



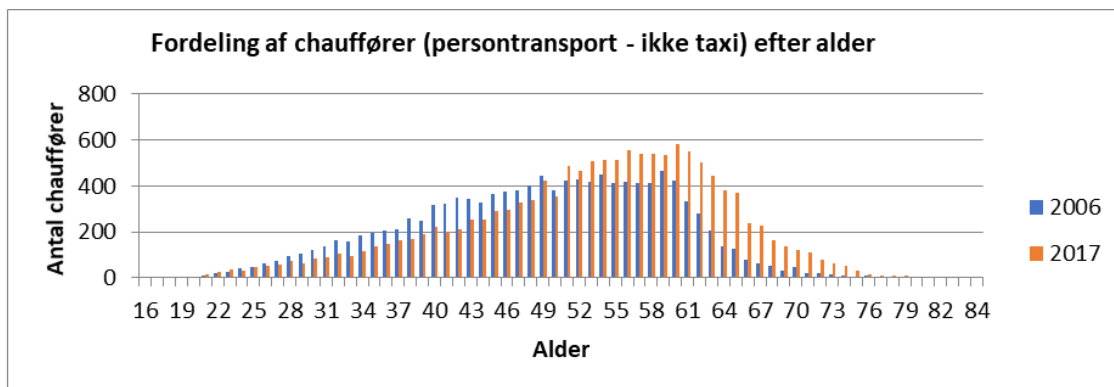
Forslag til imødegåelse af mangel på arbejdskraft i turistbusbranchen

Turistbussen leverer mobilitet til danskerne, når de rejser i grupper. Lige fra den lokale pensionistforening, der skal afsted på sommerudflugt, til fodboldholdet på vej til stævne, til de virksomheder der befordrer deres medarbejdere sikkert til julefrokost, er turistbussen den mest effektive transportform. Turistbussen løser også vigtige opgaver i den offentlige servicetrafik som f.eks. kørsel for skovbørnehaver, skolebuskørsel, og at hjælpe DSB, når der er brug for ekstra togbusser.

Men hvis ikke der bliver sat hurtigt ind fra politisk side i forhold til den kritiske chaufførmangel, risikerer man, at der om få år ikke er nok turistbuschauffører til at sikre danskerne den kollektive mobilitet, som vi hidtil har nydt godt af når vi rejser i grupper.

Situationen i busbranchen

Dansk Erhverv og Dansk PersonTransport vurderer, at der pt. mangler ca. 1000 buschauffører (20-25% af arbejdsstyrken på ca. 5500 chauffører) og ca. 1000-1500 taxiførere (chauffører og vognmænd). Derudover er busbranchen præget af en arbejdsstyrke med en relativt høj (og stigende fra 2006 til 2017) gennemsnitsalder.



Kilde: Pension Danmark. Fordeling af medarbejdere fra overenskomstmåderne AKT (7.000 bidragsbetalende medlemmer, TA (4.000) og ATV (350).

Samtidig med at gennemsnitsalderen for buschauffører er stigende, er antallet af personer i de enkelte årgange busbranchen rekrutterer fra faldende. Dermed skrumper arbejdsstyrken og rekrutteringsgrundlaget for bussektoren ind over de kommende år.

Hvad gør turistbusbranchen selv for at afhjælpe chaufførmanglen?

Målettet og inkluderende rekruttering

Bussektoren er et inkluderende erhverv og branchen kan i princippet bruge alle uanset køn, alder, etnicitet og erhvervsmæssig baggrund, så længe man er klar på at tage ansvar for sig selv og sine rejsende.

Busbranchen målretter derfor rekrutteringen af nye chauffører bl.a. blandt pensionister, veteraner og indvandrere gennem et øget fokus på f.eks. IGU-forløb.

