

# TALEPAPIR

## DET TALTE ORD GÆLDER

<b>Anledning</b>	Samråd i Folketingets Uddannelsesudvalg
<b>Titel</b>	Spørgsmål BJ Spørgsmål BK Spørgsmål BL
<b>Målgruppe</b>	Folketinget Uddannelsesudvalg
<b>Arrangør</b>	Folketingets Uddannelsesudvalg
<b>Taletid</b>	5-10 minutter
<b>Tid og sted</b>	Fredag d. 24. juni 2011, kl. 11 -13 punkt nr. 2 på dagsorden (ca. kl. 11.45) i Folketinget lokale nr. 2-133

## Disposition

1. **Indledning**
2. **Svar på spørgsmål BJ**
3. **Svar på spørgsmål BK**
4. **Svar på spørgsmål BL**

### 1. Indledning

- Uddannelsesudvalget har stillet mig tre spørgsmål. Da spørgsmålene hænger sammen, vil jeg svare på dem alle tre i forlængelse af hinanden.
- Der blev sidst afviklet en AMU-udbudsrunde i 2009, hvor der blev taget stilling til udbudsplaceringen af samtlige arbejdsmarkedsuddannelser.
- I udbudsrunden var de to overordnede hensyn 1) at sikre faglige bæredygtige uddannelsesmiljøer 2) at sikre en tilstrækkelig uddannelsesdækning regionalt i forhold til efterspørgslen
- Det er i udgangspunktet fornuftige kriterier, men der kan løbende opstå situationer, hvor det må genovervejes, om der er grund til at supplere med andre hensyn

### 2. Svar på spørgsmål BJ:

”Hvorfor har ministeren nu iværksat en ny udbudsrunde om arbejdsmarkedsuddannelser (AMU) inden for dele af transportområdet, når udbudsgodkendelserne efter seneste udbudsrunde i 2009 trådte i kraft så sent som 1/1-10?”

- Uddannelsesudvalget har bedt mig om at redegøre for mit ønske om at iværksætte en ny udbudsrunde inden for transportområdet.
- Jeg vil indledningsvis gerne slå fast, at det er fornuftigt, at en uddannelse til f.eks. lastbil- eller taxichauffør kan ske til en lav deltagerbetaling. Dette er til gavn for den enkelte og for Danmark.
- Jeg kan nævne, at under udbudsrunden søgte 18 nye private køreskoler om udbudsgodkendelse. Ingen af dem blev godkendt til udbud, fordi vurderingen var, at der på daværende tidspunkt var andre ansøgere, som var bedre egnede til at dække efterspørgslen.

- De afviste private køreskoler har siden udbudsrunderne efterspurgt udstedelse af nye udbudsgodkendelser, fordi de ønsker fair konkurrencevilkår.
- Sagen er den, at Trafikstyrelsen står for den faglige godkendelse af flere af uddannelserne inden for transporterhvervet. De samme uddannelser er også optaget i AMU-systemet.
- Der er f.eks. tale om den grundlæggende uddannelse til lastbil- og buschauffør, samt EU's krav om efteruddannelse af lastbil- og buschauffør
- Der er derfor tale om, at en privat køreskole godkendt af Trafikstyrelsen og en AMU-udbyder i et vist omfang leverer de samme uddannelser, men til meget forskellige priser, fordi AMU-udbyderen har statskroner i ryggen.
- Eksempelvis koster en uddannelse til lastbilchauffør hos en AMU-udbyder 3.500 kr., mens den koster 17.000 kr. hos en privat køreskole.
- Flere af de private storvognskøreskoler har meddelt mig, at der ingen efterspørgsel er efter bus- og lastbiluddannelser hos dem, og at de snart må dreje nøglen om.
- Undervisningsministeriets Uddannelsesstyrelse har netop frataget en offentlig godkendt udbyder Mercantec sin AMU-godkendelse til udbud af kurser inden for taxi-området. Det er sket som led i opfølgningen på, hvorvidt de godkendte udbydere lever op til de forudsatte minimumsaktiviteter.
- Aktivitetskravet på taxiområdet var 3 årselever i 2010, men Mercantec har kun gennemført de 2. En nærmere måling viser endvidere, at Mercantecs begrænsede aktivitet inden for taxi blev gennemført ved at udlicitere opgaven til en privat køreskole i området.
- Der skal derfor tages stilling til, hvilken udbyder der skal overtage udbuddet af kurser indenfor taxi i Region Midtjylland, og der er hermed en konkret anledning til at genoverveje, om der generelt bør ses på vilkårene for udbud på transportområdet.
- Jeg mener, at vi må gøre op med en uholdbar konkurrenceforvridende situation, og det er min opfattelse, at der skal være lige vilkår.
- Derfor har jeg iværksat en ny udbudsrunde inden for transportområdet med henblik på at revurdere de privates mulighed for at imødekomme de krav, vi stiller til udbyderne på AMU-området.

