

Talemanuskript til brug for samråd 23. november vedr. chaufførmangel

---

### ***Samrådsspørgsmål A***

Hvad er ministerens holdning til, og hvilke initiativer vil ministeren tage her og nu og på længere sigt for at løse problemet med den alvorlige mangel på taxichauffører - ikke mindst i landdistrikterne, herunder i forhold til de meget lange ventetider hos Færdselsstyrelsen i relation til udstedelse af chaufførtilladelser, styrket rekruttering af unge chauffører samt frivillig fastholdelse af ældre chauffører?

### ***Samrådsspørgsmål B***

Hvad er ministerens holdning til, og hvilke initiativet vil ministeren tage her og nu og på længere sigt for at løse problemet med den alvorlige mangel på lastbilchauffører og buschauffører, herunder i forhold til at styrke rekrutteringen blandt unge til branchen samt frivillig fastholdelse af ældre chauffører?

*Samrådsspørger er Kristian Pihl Lorentzen (V)*

## **Besvarelse**

### Indledning

Tak for spørgsmålene der vedrører sagsbehandlingstider hos Færdselsstyrelsen for så vidt angår taxitilladelser og chaufførmangel i både taxi-, lastbil- og busbranchen.

Jeg vil besvare spørgsmålene samlet.

Jeg vil indledningsvis besvare spørgsmålet om sagsbehandlingstider, hvorefter jeg vil besvare spørgsmålene om chaufførmangel.

### Indledning til sagsbehandlingstider i Færdselsstyrelsen

Dagens emne er vigtigt, da det har betydning for borgere i hele landet.

Nok har vi en veludbygget kollektiv transportsektor i form af bus, tog og letbaner, men der er steder, tidspunkter og omstændigheder, hvor der er behov for andet – det kan være en taxi eller en flexitur.

Om man har brug for at komme fra Skjern til Lem efter en aften i festligt lag, eller skal fra Jyllinge til Frederikssund, kan det være vigtigt, at man kan bestille en taxi.

Det er da også derfor, at et bredt flertal i Folketinget står bag moderniseringen af taxiloven, som vi indgik aftale om i 2017. Med den aftale er man enig om, at vi også løbende evaluerer taxiloven. Den næste af disse evalueringer er på grund af COVID-19 udskudt til 2022 – til næste år.

Aftalekredsen kan således løbende overveje tiltag, som optimerer taxisektorens lovgrundlag. Senest har vi med Aftale om justering af taxiloven m.v. (i marts i år), aftalt at:

- overenskomstkrauet i taxilovens § 10 også skal gælde for gamle taxitilladelser,
- at der skal indføres dokumentation for sprogkravet på chaufføruddannelsen,
- og at afgiften for en vognmandstilladelse ændres til et gebyr.

Foruden regeringen omfatter aftalen Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti, Venstre og Dansk Folkeparti.

## ***[Pause]***

### Sagsbehandlingstider

For så vidt angår sagsbehandlingstider, så har jeg forståelse for, at det må være frustrerende, hvis man står med et job ved hånden, og man så skal vente på et chaufførkort.

Men jeg er fortrøstningsfuld. Færdselsstyrelsen sagsbehandler og får godkendt rigtig mange ansøgninger om chaufførkort.

I 2019 – som må siges at være det seneste år, hvor vi var i en ”normaltilstand” før corona – der godkendte Færdselsstyrelsen ca. 6.500 ansøgninger om chaufførkort.

Det tal var selvfølgelig lavere i 2020 og det er det indtil videre også her i 2021 på grund af COVID-19. Det bunder i færre ansøgninger under coronakrisen. Men fra januar til og med oktober i 2021 er der godkendt ca. 3.000 ansøgninger om chaufførkort.

I alt har Færdselsstyrelsen godkendt 21.184 ansøgninger om chaufførkort, siden de overtog opgaven i 2018. Det skal ses i relation til, at der er ca. 7.700 køretøjer registreret til taxikørsel, offentlig-service-trafik, limousinekørsel og anden erhvervsmæssig persontransport.

