligeligt imellem sig. Det drejer sig om:

- Kulturministeriet.
- Beskæftigelsesministeriet.
- Indenrigs- og Sundhedsministeriet.

Fælles for alle ministeriers tilrettelæggelse af ministerbefordringen er det, at chaufførerne og eventuelle reservechauffører ud over chaufførfunktionen i forskelligt omfang deltager i løsningen af diverse opgaver af administrativ karakter, og som ellers udføres af ministerialbetjente. Der er ikke indsamlet materiale, der kan belyse, i hvilket omfang chaufførerne indgår i dette arbejde, eller om der sker en effektiv udnyttelse af den arbejdskraft, der er til rådighed i de – formentlig – ikke ubetydelige tidsrum, hvor chaufførerne ikke kører med eller for ministeren.

3.2.2. Finansministeriets reservechaufførordning

Finansministeriet har etableret en reservechaufførordning. Reserveordningen omfatter 4 biler (Audi A8) og 4 chauffører. Derudover råder Finansministeriet over to biler, som kan lånes i tilfælde af, at en ministerbil er på værksted eller lignende.

Reservechaufførordningen indebærer, at ministerierne ved behov kan kontakte Finansministeriets motorsektion med henblik på at booke en reservechauffør. Herefter leverer motorsektionen en chauffør med bil.

Undersøgelse af ministerbefordringen

Der er knyttet en bestemt bil til hver reservechauffør. Det vil sige, at det pågældende ministeriums egen ministerbil ikke anvendes i forbindelse med afløsningen.

Det er ikke forbundet med udgifter for det enkelte ministerium at benytte reservechaufførordningen.

Den primære begrundelse for at have denne ordning er, at de enkelte ministeriers chauffører skal kunne afløses i forbindelse med sygdom, afspadsering og ferie.

Reservechaufførordningen er således ikke tænkt som en generel aflastningsordning, hvor den daglige bemanning i det enkelte ministerium er underdimensioneret.

Reservechaufførordningen er samlet set relativt højt belastet.

Reservechaufførerne havde ifølge en undersøgelse gennemført i perioden 1. december 2003 til 1. marts 2004 en gennemsnitlig arbejdstid på 54 timer ugentligt over en 3 måneders periode, og kalenderen er ofte fuldt booket et langt stykke ind i fremtiden. Det skal dog bemærkes, at undersøgelsen blev foretaget i en periode, hvor der var en vakant stilling blandt reservechaufførerne.

Reservechaufførordningen anvendes i varierende omfang af de enkelte ministerier, og det forekommer flere gange ugentligt, at der ikke kan rekvireres assistance fra Finansministeriet, fordi alle chauffører er booket.

Det kan tyde på, at reservechaufførordningen ikke anvendes i overensstemmelse med sit formål – nemlig til afløsning i særlige spidsbelastningssituationer – men som et generelt supplement til enkelte ministeriums egen chaufførordning.

3.3. Bilerne

3.3.1. Generelt

Bilerne, som anvendes til ministerbefordring, befinder sig i den øverste ende af kvalitetsspektret. Bilerne koster inkl. moms og afgifter fra ca. 1,4-1,8 mio. kr. bortset fra sikkerhedsbilerne, der er væsentligt dyrere, og som omtales nedenfor. De nedenstående priser er uden moms og afgifter, ligesom der fra leverandørernes side er ydet en betydelig rabat.

Tabel 3.1. Oversigt over ministerbiler

Ministeriernes vognpark - oktober 2004	Model	Årgang	Pris
Beskæftigelsesministeriet	BMW 735 iL	2004	270.000 kr.
Økonomi- og Erhvervsministeriet	VW Phaeton 4,2	2004	270.000 kr.
Finansministeriet	BMW 735 iL	2003	270.000 kr.
Finansministeriet D.C	BMW 735 i	2004	270.000 kr.
Min. for Videnskab, Teknologi og Udvikling	Mercedes-Benz S 350	2003	270.000 kr.
Forsvarsministeriet	VW Phaeton 4,2	2004	270.000 kr.
Indenrigsministeriet	BMW 735 iL	2004	270.000 kr.
Justitsministeriet	BMW 735 iL	2004	270.000 kr.
Fødevarerministeriet	Mercedes-Benz S 350	2003	270.000 kr.
Integrationsministeriet	Mercedes-Benz S 350	2003	270.000 kr.
Kulturministeriet	BMW 735 iL	2004	270.000 kr.
Miljøministeriet	Mercedes-Benz S 350	2003	270.000 kr.
Skatteministeriet	Mercedes-Benz S 320	2002	270.000 kr.
Socialministeriet	Audi A8 3,7	2002	270.000 kr.
Statsministeriet	Mercedes-Benz S 500 S	2004	1.435.000 kr.
Statsministeriet D.C	BMW 735 iL	2001	250.000 kr.
Trafikministeriet	BMW 735 iL	2002	270.000 kr.
Udenrigsministeriet	Mercedes-Benz 350 S	2003	270.000 kr.
Udenrigsministeriet	Mercedes-Benz S 500 S	1991	2.000.000 kr.
Udenrigsministeriet - Direktøren	Audi A6 4,2	2002	270.000 kr.
Undervisningsministeriet	Mercedes-Benz S 350	2003	270.000 kr.
Kirkeministeriet	BMW 735 iL	2001	270.000 kr.
Justitsministeriet D.C	BMW 735 iL	2001	270.000 kr.
Familie- og Forbrugerministeriet	BMW 735 iL	2004	270.000 kr.

