

Enskild motion

Motion till riksdagen: 2014/15:2206

av Isak From m.fl. (S)

Körkort ger jobb

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av körkortsbehörighet BCE i anläggningsbranschen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av körkort i de flesta yrken och anställningar.

Motivering

Körkort är en konkurrensfördel när man söker jobb. Särskilt inom byggsektorn, men även inom vård och äldreomsorg. Som till exempel för budbilsförare, där det kan vara ganska lätt att få arbete, är det naturligt med krav på körkort. Men även inom områden där man egentligen inte behöver kunna köra bil är det betydligt enklare att få jobb med körkort.

Om det står mellan två jämbördiga personer så kan körkortet ofta avgöra. För ungdomar utan körkort kan situationen liknas vid ett moment 22. De behöver ett arbete för att ha råd att kunna ta körkort, men får inget eftersom de saknar körkort.

Arbetsförmedlingen kan i vissa fall hjälpa till med lastbils- eller ett truckkort, men då krävs att den arbetssökande redan har körkort för personbil. I Skellefteå pågår ett försök där Arbetsförmedlingen under vissa förutsättningar kan stötta med teoridelen till körkortet.

De som ska jobba inom hemtjänsten i glesbygd har ett lika stort behov av körkort som fordonselever, men de har inte samma intresse för bilar och körning. Deras tröskel till körkortet är högre och skulle behöva sänkas.

Ett körkort som kräver i snitt 20 lektioner kostar drygt 14 000 kronor. Många familjer har inte råd med det. Ingångslönen för ett restaurangbiträde är i dagsläget 14 000

kronor. Det är inte rimligt att begära av en person att denne ska kunna betala ett körkort själv på den lönen. Än värre är att många inte ens kan få rätt jobb utan körkort och inte kan få råd att ta körkort utan ett jobb. Det blir ett moment 22. Därför skulle det vara av utomordentlig betydelse om skolan kunde hjälpa till en bit på vägen, exempelvis inom ramarna för det egna valet.

Ett körkort är en biljett till arbetsmarknaden men den borgerliga regeringens gymnasiereform Gy 2011 har så gott som stängt dörren för många som vill ha goda möjligheter till jobb då färre elever väljer de nya yrkesprogrammen. Verkligheten är sådan att i de flesta jobb krävs körkort, inte minst i mindre kommuner är körkortet A och O för att få ett jobb.

Bland ungdomar utan körkort är arbetslösheten 2–3 gånger större än för ungdomar med körkort. Ett körkort kostar i genomsnitt 15 000 kronor, vilket är en stor kostnad, särskilt för ungdomar där möjligheten till sommarjobb stadigt minskat de senaste åren.

Andelen 18–24-åringar som har körkort har minskat från 76,5 procent 1989 till 57 procent 2012. Det får konsekvenser på många olika plan, både vad gäller mobilitet, trafiksäkerhetsutbildning, sysselsättning, utanförskap och urbanisering.

Arbetsgivar- och branschorganisationer inom motor- och transportsektorn konstaterar att en sänkning av kostnaderna för att ta körkort med 10–20 procent skulle öka andelen unga som tar körkort och därigenom också sysselsättningen med omkring 2 000 personer. Det skulle i sin tur generera en BNP-ökning med 300–600 miljoner kronor. Körkort rankas bland arbetsgivare som den viktigaste faktorn efter utbildning för att få jobb. I en studie genomförd av Svenskt Näringsliv uppgav 60 procent av arbetsgivarna att körkort var nödvändigt för anställningsbarhet. Körkort ger jobb inte bara i transportsektorn utan även arbeten inom försäljning, hemtjänst och service förutsätter ofta körkort. Detta är arbeten som ofta är ingångsjobb för unga.

En av de bärande idéerna med Gy 2011 har sagts vara att i så hög grad som möjligt tillgodose de krav och behov som näringslivet har för att kunna utvecklas i sina olika yrkesgrenar. Men faktum är att den nya gymnasieskolan gör eleverna sämre förberedda och minskar deras anställningsbarhet.

Tidigare hade elever vid bygg- och anläggningsprogrammets inriktning för anläggningsfordon yrkeskompetensbevis för minst två olika anläggningsmaskiner samt körkort för bil, lastbil samt tungt släp med sig i bagaget efter utfört gymnasieprogram. Körkortsbehörigheten uppnåddes genom obligatoriska inriktningskurser, med slutprov hos Trafikverket. Det gjorde dessa elever mycket eftertraktade på arbetsmarknaden. De konsekvenser som följer av Gy 2011 innebär att Skolverket och Transportstyrelsen gör olika tolkningar av gällande lagstiftning.

Gy 2011 innebär i praktiken att möjligheten till körkort utgår men eleverna ska fortfarande lära sig att framföra tunga anläggningsmaskiner i reell trafikmiljö. Detta gör att en rad tveksamheter uppstår förutom den sänkta kvaliteten på utbildningen.

Det uppkommer rena säkerhetsrisker för både elever och lärare eftersom hjullastare inte har säkerställd och trafikgodkänd lösning för medpassagerare, instruktör, vilket gör utbildningsmomentet olagligt. I tidigare utbildningsmateriel har det angivits som en säkerhetsrisk att låta eleverna få sina första erfarenheter från att framföra tunga fordon i stadstrafik i en anläggningsmaskin.

Branschföreträdare och utbildare anser det betydligt bättre att lära sig samspelet i stadstrafik i en personbil för att senare gå över i lastbil innan man lär sig hantera tunga anläggningsmaskiner i stadstrafik.

Det allra flesta av de gymnasieskolor som bedriver utbildning av anläggningsfordon ligger i tätorternas ytterområden, vilket förmodligen kommer att tvinga skolorna till långa och kostsamma transporter av hjullastare för att utbilda i stadsmiljö. Det tydligaste argumentet för att anläggnings elever ska utbildas med körkort är att de allra flesta hjullastare är 50-registrerade, vilket innebär att maskinföraren måste ha B-körkort för att över huvud taget få framföra maskinerna på väg.

Elever som inte har B-körkort är alltså inte utbildade för arbete i branschen och har betydligt sämre anställningsbarhet. Det är viktigt att faktiskt känna till arbetsmarknadens villkor; i storstadsmiljö kan trafikmiljön kräva att maskiner körs på trailer till arbetsstället. Maskinförarna möter sedan upp och arbetar sedan ofta inom inhägnat område.

I övriga landet är det faktiska förhållandet så att maskinförarna själva transporterar arbetsmaskinen till arbetsstället och sedan tillbaka till uppställningsplatsen. För dessa transporter krävs oftast CE-behörighet.

Dagens arbetsmarknad kräver allt högre flexibilitet. Det är snarare regel än undantag att en grävmaskinist själv måste kunna flytta sitt fordon, vilket i de flesta fall kräver minst C-behörighet. Viktigt att notera är att dumper, som enligt Gy 2011 räknas till anläggningsmaskinerna, kräver C-behörighet på allmän väg och detta gör att en dumperförare utan C-behörighet inte blir anställningsbar.

Jasenko Omanovic (S)

Leif Pettersson (S)