Derudover er der stadig gyldige førerkort fra tiden før, at Færdselsstyrelsen overtog.

### ***[Pause]***

Når det så kommer til sagsbehandlingstiderne, som både dagens spørger og en række aviser på det seneste har vist interesse i, ser det overvejende fornuftigt ud.

Færdselsstyrelsen differentierer mellem ”komplicerede” og ”ikke-komplicerede” sager.

- De ikke-komplicerede sager udgør 92 pct. af ansøgningerne. De behandles af administrative medarbejdere, og sagsbehandlingstiden har været under 6 uger det seneste år (de seneste 12 måneder).
- Så er der de sidste 8 pct. Det er de komplicerede sager, som kræver, at en jurist eller lægefaglig konsulent inddrages i vurderingen af ansøgningen. Det sker, når der er anmærkninger på lægeattesten og/eller straffeattesten. Fx hvis en ansøger lider af et fysisk handicap, som kræver en nærmere granskning og vurdering af, hvorvidt ansøgeren kan få udstedt et chaufførkort.

- Størstedelen af de komplicerede sager (6 af de 8 pct.) bliver behandlet inden for ca. 4 måneder. De resterende 2 pct. har en væsentlig længere sagsbehandlingstid.

Jeg har fuld forståelse for, at man som ansøger kan være frustreret over, at ens sag kan være længe om at blive færdigbehandlet, hvis den viser sig at være en kompliceret sag.

***[Pause]***

### *Igangsatte initiativer for hurtigere sagsbehandling*

Færdselsstyrelsen arbejder da også løbende med at nedbringe sagsbehandlingstiden. Nogle konkrete indsatser, som Færdselsstyrelsen har gjort:

- For det første udarbejdet administrationsgrundlag og skabeloner, der optimerer sagsbehandlingstiden. Fx er det bl.a. blevet klarere defineret, hvornår en sag kræver en lægefaglig vurdering – det har ledt til en reduktion i sager, der videresendes til Færdselsstyrelsens tilknyttede læge.
- For det andet er der blevet opnormeret fra ca. 1 (0,8) juridisk årsværk til 5 juridiske årsværk.

- For det tredje er selve ansøgningsprocessen blevet optimeret, så der kun sagsbehandles på fuldt oplyste sager.
- For det fjerde er det nu muligt at udstede midlertidige chaufførkort for ansøgere med fornyelsessager, så de kan fortsætte kørslen mens, at deres sag behandles.

***[Pause]***

### *Om chaufførmangel*

For så vidt angår chaufførmangel, spørges der både ind til muligheden for rekruttering af unge samt frivillig fastholdelse af de ældre.

Inden jeg kommer til det konkrete spørgsmål om rekruttering af unge samt frivillig fastholdelse af ældre vil jeg gerne starte lidt mere generelt, og kort kigge på situationen i helikopter-perspektiv.

Det er jo ingen hemmelighed, at det sidste godt halvandet år har været meget udfordrende for transportbranchen og i særdeleshed for persontransporten, som følge af den globale sundhedskrise.

Branchen og chaufførerne har været under pres, og mange chauffører måtte enten omskoles eller afskediges, da der simpelthen ikke var den fornødne efterspørgsel.

Én af forklaringerne på, at der kan være chaufførmangel er, at vi jo heldigvis står et bedre sted nu end vi gjorde for et år siden, og at branchen igen ser en fornyet efterspørgsel.

Jeg håber derfor, at de chauffører som enten blev omskolet eller afskediget vil finde vej tilbage, og at dette kan løse noget af udfordringen med chaufførmangel.

Omvendt, så viser tal fra Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering, at der findes ledige taxichauffører i alle dele af landet.

En forklaring på det kan jo være, at sektoren efterspørger et højere kvalifikationsniveau for de taxichauffører, der i dag bliver uddannet. Jeg vil med glæde modtage input til, hvad vi eventuelt kan gøre ved det.

