



## REFERAT

6. april 2022  
2021-4198

### Referat fra høring om chaufførmangel den 24. februar 2022

#### Deltagere

##### Transportministeriet

- Trine Bramsen, transportministeren
- Caroline Tastesen
- Kathrine Møller Lise
- Frederikke Marie Pflug
- Tanja Skocajic
- Jakob Fredskild Lüning Hammeken
- Christoffer Roussakis
- Anders Mose Lauridsen
- Sofia Hellsten Florio

##### Færdselsstyrelsen (oplægsholder)

- Stefan Søsted, direktør
- Brian Paust Nielsen, vicedirektør
- Anne Mikkelsen, kontorchef
- Kasper Bruun Graversen, kontorchef

##### Beskæftigelsesministeriet (oplægsholder)

- Peter Thorgård, afdelingschef
- Sofie Rømer, kontorchef
- Andreas Kynde, specialkonsulent
- Louise Seidler Johansen, kontorchef (STAR)

##### Børne- og Undervisningsministeriet/STUK (oplægsholder)

- Maria Nørby, kontorchef Styrelsen for Undervisning og Kvalitet (STUK)
- Anne Mette Vang-Rydall, konst. kontorchef (STUK)
- Vibeke Overvad Jensen, pædagogisk konsulent (STUK)

##### 3F Transport (oplægsholder)

- Jan Villadsen, Gruppeformand
- Hans Christian Graversen, ledelseskonsulent



**DI Transport (oplægsholder)**

- Karsten Lauritzen, direktør DI transport
- Rune Noack

**DTL (oplægsholder)**

- Erik Østergaard, adm. direktør

**Dansk Persontransport (oplægsholder)**

- Michael Nielsen, adm. direktør

**AMU Transport Danmark (oplægsholder)**

- Morten Bo Sørensen, formand

**TRU/Folketinget**

- Lennart Damsbo-Andersen (S)
- Brian Bressendorff (S)
- Hans Chr. Schmidt (V)
- Kristian Pihl Lorentzen (V)
- Andreas Vemgaard Sørensen (politisk medarbejder for Kristian Pihl Lorentzen)
- Niels Flemming Hansen (C)
- Henning Hyllested (Ø)
- Lea Stoustrup Brandt (udvalgssekretær TRU)

**Alex Andersen Ølund A/S**

- Michael Gregersen, adm. direktør
- Lars Michael Jørgensen, fællestillidsmand

**Anchersen (busfirma)**

- Poul Anchersen, adm. direktør

**Arbejdsgiverforeningen KA**

- Karsten Høgild, direktør

**ATAx**

- Gert Mark, formand

**ATL**

- Lars William Wesch, branchedirektør

**Dansk Erhverv**

- Jesper Kronborg, branchedirektør Dansk Erhverv Transport

**Danske Medier**

- Hans Peter Nissen, logistikdirektør JP/Politikens hus



**Danske Speditører**

- Lars Bech, Politik- og kommunikationschef.

**DEG (Danske Erhvervsskoler og –Gymnasier)**

- Hans Chr. Jeppesen

**DEKRA**

- Christen Bagger, koncerndirektør

**DSV**

- Morten Kjaergaard, vicedirektør

**FDL (Frie Danske Lastbilvognmænd)**

- Jens Ole Larsen

**FPU (Foreningen af Private Udbydere f.m.b.a.)**

- Jakob Thykier, uddannelseschef, Arriva Danmark A/S

**Frode Laursen**

- Allan Munkholm Poulsen, transportdirektør
- Steffen Larsen, fællestillidsmand

**ITD**

- Henriette Kjær, politisk chef

**KRIFA**

- Per Dyrholm, politisk konsulent

**MOVER**

- Martin C. Hansen, adm. direktør

**Taxa Esbjerg**

- Torben Kirketerp, formand

**TiD**

- Morten Brønnum Andersen, chefkonsulent

**UCplus**

- Camilla Kaare Nielsen, Afdelingsdirektør for AMU og EUD.