3.3.2. Særligt om sikkerhedsbiler

Udenrigsministeriet har i flere år rådet over en såkaldt sikkerhedsbil, som er en speciel version af en bil, hvor der er tilføjet flere lag stål til det almindelige karrosseri, som – i forskellige grader – gør bilen i stand til at modstå udefrakommende angreb og dermed beskytte passagererne. Her-til kommer en lang liste af ekstraudstyr.

Disse biler er særdeles kostbare og fremstilles kun efter bestilling og efter kundens særlige anvisninger.

Udenrigsministeriets sikkerhedsbil er anskaffet med henblik på kørsel med udenlandske statsoverhoveder mv., hvis sikkerhedstjenester stiller krav om, at sådanne køretøjer er til rådighed.

På baggrund af den generelle sikkerhedsmæssige situation har også Statsministeriet indkøbt en sikkerhedsbil til befordring af statsministeren. Dette er sket efter anbefaling af PET, som har vurderet, at det er nødvendigt af hensyn til statsministerens sikkerhed.

Undersøgelse af ministerbefordringen

Derudover har også Finansministeriet anskaffet en sikkerhedsbil, som p.t. anvendes ved afløsning af statsministerens chauffør.

3.2.3. Finansministeriets reservebiler

Tabel 3.2. Oversigt over Finansministeriets reservebiler

Reservebiler med chauffør
Audi A8
Audi A8
Audi A8
Audi A8
Lånebiler
Audi A6
BMW 735

3.2.4. Finansministeriets "lånebiler"

Finansministeriet råder over to biler, som andre ministerier kan låne, når deres almindelige ministerbil er til reparation, service eller lignende. I så fald er det den pågældende ministerchauffør, der kører bilen. Det kan også forekomme, at Finansministeriets reservechauffører benytter sig af en lånebil, hvis deres faste bil er på værksted.

Det har tidligere været overvejet, om man ikke ville kunne transportere ministre i taxa eller i en lejet bil, når deres bil er ude af drift. Hertil er det blevet oplyst, at dels foretrækker flertallet af ministre at blive kørt af en chauffør, de kender, og dels er der et sikkerhedsmæssigt aspekt i, at lånebilerne med sikkerhed er i forsvarlig stand, er udstyret med politiradioer samt er kendt af politiet.

4. Statistik

Der er gennemført en spørgeskemaundersøgelse vedrørende anvendelsen af ministerbiler og ministerchauffører.

4.1. Kørselsbehovet

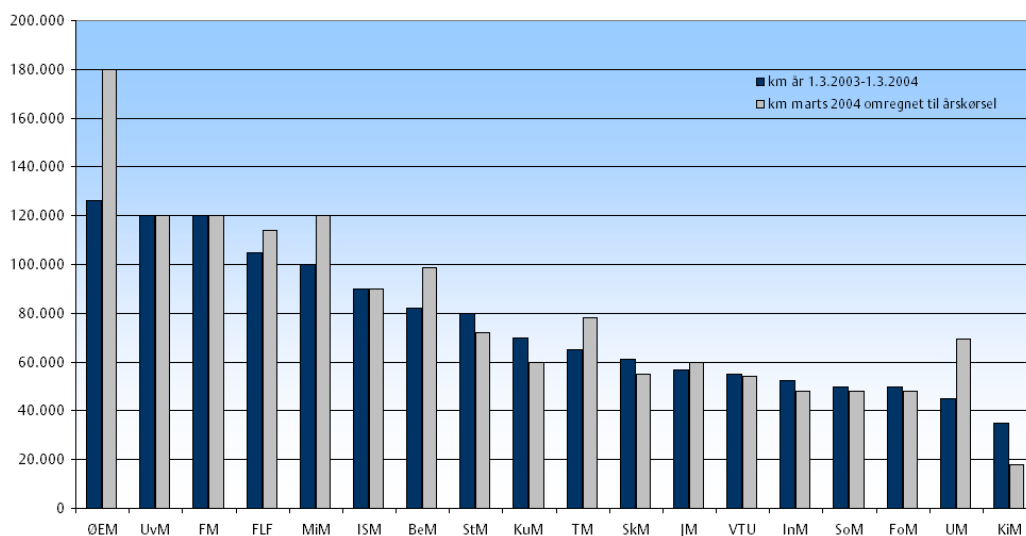
Undersøgelsen viser, at de enkelte ministres kørselsbehov er forskelligt. Resultatet af undersøgelsen fremgår af tabel 4.1. og 4.2 og figur 4.1. Således køres der årligt ca. 35.000 km for kirkeministeren, men 126.000 km for økonomi- og erhvervsministeren. Den årlige kørsel udgør 1,36 mio. km, svarende til et gennemsnit på ca. 75.500 km pr. minister.