***[Pause]***



## Rekruttering og fastholdelse

Hvis vi så skal se på de konkrete initiativer i forhold til de unge og ældre, som spørgeren nævner i sine samrådsspørgsmål, så lad mig starte med de ældre, da reglerne herfor er fælles for de brancher, som spørgeren nævner.

### Initiativer til frivillig fastholdelse af ældre chauffører

I forhold til spørgsmålet om frivillig fastholdelse af ældre chauffører så skal jeg skynde mig at sige, at dette faktisk hører under beskæftigelsesministerens ressort.

Jeg ved dog, at der i dag er nogle muligheder for at fastholde ældre chauffører. Det er nemlig tilladt at have en vis indkomst uden, at det påvirker folkepensionen, så længe du overholder de gældende beløbsgrænser.

Der er også nogle muligheder for at arbejde lidt mere og tjene lidt mere, hvis man så samtidig udsætter sin pension.

På den måde kan en person, som ellers ville få nedsat sin pension på grund af arbejdsindkomst, i stedet vælge at opsætte pensionen til et senere tidspunkt, hvor vedkommende ikke har betydelige arbejdsindkomster.

Jeg kan ikke gå i detaljer med reglerne, da det er beskæftigelsesministerens anliggende, ligesom eventuelle opfølgende spørgsmål også må rettes til beskæftigelsesministeren.

### Fremtidige tiltag

For så vidt angår fremtidige tiltag kan jeg nævne, at der er nedsat en Kommission for tilbagetrækning og nedslidning.

Kommissionen skal blandt andet se på, om pensionssystemet forsat understøtter, at seniorer, der kan og har lyst, bliver længere på arbejdsmarkedet.

Kommissionen forventes at afrapportere på deres arbejde senest første kvartal 2022.

### Rekruttering af unge chauffører

I forhold til rekruttering af de unge er der umiddelbart en større udfordring i rekrutteringen af unge buschauffører sammenlignet med rekrutteringen af unge lastbilchauffører. Det er der, fordi alderskravene for at køre personbefordring er noget strengere. Det giver meget god mening, at der er nogle ekstra krav, når du kører med et stort antal mennesker frem for gods.

Derfor skal du som udgangspunkt være fyldt 21 år for at kunne køre mindre busser med maksimalt 16 passagerer, og du skal være fyldt 24 år for at kunne køre almindelige busser til befordring af mere end 8 passagerer.

For almindelige busser, der kører strækninger på ikke over 50 km og som medtager passagerer, kan alderskravet sættes ned til 20 år.

Du skal være fyldt 23 år og kunne dokumentere to års erfaring som lastbil- eller buschauffør for at kunne køre busser på tværs af grænserne.

Herudover skal du i Danmark have bestået en erhvervskøreprøve for at kunne køre erhvervsmæssig personbefordring.

Aldersgrænserne er fastsat på baggrund af regler i kørekortdirektivet. Direktivet giver dermed mulighed for i visse tilfælde at sætte aldersgrænsen ned, når det sker under iagttagelse af en række krav som f.eks. kvalifikationskursus, erhvervskøreprøve, maksimal rutestrækning mv.

Hvis føreren tager et kvalifikationskursus kan alderskravet for almindelige busser imidlertid sættes helt ned til 18 år for så vidt angår rutekørsler – det vil sige på strækninger under 50 km, som i praksis vil være de fleste bybusser. Selve kørslen skal foregå på medlemslandets eget område og altså ikke i grænseregioner.

Spørgsmålet er så, om det er en god idé, og om det vil løse udfordringen, som vi står med i dag.

Selvom jeg fuldt ud anerkender, at det er et problem, når man mangler chauffører, så mener jeg ikke, at det er den rigtige vej at gå at reducere alderskravene for buschauffører.

Det er min opfattelse, at det vil have en negativ påvirkning på den oplevede tryghed for passagererne at sætte alderskravet ned for buschauffører.