## **Velkomst v/ transportministeren**

**Transportminister, Trine Bramsen** takkede for fremmødet og fremhævede chaufførmangel som et problem for ikke kun transportbranchen men for hele Danmark. Man skulle bare løfte blikket og se til nabolandene for at få indblik i konsekvenserne af chaufførmangel. Man var samtidig bevidst om, at der ikke fandtes en nem løsning på et problem, der spændte på tværs af hele EU. Man måtte derfor arbejde sammen for at finde en fælles løsning.

## **Intro til udfordringerne med chaufførmangel v/ kontorchef Caroline Tastesen (Internationalt Kontor)**

**Kontorchef, Caroline Tastesen** bød velkommen og takkede for den store tilslutning til og interesse for høringen. Man ønskede at vende udviklingen i transportfaget og gøre det mere attraktivt. Man var interesseret i at høre om de potentielle problemstillinger men også særligt løsningsmodellerne.

## **Faglig gennemgang af forslag til politiske løsningsmodeller v/Færdselsstyrelsen**

**Direktør for Færdselsstyrelsen, Stefan Søsted** gengav indledende reglerne for lastbils- og buschauffører, som de så ud i dag. Et af de mulige tiltag for at afhjælpe chaufførmanglen var at nedsætte alderskravene for buschauffører i overensstemmelse med direktiv 2003/59/EF ("kvalifikationsdirektivet"). Det var der intet til hinder for, men det fremhævedes dog, at reglernes rammer var fastsat i EU-retten. Der var for international buskørsel skærpede krav, men der var også mulighed for at se nærmere på en ændring af disse.

Man gik herefter videre til Færdselsstyrelsens sagsbehandlingstider. Herunder blev det påpeget, at der ingen reel sagsbehandling var forbundet med udstedelsen af chaufførbeviser. Der kunne dog være sagsbehandling forbundet med behandling af kørekortansøgninger. Man bemærkede desuden, at overtagelsen og digitaliseringen af kørekortområdet også kunne forlænge sagsbehandlingstider. Afslutningsvis oplyste man, at sagsbehandlingstiden for taxikørekortet i øjeblikket var på omkring otte uger.



## Oplæg v/ Beskæftigelsesministeriet

**Afdelingschef fra Beskæftigelsesministeriet, Peter Thorgård** fremlagde initiativer for, hvorledes BM søgte at afhjælpe problemerne med chaufførmangel. Man fulgte løbende udviklingen i mangel på arbejdskraft, hvor transportområdet lå i toppen.

Man fremlagde en række initiativer, som bl.a. omfattede Job-VEU-modellen, regionale initiativer samt politiske aftaler, herunder bl.a. trepartsaftalen om mangel på arbejdskraft.

## Oplæg v/Børne- og Undervisningsministeriet

**Kontorchef fra Styrelsen for Undervisning og Kvalitet, Maria Nørby** fremlagde de to veje, man kunne tage til en transportuddannelse; selvbetaling (ved AMU) eller erhvervsuddannelse. Erhvervsuddannelserne fungerede som vekseluddannelser, hvor man skiftede mellem skoleforløb og praktik.

Man så kravene til kørekort direkte reflekteret i uddannelserne, og 87 % af dem, der valgte uddannelserne, var voksne over 25. Man bemærkede desuden en stabil tilslutning til uddannelserne, som næsten havde jobgaranti efter færdiggjort forløb.

Aktiviteten på AMU-uddannelserne havde også været stabil, hvoraf chaufføruddannelserne udgjorde 1/3 af alle AMU-uddannelserne. Problemet her var dog mangel på kursister. For at sikre aktivitet havde man bl.a. lavet trepartsaftale for at sikre flere lærerpladser. Der var dog her potentiale for at sikre tilslutning og sænke frafaldet, og man havde allerede igangsat forsøg, hvor man startede med køreundervisning tidligere på uddannelsen.