Det er værd at bemærke, at disse tal kan ændre sig væsentligt ved, at en minister skifter bolig, ved ministerskift/-rokader og, i endnu højere grad, ved regeringsskifte.

Tabel 4.1. Antal kørte kilometer, perioden 1. marts 2003-1. marts 2004

	km år 1.3.2003-1.3.2004	km marts 2004	km marts 2004 omregnet til årskørsel
KuM	70.000	5.000	60.000
ØEM	126.000	15.000	180.000
ISM	90.000	7.500	90.000
InM	50.000	4.000 (skøn)	48.000
SoM	50.000	4.000	48.000
TM	65.000	6.500	78.000
JM	56.780	5.000	60.000
UvM	120.000 (skøn)	10.000	120.000
FLF	105.000	9.500	114.000
KiM	35.000	1.500	18.000
VTU	55.000	4.500	54.000
UM	45.038	5.797	69.564
StM	80.000	6.000	72.000
SkM	61.165	4.579	54.948
FoM	50.000	4.000	48.000
BeM	81.943	8.240	98.880
MiM	100.000	10.000	120.000
FM	120.000	10.000	120.000

Figur 4.1. Antallet af kørte kilometer i perioden 1.3.2003-1.3.2004



4.2. Antallet af chauffører

Tabel 4.2. Antallet af chauffører

	Chauffører	Reserve- chauffører
KuM	2	Ja ¹
ØEM	1	Ja
ISM	2	Ja ²
InM	1	Ja
SoM	1	Ja
TM	1	Ja
JM	1	Ja ³
UvM	1	Ja
FLF	1	Nej
KiM	1	Nej
VTU	1	Nej
UM	1	Ja
StM	1	Nej
SkM	2	Ja ⁴
FoM	1	Nej
BeM	1	Nej
MiM	1	Ja
FM	1	Ja

12 ministerier har mere end én ansat, der deltager i ministerbefordringen i større eller mindre omfang.

Tre ministerier har ansat to egentlige chauffører, som deler chaufføropgaverne ligeligt imellem sig. I de øvrige 9 ministerier er der tale om, at en eller flere betjente kan træde til og fungere som chauffører i spidsbelastningsperioder, eller når chaufføren skal have fri.

- 3 ministerier har to chauffører, som deles om kørselsopgaverne.
- 5 ministerier har en eller flere reservechauffører, som afløser i bestemte tidsrum og efter behov.
- 3 ministerier har en eller flere reservechauffører, som kun afløser efter behov.
- Endelig har et ministerium en betjent, som kun træder til som chauffør, hvis ikke Finansministeriets reservechauffører kan bistå.

¹ KuM har ansat to chauffører, der deler køreopgaverne ligeligt, og derudover fungerer som forvaltere.

² ISM har ansat to chauffører, som skiftes til at køre en uge af gangen.

³ JM's departementschefs chauffør varetager efter omstændighederne bl.a. chaufføropgaver for ministeren

⁴ SkM har ansat to egentlige chauffører, og derudover er der 3 reservechauffører fra Told- og Skattestyrelsen.

Finansministeriet har kendskab til, at der i i hvert fald tre ministerier indgår andre ministerialbetjente og lignende personel i ministerbefordringen i spidsbelastningsperioder ud over de officielle chauffører og reservechauffører.

4.3. Hviletid

Ministerierne har besvaret spørgsmålet om overholdelse af hviletidsbestemmelserne. Besvarelsene fremgår af tabel 4.4. og grafisk af figur 4.2.

Tabel 4.3. Problemer med hviletid

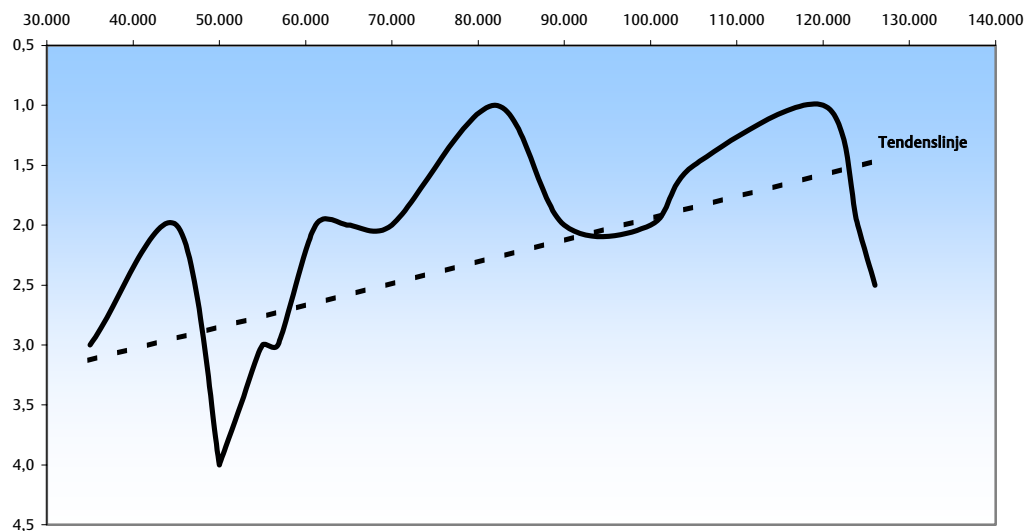
	Problemer - hviletid
KuM	2
ØEM	2,5
ISM	2
InM	3,5
SoM	4
TM	2
JM	3
UvM	2
FLF	1,5
KiM	3
VTU	3
UM	2
StM	?
SkM	2
FoM	4
BeM	1
MiM	2
FM	1

Note. 1 svarer til "Meget ofte", 2 til "Ofte", 3 til "Af og til", 4 til "Sjældent" og 5 til "Aldrig".