Det skal være trygt for borgerne at træde ind i bussen, og dette ville efter min overbevisning ikke være tilfældet, hvis vi tillod helt unge mennesker at køre bus.

I forhold til taxikørsel er det sådan i dag, at man skal være 21 år for at få et chaufførkort. Det synes jeg sådan set er fornuftigt ud

fra den samme betragtning som i bussen – det skal være trygt at sætte sig i en taxi.

Jeg mener generelt ikke, at chaufførmangel kan løses med politiske tiltag, fordi efterspørgslen skal komme via naturlige veje. Jeg har helt ærligt svært ved at se, hvordan vi fra politisk side skal løse den her udfordring.

Jeg er derfor enig med branchen i, at vi skal blive bedre til at tale chaufføruddannelsen op og anerkende de nuværende chauffører.

På denne måde kan vi bidrage til, at chaufførerhvervet bliver mere attraktivt, og at det dermed også bliver nemmere at rekruttere unge til erhvervet.

Vi har nok haft en tendens til at fokusere på de dårlige historier og de brodne kar i transporterhvervet. Vi skal alle bidrage til at markedsføre alle de gode ting ved erhvervet.

Men det står selvfølgelig ikke alene. Fra politisk side har vi en opgave i at understøtte gode arbejds- og lønvilkår i branchen. Dette vil naturligvis bidrage til at gøre erhvervet tilstrækkelig

attraktivt. Og forholdene *er* blevet langt bedre. Det har vi bl.a. kæmpet for i EU under forhandlingerne om vejpakken. Vejpakken er en stor sejr, der vil være med til at styrke rammevilkårene for EU's vejtransporterhverv, og dermed også være med til at forbedre forholdene for danske chauffører.

Med Vejpakken følger en række krav, der i høj grad forbedrer chaufførenes vilkår og sikre fair konkurrence. F.eks. indføres der krav om, at det lange hvil på mere end 45 timer skal afholdes i egnet indkvartering.

Herudover indføres en karenperiode på 4 dage efter endt cabotagekørsel, således man ikke kan udføre ubegrænset cabotage. Der indføres skærpede etableringskrav til virksomhederne med henblik på at bekæmpe postkasseselskaber. F.eks. skal køretøjet vende hjem til værtmedlemsstaten hver ottende uge, mens virksomheden skal sikre at chaufføren kan vende hjem hver 4. uge.

Alle disse tiltag er jeg overbevist om vil være med til at skabe bedre vilkår for chaufførerne og dermed også gøre det mere attraktivt at være en del af branchen.

Herudover har regeringen også foreslået nye nationale tiltag til netop at sikre ordnende forhold på varebilsområdet. Her kan nævnes regeringens forslag til ændring af de nationale varebilsregler, hvor vi foreslår en ophævelse af den såkaldte 11 kg-regel. Forslaget medfører, at alle, der udfører godskørsel for fremmed regning i varebil over 2.500 kg skal have en tilladelse – og det er uagtet vægten på den pakke, der transporteres. En ophævelse af reglen vil være med til både at sikre fair og lige konkurrence samt ordnende forhold i varebilsbranchen, hvilket er til gavn for både chauffører og branchen som helhed.

Og på taxiområdet indfører vi som nævnt nu, at overenskomstkravet også skal gælde for gamle taxitilladelser. Det vil betyde, at uanset om man som vognmand har en ny eller gammel tilladelse, så skal man tilbyde sine chauffører vilkår, som mindst er på niveau med de landsdækkende repræsentative overenskomster på området. Det synes jeg er et klart signal til branchen – men også potentielle chauffører – om, at vi mener det alvorligt. Der skal være ordentlige arbejdsvilkår for de ansatte.

### Afslutning

Jeg vil også gerne opfordre spørgeren eller andre til at komme med konkrete forslag til løsninger på den her problemstilling.

Jeg er meget åben over for at se nærmere på de forslag og ideer, som udvalgets medlemmer måtte have.