## Oplæg v/ 3F

**Gruppeformand for 3F, Jan Villadsen** påpegede, at et af de store problemer var branchens ry, som skulle forbedres. Tal fra 3F's A-kasse viste, at man havde jobsøgende med de nødvendige kvalifikationer, men at de blev afvist af arbejdsgivere. Man mente, at en af grundene til dette var, at mange af de jobsøgende var af anden etnisk herkomst og ikke talte dansk. Desuden så man et ligestillingsproblem i branchen, som var mandsdomineret. Arbejdet kunne gøres mere attraktivt også for kvinder, og det var vigtigt at gøre opmærksom på karrieremulighederne, uanset hvor i livet en chauffør måtte være. Afslutningsvist understregedes det, at kontrakter og vilkår for chauffører overordnet skulle forbedres.



## Oplæg v/ DI Transport

**Direktør for DI Transport, Karsten Lauritzen** bemærkede, at man ikke kun skulle fokusere på at få flere unge ind i branchen, men også på at fastholde de chauffører, som var på vej ud. En måde at fastholde seniorer i branchen var at skabe bedre muligheder for at arbejde ved siden af folkepensionen, hvor man efterspurgte at ændringen af reglerne for modregning i folkepensionen trådte i kraft allerede nu. Man påpegede problemer med ligestilling på området og så bl.a. gode muligheder for at få flere kvinder i særligt bustransporten. Afslutningsvis så man også gerne bedre muligheder for at anvende international arbejdskraft.

## Oplæg v/ DTL

**Administrerende direktør i DTL, Erik Østergaard** så tre problemstillinger, for så vidt angik rekrutteringsudfordringerne; den høje gennemsnitsalder blandt chauffører, manglen på kvinder og forspildte muligheder for ansættelse af nydanskere. Også frafaldsprocenten på transportuddannelserne fremhævedes som et problem.

Man opfordrede til at forbedre fagets ry, så det fremstod mere attraktivt over for unge kandidater. Man var overbevist om, at Vejpakken ville kunne hjælpe med at forbedre fagets og branchens image og gøre erhvervet mere attraktivt.

Afslutningsvist opfordredes der også til at kigge på alternative løsninger såsom modulvogntog.

## Oplæg v/ DPT

**Administrerende direktør i Dansk Persontransport, Michael Nielsen** påpegede, at chaufførmanglen udgjorde en trussel mod mobiliteten, kulturlivet, turismen og ikke mindst den sociale lighed. Man forventede at mangle ca. 1000 buschauffører til 2022-sæsonen, og efterspørgslen efter COVID-19 ville blive svær at møde.

DPT havde en anden oplevelse end 3F, når det kom til jobsøgende, hvor man oplevede, at de ledige ikke ønskede at tage de jobs, som var udbudt. Man mente, der var mulighed for bedre samarbejde mellem parterne.

DPT fremførte som løsningsforslag, at man gjorde det mere attraktivt for seniorer at arbejde ved siden af pensionen, samt at sænke



aldersgrænsen, så branchen havde mulighed for at rekruttere chauffører helt ned til 18 år. Endvidere skulle samarbejdet med jobcentrene forbedres, så jobsøgende også blev peget i retning af transportsektoren, hvilket man ikke oplevede skete i dag.

Til Færdselsstyrelsens sagsbehandlingstider bemærkede man, at oplevelsen med ventetid var længere, end hvad styrelsen fremlagde, samt at en ventetid på otte uger for taxakørekortet fortsat var for lang tid.

### **Oplæg v/ AMU Transport Danmark**

**Formand for AMU Transport Danmark, Morten Bo Sørensen** oplyste, at man var klar til at tilpasse sig branchens uddannelsesbehov. Herunder tilbød man både kombinationsforløb, som også dækkede sprogundervisning i erhvervsrettet dansk, og som tilknyttede elever til en virksomhed, så de i løbet af uddannelsesforløbet vekslede mellem skole og arbejde.