Syv af de otte ministerier, der kører længere end gennemsnittet, har angivet, at de "Meget ofte" eller "Ofte" har problemer med hviletidsreglerne. Det sidste af de ministerier, der kører længere end gennemsnittet, har angivet problemerne som forekommende mellem "Ofte" og "Af og til". Alle ministerierne, der kører længere end gennemsnittet, har således – ikke overraskende – problemer med hviletidsreglerne. Der er således en sammenhæng mellem antallet af kørte kilometer og problemer med overholdelse af reglerne om hviletid, jf. figur 4.2.

Der ses derimod ikke at være nogen sammenhæng mellem antallet af chauffører inden for det enkelte ministerium og problemer med hviletidsreglerne.

Figur 4.2. Sammenhæng mellem antallet af kørte kilometer og problemer med hviletid



5. Sikkerhed

Et grundlæggende hensyn i tilrettelæggelsen af ministerbefordringen er sikkerhed.

Sikkerhedsbegrebet kan deles op i tre elementer:

- Køretekniske færdigheder
- Teknik og udstyr
- Sikkerhedsgodkendelse i relation til PET

5.1. Køretekniske færdigheder

For at kunne virke som ministerchauffør er det obligatorisk at deltage i et køreteknisk kursus og derefter løbende at deltage i køretekniske vedligeholdelseskurser.

De køretekniske kurser afholdes på lukkede baner under instruktion af personale fra Rigspolitiet. Ud over at vedligeholde og forbedre chaufførernes tekniske håndtering af de meget store og teknisk avancerede biler, som anvendes til ministerbefordringen, undervises chaufførerne i såkaldt aggressiv kørsel, ligesom de instrueres i, hvordan man skal forholde sig i kritiske situationer.

Endvidere instrueres de i, hvordan de skal samarbejde med politiet, hvis behovet skulle opstå.

Det er Finansministeriets motorsektion, der koordinerer og arrangerer kurserne i samarbejde med Rigspolitiet.

Undersøgelse af ministerbefordringen

Når en ny ministerchauffør eller afløser ansættes, kontakter det pågældende ministerium Finansministeriets motorsektion med henblik på tilmelding til det køretekniske kursus.

Ud over disse obligatoriske kurser deltager flere ministerchauffører i specialkurser, som afholdes af bilfabrikanterne på disses køretekniske anlæg i udlandet (primært Tyskland).

5.2. Teknik og udstyr

Ministerbilerne er alle forsynet med det nyeste og mest avancerede sikkerhedsudstyr (bremsesystemer, stabiliseringsystemer, antiudskridningsanordninger, airbags mv.) Det skyldes, at der er tale om biler af meget høj kvalitet, som udskiftes ofte.

Tillige er bilerne alle forsynet med politiradioer, så man straks kan komme i kontakt med alarmcentralen. Derudover er alle ministerbiler, herunder reservechaufførernes biler, kendt af politiet, som orienteres af Finansministeriets motorsektion om alle ændringer i vognparken.

Sikkerheden for så vidt angår ministerbilernes teknik og udstyr er fuldt tilfredsstillende.

5.3. Regler om sikkerhed

Alle ministerchauffører skal sikkerhedscheckes af Politiets Efterretnings-tjeneste (PET). Niveauet for godkendelsen bestemmes som udgangspunkt af det enkelte ministerium, men det almindelige er en godkendelse til omgang med hemmeligt materiale.

Dette skønnes at være fornødent af hensyn til, at ministrene ofte arbejder, mens de opholder sig i bilen, og derfor skal kunne føle sig trygge ved at føre samtaler mv. Desuden fordi de skal kunne lade dokumenter mv. opbevare midlertidigt i bilen.

6. Er den nuværende ordning hensigtsmæssig?

På baggrund af ovenstående gennemgang af de eksisterende ordninger vedrørende transport af ministre kan der påpeges en række ulemper ved den nuværende organisering af ministerbefordringen.

Disse forhold falder ind under følgende kategorier:

- Ressourceudnyttelse generelt
- Økonomi
- Sikkerhed
- Udnyttelse af ressourcerne i reservechaufførordningen
- Chaufførernes kompetenceudvikling

Undersøgelse af ministerbefordringen

6.1. Ressourcendnyttelse generelt

6.1.1. Befordringsbehov

Undersøgelsen har vist, at ministrene har vidt forskellige kørselsbehov og kørselsmønstre afhængig af bopæl, mødeaktivitet, beliggenhed af valgkreds mv.