- Det skal understreges, at der er tale om en grundig godkendelsesprocedure, hvor eventuelle nye private udbydere skal leve op til alle de krav, vi generelt stiller til AMU-udbydere.
- Det handler både om at være i besiddelse af de nødvendige faglige og pædagogiske kvalifikationer samt kendskab til administrationen af AMU, så vi hele tiden sikrer, at programansvaret for AMU forvaltes ordentligt. Det handler også om at deltage i samarbejdet med VEU-centret i området og i den forbindelse leve op til de forpligtelser, som følger med, herunder imødekomme relevant efterspørgsel og koordinere ventelister.
- Jeg mener, at en ny udbudsrunde er den bedste måde at give alle en fair chance for at komme i betragtning til udbud med statstilskud; men jeg vil ikke forudskontere udfaldet af udbudsrunderne, før ministeriet har haft lejlighed til at bedømme karakteren af de konkrete ansøgninger og de virksomheder, der ligger bag.

### 3. Spørgsmål BK

”Kan ministeren bekræfte, at Rådet for Voksen- og Efteruddannelse (VEU-rådet) og Transporterhvervets Uddannelser (TUR) har afvist en udvidelse af AMU-udbydere med flere private køreskoler bl.a. med henvisning til, at der ikke er behov for flere udbydere i en tid med faldende aktivitet, og hvorfor har ministeren i bekræftende fald ikke fulgt dette råd?”

- Jeg kan oplyse, at TUR har frarådet at godkende flere udbydere til området, og at VEU-rådet har tilsluttet sig deres indstilling.
- TUR’s begrundelse er, at der ikke er behov for flere udbydere på nuværende tidspunkt, og det er TUR’s vurdering, at de private udbydere ikke har de faglige forudsætninger for udbud indenfor en række områder.
- Det er min opfattelse, at vi har at gøre med en ekstraordinær situation, hvor vi må tilsidesætte kapacitetshensynet for at fremme hensynet om lige vilkår for dem, der er kvalificeret på området.
- Jeg kan heller ikke se, hvorfor det især skal være de private, som må holde for, når efterspørgselen efter transportuddannelser falder. Her må offentlige og private have lige vilkår.
- På nuværende tidspunkt ved jeg ikke, hvad TUR bygger deres vurdering af eventuelle ansøgere faglige forudsætninger på; men jeg er interesseret i, at de

private får mulighed for at fremlægge deres kvalifikationer, og at ministeriet foretager en samlet bedømmelse heraf.

- Jeg vil kun godkende nye private, hvis de er fuldt kvalificeret til udbud af AMU, og jeg vil gerne have mulighed for at foretage bedømmelsen heraf på et oplyst og opdateret grundlag.

#### 4. Spørgsmål BL

Hvis ministeren beslutter at godkende flere private udbydere på transportområdet, skal disse så forpligtes på at udbyde samtlige AMU-mål i de fælles kompetencebeskrivelser, de godkendes til, jf. § 16, stk. 1, 1. pkt., i lov om arbejdsmarkedsuddannelser?

- Som jeg tidligere har nævnt, så er jeg optaget af, at der er fair og lige vilkår på området.
- En konsekvens af dette er, at eventuelle nye private udbydere stilles over for de samme krav som de offentlige udbydere. Dette omfatter kvalifikationer og en forpligtelse til udbud af samtlige arbejdsmarkedsuddannelser i en fælles kompetencebeskrivelse.
- Lovgivningen rummer mulighed for at give begrænsede udbudsgodkendelser i særlige tilfælde; men jeg synes ikke, det vil være rimeligt at stille de private udbydere bedre end de offentlige ved for eksempel kun at give dem godkendelse til de mest efterspurgte kurser.
- En godkendelse til en hel fælles kompetencebeskrivelse vil forudsætte, at der er et bredt uddannelsesmiljø på stedet, og at der samarbejdes med andre aktører på området omkring udbuddet.
- Den kommende udbudsrunde vil vise, om vi har nye private aktører, som i 2011 kan leve op til de krav, vi stiller til de offentlige udbydere – og det synes jeg, vi skylder dem at få efterprøvet.