Man bemærkede, at Færdselsstyrelsens lange sagsbehandlingstider ofte resulterede i frafald fra uddannelserne, fordi elever skulle vente på at komme videre i forløbet. Lange ventetider for køreprøver – særligt i Storkøbenhavn – var et andet problem, som resulterede i frafald.

Et sidste bekymringspunkt var manglen på undervisere, for hvem gennemsnitsalderen på nuværende tidspunkt nærmede sig 60 år. Kørelæreruddannelsen var selvfinansieret, og man opfordrede til at undersøge, hvorvidt dette kunne ændres, eventuelt ved at lave en overbygning på chaufføruddannelsen, som uddannede til undervisere.

### **Bordrunde/Drøftelse**

**Transportminister, Trine Bramsen** gav indledende ordet til TRU-medlemmerne.

**Niels Flemming Hansen (C)** understregede behovet for at gøre branchen attraktiv for udefrakommende. Hansen mente desuden, at prisen på kørekortet udgjorde en barriere, og at der her kunne være mulighed for at finde en løsning i samarbejde med virksomhederne.

**Hans Christian Schmidt (V)** mente, man havde overkompliceret adgangen til transportuddannelserne og opfordrede til at sænke



aldersgrænserne, så unge, der egentlig var klar til tage uddannelsen, ikke skulle vente yderligere. Schmidt bemærkede desuden, at de høje bødeløb gjorde på lang sigt faget mindre attraktivt for chauffører.

**Henning Hyllested (Ø)** mente, at forholdene for chauffører skulle være i orden, herunder særligt arbejdstiden. Hyllested spurgte desuden ind til, hvorvidt et af problemerne med den manglende arbejdskraft var, at branchen reelt mente, der manglede *billig* arbejdskraft. Afslutningsvist var Hyllested skeptisk over for at sænke alderskravet set i lyset af de sidste par års debat om unge vanvidsbillister.

**Lennart Damsbo-Andersen (A)** forholdt sig spørgende til, hvor langt man rent faktisk kunne gå i forhold til at ændre aldersgrænserne. Damsbo-Andersen understregede vigtigheden af både at få unge ind, men også at fastholde aktive ældre chauffører. En stor del af løsningerne lå ude i branchen selv.

**Brian Bressendorff (A)** mente, at branchens dårlige ry var en stor del af grunden til, at unge ikke søgte en karriere i transportbranchen. Bressendorff mente her, at der manglede svar på, hvorledes dette skulle ændres.

Ordet blev herefter givet videre til høringens øvrige deltagere.

**Politisk chef i ITD, Henriette Kjær** pegede på fastholdelsen af allerede aktive chauffører som en lavthængende frugt. Her var et af problemerne kravene om obligatorisk efteruddannelse, hvis ændring, man mente, burde sættes på dagsordenen i EU. Man så desuden et problem i, at arbejdstidsdirektivet ikke spillede sammen med køre- og hviletidsreglerne.

Man påpegede, at manglen på kvinder i branchen ikke kun skyldtes, at det var svært at få et familieliv til at hænge sammen men også den tone, som mange kvinder blev mødt med af deres mandlige kollegaer ude på arbejdspladserne.

Et andet problem var, at mange ledige ikke havde råd til at betale kørekortet, og at jobcentrene ville ikke dække omkostningerne til det. Herunder skulle man også se på vejledningen, for så vidt angik unge og deres uddannelsesvalg.

**Branchedirektør i Dansk Erhverv Transport Jesper Kronborg** mente, der skulle ses nærmere på de høje bødeforlæg, som havde en afskrækkende effekt. Man så desuden positivt på aftalen om at afskaffe modregning i folkepensionen.