Således spænder besvarelsene om årlig kørsel fra ca. 35.000 km til ca. 126.000 km. Gennemsnittet er ca. 76.000 km årligt (heri er ikke medregnet den kørsel, som Finansministeriets reservechaufførordning udfører for de enkelte ministerier, og som samlet for alle ministerier skønsmæssigt ligger på omkring 50.000 km årligt).

Ministeriernes oplysninger herom må betegnes som øjebliksbilleder og er tal, som kan ændre sig meget pludseligt ved en ministers bopælsskift, ministerrokader og regeringsskifter.

Alligevel har alle ministre som udgangspunkt den samme ressource til rådighed, nemlig en bil og (mindst) en chauffør. For nogle ministre udgør dette en væsentlig overkapacitet, mens det for andre er helt utilstrækkeligt.

I de ministerier, hvor ministeren har et stort kørselsbehov, ansættes der ekstra chauffører, eller der etableres ordninger med reservechauffører i form af ministerialbetjente, som ellers har andre faste arbejdsopgaver. Andre ministerier må trække på Finansministeriets reservechaufførordning for at få dækket ministerens transportbehov.

Hvor en minister ikke bruger sin ministerbil særlig meget, varetager ministerchaufførerne betjent-relaterede funktioner ved siden af kørslen for at udfylde arbejdstiden. Bilen anvendes i disse perioder ikke.

Det vurderes umiddelbart ud fra det kørselsbehov, som undersøgelsen har vist, at den fornødne chauffør- og bilkapacitet er til stede for at dække ministrenes kørselsbehov, og at der næppe ressourcemæssigt set som udgangspunkt er behov for nogen reservechaufførordning.

Det bemærkes imidlertid, at det ofte også er nødvendigt for en minister blot at have sin bil og chauffør i beredskab i længere tidsrum, når det ikke præcist vides, om og i givet fald hvornår man får brug at blive kørt. I disse perioder kan bilen ikke anvendes til andre formål, og chaufføren vil også i et vist omfang være forhindret i at udføre andre opgaver.

6.1.2. Praktisk tilrettelæggelse

Et andet element, der gør sig gældende i relation til ressourcendnyttelsen, er den omstændighed, at selv om en minister skifter bopæl, eller en ny minister/en ny regering tiltræder, indgår dette ikke som et element i

Undersøgelse af ministerbefordringen

planlægningen af ministerens befordring, herunder ved ændring af de enkelte chaufførers tjenestested.

Således tages der i forbindelse med en ministerrokade eller ved regeringskifte ikke stilling til, om det ville være hensigtsmæssigt at lade ministeren betjene af en chauffør, hvis bopæl er i nærheden af ministerens. Der kan derfor forekomme eksempler på, at en chauffør, der bor på Sydsjælland, hver dag skal køre sin minister mellem Helsingør og København.

Dette ville kunne planlægges mere hensigtsmæssigt ved en central styring med deraf følgende bedre udnyttelse af ressourcerne.

6.1.3. Bemærkninger til ressourceudnyttelsen

På ovenstående baggrund konkluderes det, at den nuværende ordning vil kunne organiseres mere hensigtsmæssigt fx ved, at ministerierne kan trække på hinandens biler og/eller chauffører.

Endvidere ville det kunne medføre en mere effektiv udnyttelse af ressourcerne, hvis man fra centralt hold kunne tilrettelægge ministerbefordringen mest hensigtsmæssigt under hensyntagen til bopælsændringer, ministerrokade eller ved regeringsskifte.

6.2. Økonomi

Som det fremgår ovenfor under afsnit 3.2.1., har undersøgelsen vist, at der i 9 ministerier er et større antal ministerialbetjente og andre ansatte, der jævnligt kører for en minister. Dette kan være efter en fast plan og/eller ved behov.

Disse personer har deres almindelige arbejdsopgaver, som enten må udføres af andre eller afvente deres tilbagekomst, når de skal køre for ministeren.

6.3. Sikkerhed

Det fremgår ovenfor under punkt 4.3., at der er problemer med at overholde hviletidsbestemmelserne i mange ministerier. De fleste ministerier har svaret, at de ofte har problemer hermed.

Det er en væsentlig risiko for sikkerheden for såvel minister som chauffør samt for de potentielt involverede i færdselsuheld, at kørslen i et vist omfang finder sted med chauffører, der oplever problemer i forbindelse med hviletidsreglerne og dermed kan være mere tilbøjelige til at lave fejl.

I denne sammenhæng bør det imidlertid nævnes, at besvarelsenerne om problemer med hviletidsreglerne skal ses i relation til de meget strenge regler i lovgivningen herom. Det samlede billede bør derfor ses i lyset af, at en stor del af en chaufførs arbejdsdag består af ventetid, idet en ministers kørsel typisk ligger om morgenen og om aftenen. Dette mønster

Undersøgelse af ministerbefordringen

forhindrer i visse tilfælde, at chaufføren kan få sin hvile i sit hjem, men det må tages med i betragtning, at chaufføren normalt ikke arbejder intenst eller hårdt i løbet af dagen.