Hjælp til finansiering af kørekort til bus

Turistbusbranchen oplever, at prisen for et kørekort til bus er en væsentlig barriere for nogle personer der ønsker et blive buschauffør. I dag kan man på visse betingelser få kørekort til bus gratis, hvis man er ledig, og hvis man er i arbejde, kan kørekortet erhverves for 7285 kr. inkl. gebyrer. Busbranchen er herudover villig til at give økonomisk støtte til dem, der ønsker at blive buschauffør.

Tale branchen op gennem kampagner

Turistbussektoren gør selv alt, hvad den kan for at tiltrække chauffører og er netop i gang med at lancere en ambitiøs, landsdækkende kampagne for at tiltrække turistbuschauffører til branchen. Kampagnen vil tale branchen op, og gøre opmærksom på branchen som et vigtigt samfundsmæssigt erhverv.

Forslag til hvad der kan gøres fra Regeringens side for at afhjælpe chaufførmanglen

Hvis busbranchen også i fremtiden skal løse de vigtige samfundsmæssige opgaver som den løser i dag, er der brug for tiltag der 1) giver de ældre generationer fleksibilitet til at arbejde mere ved siden af deres efterløn og pension og 2) tiltag giver mulighed for tilgang af yngre chauffører til busbranchen.

Måltrettet indsats for at seniorer i aldersgruppen 60-75 kan arbejde mere uden at blive modregnet folkepension.

Rigtigt mange seniorer er i dag med til at løse opgaven med at give danskerne mobilitet når de rejser i grupper, da jobbet som chauffør i persontrafikken passer godt med en gradvis tilbagetrækning fra arbejdsmarkedet som pensionist eller efterlønsmodtager.

Derfor foreslås det at pensionisterne skal have en større frihed for at arbejde mere ved siden af folkepension og efterløn. Da et stadigt stigende antal chauffører går på pension i de kommende 5 år, vil en højere beløbsgrænse eller en modregning af lønindkomst i folkepensionen give bedre mulighed for at fastholde seniorer der allerede er ansat i busbranchen i deltidsstillinger, samt bedre mulighed for at tiltrække nye seniorer fra andre brancher.

Måltrettet indsats for at sikre tilgang til branchen af unge blandt 18-21 år

Herudover er der brug for en foryngelse blandt busbranchens chauffører, og der skal sikres tilgang af unge chauffører til busbranchen til at erstatte seniorerne når de går på pension eller efterløn.

EU's direktiv om faglige kvalifikationer giver medlemslandene mulighed for på sit område at føre bus fra det fyldte 18. år ved rutekørsel med personer på en strækning der ikke overstiger 50 km, en mulighed man ikke har implementeret i danske regler jf. Bekendtgørelse om kørekort §§ 24, 25 og 26 og Bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport §§ 10 og 11 som fastsætter at man først må føre bus fra man er fyldt 21 år.

Alders-gruppe	15-19	20-24	25-29	30-34	25-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	Total
Bus	0	82	258	197	187	224	225	255	226	157	18	3	0	1732
	0,0%	4,7%	14,9%	11,4%	10,8%	12,9%	13,0%	14,7%	13,0%	9,1%	1,0%	0,2%	0,0%	100,0%
Lastbil	128	939	863	671	494	433	385	359	250	90	11	0	0	4623
	2,8%	20,3%	18,7%	14,5%	10,7%	9,4%	8,3%	7,8%	5,4%	1,9%	0,2%	0,0%	0,0%	100,0%

Aldersfordelingen for nyuddannede bus og lastbilchauffører i 2020¹

¹ Uddannelsesstatistik.dk

Busbranchen og uddannelsesinstitutioner som AMU-centrene, har derfor ikke adgang til at tiltrække årgangene fra 18-21 år, hvor unge typisk foretager deres valg af beskæftigelse. Dette forhold slår tydeligt igennem i statistikken for nyuddannede bus- og lastbilchauffører, hvor antallet af nyuddannede lastbilchauffører i aldersgruppen 18-24 år forholdsmæssigt er langt højere end for nyuddannede buschauffører (se tabel ovenfor).

Det er en klar forventning, at en lavere aldersgrænse vil føre til en større tilgang af yngre chauffører til branchen.