### **Administrerende direktør i Abildskou A/S, Jess**

**Abildskou** var ikke enige i udtalelserne vedrørende chauffører af anden etnisk baggrund. Man så generelt, at de var god arbejdskraft, og som udgangspunkt var det kun et krav, at ansatte talte engelsk. Man mente dog, det kunne være en stor hjælp, hvis man gjorde det muligt at tage kørekort og køreprøve på engelsk. Også her spurgtes der ind til nødvendigheden af EU-kravet om efteruddannelse. Man så også et behov for at ændre tilgangen til udstedelse af bøder, så det havde en mindre afskrækkende effekt.

**Administrerende direktør i Mover, Martin C. Hansen** opfordrede til at fjerne tilladelseskravene for varebiler, da disse ofte udgjorde en let og fleksibel vej ind i transportbranchen. Særligt fordi det var en tilgængelig måde at snuse til erhvervet uden at skulle forpligte sig til en uddannelse og en lastbil. Man opfordrede desuden til at fjerne reglerne for lejlighedsvis kørsel i små køretøjer, da dette ikke var i direkte konkurrence med lastbiler. Et andet perspektiv var branchens image. Her var det vigtigt at forstå, at det ikke længere var *stabilitet*, der gjorde et job attraktivt.

**Branchedirektør i ATL, Lars William Wesch** så generelt, at unge gerne ville uddanne sig inden for faget, men at frafaldet på uddannelserne var meget højt. Her var det vigtigt med samarbejde på tværs af ministerier. Desuden skulle der skabes et miljø på erhvervsuddannelserne, der gav de unge lyst til at blive på uddannelsen, og sagsbehandlingstiden hos Færdselsstyrelsen skulle nedbringes, så de unge ikke skulle gå og vente på godkendelse.

**Jens Ole Larsen fra FDL** opfordrede til at gøre mere brug af modulvogntog/duotrailere. Desuden skulle samarbejdet med jobcentre forbedres, så ledige blev vejledt korrekt og sendt i den rigtige retning. Afslutningsvist mente man, at lønnen for chauffører skulle hæves, så den reflekterede det ansvar, de bar.

**Formand for ATAX, Gert Mark** mente generelt, at ventetiderne til taxakørekort var for lange. Det kunne i visse tilfælde tage op mod 16 uger at modtage sit kørekort. Desuden var mange kørekort udløbet under COVID-19, hvilket betød, at chaufførerne skulle på kursus og vente derefter vente otte uger, før de kunne komme tilbage ud på vejen. Man så generelt ikke et problem med efteruddannelse/kurser, men indholdet skulle matche branchens behov.

### **Transportdirektør i Frode Laursen, Allan Munkholm**

**Poulsen** tilsluttede sig pointerne om bødetillæg, som var et problem, der kunne løses på kort sigt og være med til at gøre erhvervet mere attraktivt. Man så også positivt på afskaffelsen af modregning



i folkepensionen, man så dog gerne, at det trådte i kraft hurtigst muligt. Branchen levede af at få folk hurtigt ud på vejen, man spurgte således ind til, om uddannelserne kunne kortes ned, da mange unge ikke valgte den vej for at skulle sidde på skolebænken i lang tid.

**Færdselsstyrelsen** bemærkede, at man ville tage branchens input til efterretning. Det var klart, at sagsbehandlingstiderne skulle effektiviseres, men det kunne ikke loves forbedret som efterspurgt inden for to år. Man arbejdede på at digitalisere og effektivisere kørekortområdet, men man havde kun haft området i fire måneder, så det tog tid.

### **Afrunding v/ Kontorchef Caroline Tastesen (Internationalt Kontor)**

**Transportministeriet** afsluttede drøftelserne ved at bemærke, at man meget gerne så på de værktøjer, der kunne anvendes på myndighedsniveau. Det var dog også vigtigt at huske på, at der var rigtig meget, der kunne gøres ude i branchen. Man havde forståelse for irritationen over bødeforlæggene, men de regler var vedtaget ved politisk flertal og var ikke lige lette at ændre.

**Niels Flemming** oplyste, at TRU ville sende en række spørgsmål om bl.a. en tidsplan for det fremadrettede arbejde.