Det antages, at betragtninger som disse er indgået i Arbejdstilsynets sagsbehandling, da den lokale aftale om en vis fravigelse af hviletidsreglerne blev godkendt i 1981.

På denne baggrund synes der at være grundlag for at antage, at besvarelsenerne på dette punkt ikke skal tages som udtryk for helt så alvorligt et problem, som oplysningerne i sig selv kunne tyde på.

Dog skal det nævnes, at de mange reservechauffører er en potentiel risiko, idet de ikke besidder den samme rutine og køreerfaring med den pågældende biltype, som besiddes af de faste chauffører.

6.4. Udnyttelse af ressourcerne i Finansministeriets reservechaufførordning

Den nuværende organisering af ministerbefordringen, der medfører et stort træk på Finansministeriets reservechaufførordning, betyder, at reservechaufførordningen ikke fungerer ganske som tiltænkt. Således anvendes ordningen tilsyneladende af nogle ministerier som en generel aflastning som kompensation for en utilstrækkelig chaufførkapacitet i det enkelte ministerium.

Følgelig må reservechaufførerne flere gange ugentligt afvise at yde assistance i de tilfælde, hvor det egentlig var meningen, nemlig ved lejlighedsvis afløsning ved sygdom etc., idet alle chauffører er booket op lang tid i forvejen.

6.5. Chaufførernes kompetenceudvikling

Undersøgelsen har vist, at udover kurser i køreteknik er det yderst begrænset, at der sker efteruddannelse af ministerchaufførerne.

Dette er problematisk, idet det ikke kan forventes, at de personer, der arbejder som ministerchauffører, kan fortsætte med den form for beskæftigelse frem til pensionsalderen. Dette skyldes ifølge Finansministeriets oplysninger primært følgende:

- Der er flere eksempler på, at chaufførerne ønsker at overgå til anden tjeneste, efterhånden som de kommer op i årene, formentlig på grund af de meget uregelmæssige arbejdstider. Derudover kendes der til flere eksempler af almindelig udbrændthed blandt chaufførerne.
- Der kan være helbredsmæssige forhold, som betyder, at man ikke længere kan være chauffør, navnlig de i befolkningen generelt hyppigt forekommende rygskevanker.

- Der stilles meget høje krav til chaufførernes kørefærdigheder, herunder ikke mindst reaktionsevnerne, hvilket er medvirkende til, at chaufførerne er nødsagede til at finde anden beskæftigelse, når de når op i årene, men længe inden normal pensionsalder.

Til trods for disse omstændigheder ses det altså, at der ikke sker nogen egentlig kvalificerende efteruddannelse af ministerchaufførerne, hvorfor man i ministerierne i et betydeligt omfang må opleve at skulle finde en anden stilling til en medarbejder, som i en længere årrække har virket som chauffør, men som reelt står uden - eller uden ajourførte - kvalifikationer til at udføre andet arbejde end almindeligt forefaldende betjentopgaver.

7. Udviklingsmuligheder – chaufførordningen

Der beskrives i det følgende 2 modeller for en fremtidig organisering af ministerbefordringen. I begge modeller fastholdes som udgangspunkt det gældende princip om, at en minister køres i samme bil af samme chauffør.

7.1. Model 1: Større samarbejde

Denne model, der er den mindst vidtgående af de to, går ud på, at der som et toårigt pilotprojekt etableres et *bedre samarbejde* mellem de enkelte ministerier end i dag med henblik på en koordineret og dermed bedre udnyttelse af ressourcerne.

En sådan ordning vil fx åbne mulighed for, at chauffører, hvis minister er bortrejst i en periode, kan rekvireres af andre ministerier, der har behov for en reservechauffør.

Ordningen tænkes gennemført ved, at et mindre antal ministerier (5-8) samarbejder om befordringen af de respektive ministre ud fra følgende forudsætninger:

Én minister, én chauffør

Hver minister har sin egen faste chauffør og sin egen bil, men chaufførerne i samarbejdsordningen kan ved behov køre for andre ministre i ordningen i ”deres egen” ministers bil.

Hensigtsmæssig tilrettelæggelse

Samarbejdsordningen etableres på baggrund af drøftelser på sekretariatschefsniveau ud fra faktorer som chaufførernes bopæl, kørselsbehov og – mønstre, ministrenes bopæl, aktivitetsniveau i weekender mv. ”Puljen” tages om nødvendigt op til revision ved ministerskift, chaufførskift, boligskift mv.

Undersøgelse af ministerbefordringen

Dette vil medføre en rationel tilrettelæggelse af samarbejdsordningen, som åbner mulighed for en langt bedre udnyttelse af ressourcerne, end tilfældet er i dag.

Fælles kalender

Der oprettes en fælles elektronisk kalender, hvori føres planlagt befordring, disponibel tid og weekendvagter.

Kalenderen vil give et hurtigt overblik over, hvilke chauffører der fx i en uge er disponibel for andre ministerier, idet pågældendes minister er bortrejst i den uge.

Turnusordning

En ministerchauffør kan ofte opleve at blive kaldt på arbejde, fordi ministeren skal køres, hvilket efter de for Finansministeriet foreliggende oplysninger opleves som en stressfaktor, og det gør det vanskeligt at planlægge fritidsaktiviteter og familieliv. Denne belastning gør sig i et vist omfang også gældende, selv om man rent faktisk ikke bliver kaldt på arbejde, men blot fordi muligheden er der, og man skal være standby.

I denne samarbejdsordning etableres en turnusordning, således at man skiftes til at være først i vagt-rækkefølgen i weekenden.

Bemærkninger

I denne samarbejdsmodel vil chaufførerne ikke være samlet under en fælles ledelse, og dermed vil koordineringsmulighederne være mindre end, hvis chaufførerne var samlet under en fælles ledelse.

Alligevel kan der opnås en bedre udnyttelse af ressourcerne, end tilfældet er i dag, idet man vil få et overblik over, hvilke chauffører der ikke er optaget af kørselsopgaver for egen minister, og afløsningen vil blive mere smidig. Desuden vil det formentlig betyde en mindre belastning af den enkelte chauffør i yderligt liggende tidsrum og i weekends, hvilket modvirker stress og udbændthed.

Der skal ske løbende og afsluttende evaluering, eventuelt med henblik på at udbrede ordningen i andre ministerier, såfremt resultatet er positivt.

7.2. Model 2: Forsøgsvis puljeordning

Med denne model foreslås en *sammenlægning* af ministerbefordringen i et antal ministerier i en forsøgsperiode. Puljen kan fx omfatte 5-8 ministerier. Der skal – indledningsvist – være tale om et toårigt pilotprojekt med løbende og afsluttende evaluering, eventuelt med henblik på at udbrede ordningen i andre ministerier, såfremt resultatet er positivt.

Udgangspunktet er, som i model 1, at hver minister skal have sin egen faste chauffør og bil.

Undersøgelse af ministerbefordringen

Chaufførerne samles i en pulje under Finansministeriet, som også skal deltage i forsøget. Ansættelsesmæssigt skal chaufførerne indstationeres i Finansministeriet med tilbagegangsret til det afgivende ministerium.

Chaufførernes primære funktion skal være rettet mod kørsel, og med den effektive styring af ressourcerne vil det have undtagelsens karakter, at chaufførerne skal udføre almindelige betjentfunktioner.

Fordelene ved en puljeordning med central styring er mange:

Overblik over og bedre udnyttelse af ressourcerne

Såfremt man kan råde over flere chauffører, der – som undersøgelsen har vist – langt fra kører hele dagen, bliver det lettere at tilrettelægge arbejdet således, at man kan dække hinanden ind i løbet af dagen, aflaste hinanden og skiftes til at have vagt i weekender.

Samlingen i Finansministeriet vil i det daglige lette koordinationen, idet chaufførerne er samlet under en fælles ledelse.

En bedre udnyttelse af ressourcerne vil nedbringe den manglende overholdelse af de generelle hviletidsregler og dermed øge kørselssikkerheden og gavne de enkelte chaufførers arbejdsmiljø.

Inddragelse af bopælsforhold

I modsætning til i dag vil en puljeordning være mere fleksibel i forhold til ministerrokader, regeringsskifter og ændringer i ministres eller chaufførers bopælsforhold i øvrigt.

Mulighed for efteruddannelse af ministerchaufførerne

Efteruddannelsen af ministerchaufførerne er i dag som hovedregel begrænset til køretekniske kurser og lignende. Nogle chauffører har taget et pc-kørekort. Det er imidlertid et faktum, at det er sjældent forekommende, at en ministerchauffør fortsætter sit hverv frem til pensionsalderen.

I denne model kan der indgå et egentligt efteruddannelsesprogram for chaufførerne med henblik på både videreuddannelse og opkvalificering.

Chaufførerne vil drage fordel heraf, idet det vil give større muligheder for anden beskæftigelse, når man ikke længere virker som chauffør, og arbejdsgiverne vil stå med mere bredt kvalificerede medarbejdere på det tidspunkt, end tilfældet er i dag.

Dette vil også gøre stillingen som ministerchauffør mere tillokkende.

Udskiftning af chaufførstaben

Det er Finansministeriet bekendt, at et antal ministerchauffører oplever et vist omfang af udbændthed, når man indstiller kørslen. Dette skyldes formentlig en lang periode med uregelmæssige arbejdstider og til dels ensformigt arbejde.

I denne model er der mulighed for at ansætte ministerchaufførerne for toårige perioder, således at der sker en løbende udskiftning af staben.

Dels vil dette modvirke udbændthed, dels vil det gøre det nemmere for den enkelte chauffør at vende tilbage til sin oprindelige funktion – eller en anden stilling – efter endt tjeneste som chauffør.

Tilbagegang skal ske til det afgivende ministerium efter den toårige periode, eller i tilfælde af at et ministerium nedlægges.

Aflastning af Finansministeriets reservechaufførordning

Det uudnyttede kørselspotentialer i puljen af ministerchauffører kan effektivt udnyttes i forbindelse med udførelsen af reservechaufføropgaver.

Derudover vil samarbejdet i puljen betyde, at det kun i meget begrænset omfang vil være nødvendigt for de i puljen værende ministre at trække på reservechaufførordningen.

8. Bilindkøb

8.1. Ordningen i dag

Som kort nævnt ovenfor under pkt. 2 indeholder cirkulæret om statens tjenestebiler en bestemmelse, der fastsætter, at anskaffelse af ministerbiler skal ske i samråd med Finansministeriet, jf. budgetvejledningens punkt 2.6.17. Bestemmelsen i budgetvejledningen indeholder ikke nærmere bestemmelser om Finansministeriets rolle eller rammerne for anskaffelse af ministerbiler.

Denne procedure blev meldt ud til departementscheferne ved Finansministeriets breve af henholdsvis 26. maj 1999, hvor udgiften til indkøb af ministerbiler blev lagt ud til de enkelte ministerier. Brevet vedlægges som bilag 3.

Ved Finansministeriets brev af 18. august 1999 blev det præciseret, **at** en ministerbil kan udskiftes, når den er 4 år gammel eller har kørt 150.000 km, **at** den maksimale pris for en ministerbil er 240.000 kr.⁵ ekskl. merudgifter til ekstraudstyr, og **at** Finansministeriet skal godkende leverandørens tilbud på bilen, inden endelig købsaftale underskrives. Brevet ved-

⁵ Beløbet justeres løbende og udgør p.t. 270.000 kr.

lægges som bilag 4. Endelig vedlægges vejledning ved skift af ministerbil som bilag 5.

Denne procedure er valgt for at besidde en ekspertise vedrørende disse indkøb, samt for at koordinere kontakten til bilimportørerne med henblik på at opnå de bedst mulige priser og en vis grad af ensartethed i bilparken. Således kan den enkelte minister ved udskiftning af bilen vælge mellem modeller fra Audi, BMW, Mercedes og VW. Der tages så vidt muligt hensyn til individuelle ønsker i relation til ekstraudstyr inden for den givne ramme på 270.000 kr.

Finansministeriets motorsektion varetager kontakten til disse leverandører i hvert enkelt tilfælde, idet ministerchaufføren fra det pågældende ministerium også deltager i møder og i arbejdet med at formidle de specifikke ønsker til den nye bil.

8.2. Udviklingsmuligheder

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at man bør overveje, om der er muligheder for forbedringer i forhold til den nuværende ordning på dette område med henblik på at opnå de bedste og økonomisk mest fordelagtige indkøb.

Standardisering og koordinering af indkøb giver mulighed for stort volumen og dermed potentielt større rabatter. Imidlertid må det i sagens natur også betyde, at individuelle ønsker bliver trængt mere i baggrunden

Dette kunne til nogen grad opvejes ved, at der ved et koordineret bilindkøb lægges et højt fælles niveau, bl.a. på udstyrssiden, hvilket skulle kunne imødekomme de flestes ønsker til et transportmiddel. Samtidig ville sikkerheden også blive højere, jf. nedenfor pkt. 8.2.2.

8.2.1. Udbud

Det bør således nærmere overvejes, om der kunne opnås endnu mere fordelagtige priser, såfremt der blev foretaget et samlet udbud på området, der kunne munde ud i rammekontrakter med et antal leverandører. Rammekontrakter bør vælges, idet man ved udbudsformen ikke ville kunne sikre sig imod, at en tilbudsgiver fra et bilmærke, som man normalt ikke ville forbinde med ministerbiler, ville vinde kontrakten, og fordi man med rammekontrakter kun behøver at gennemføre en udbudsrunde fx hvert 5. år.

Det er normalt modeller i den dyre ende af spektret, som leveres som ministerbiler, og det er tænkeligt, at en leverandør ville se en sådan leverance som en mulighed for en stærk profilering af sine produkter.

8.2.2. Homogen bilpark

Undersøgelse af ministerbefordringen

Ved indgåelse af rammekontrakter ville det på forhånd være specificeret, hvilket udstyr og niveau hver bil skulle have. Dette ville resultere i en mere homogen bilpark, end tilfældet er i dag, hvilket kan have flere fordele, ikke mindst i relation til sikkerheden.

For det første ville det gøre det vanskeligere at vide ud fra bilens udseende, hvilken minister der befinder sig i den, og for det andet ville det gøre det nemmere at afløse den faste chauffør, idet flere andre chauffører ville have erfaring i at køre en bil af præcis samme slags.

8.2.3. Fast udskiftning af bilparken

Såfremt der blev indgået rammekontrakter, ville det være uproblematisk at udskifte eksempelvis halvdelen af bilparken hvert andet år. Derved ville der blive sparet en del sagsbehandling i forhold til i dag, hvor hver enkelt bil skal drøftes, bestilles og godkendes.

8.3. Konklusion

På denne baggrund anbefales det, at det besluttet nærmere at undersøge mulighederne for og fordelene ved at indgå rammekontrakter på dette område.

Bilag til rapporten:

1. Tjenestebilscirkulæret (CIR 9304 af 16. juni 2003)
2. Lokal aftale om hviletid af 2. september 1981
3. Brev af 26. maj 1999 fra Finansministeriet
4. Brev af 18. august 1999 fra Finansministeriet
5. Finansministeriets vejledning af 26. oktober 1999