

## Motion till riksdagen 2013/14:Ub495

av Isak From m.fl. (S)

# Körkort för jobb

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om anläggningsarbetares möjligheter på arbetsmarknaden som en följd av de tolkningar som görs av Gy 2011.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av körkortsbehörighet BCE i anläggningsbranschen och behovet av att ändra i Gy 2011 för att ge anställningsbarhet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av körkort i de flesta yrken och anställningar.

## Motivering

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 11 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.

## Fel! Okänt namn på

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 samspillet 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

**Fel! Okänt namn på**

tvinga skolorna till långa och kostsamma transporter av hjullastare för att utbilda i stadsmiljö. Det tydligaste argumentet för att anläggningselever 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 stadsmiljö 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.

GY 11 har blundat och styrt över körkortsutbildningarna till fordonstransportprogram och inte tagit hänsyn till anläggningsbranschens krav.

Vi vill ha en gymnasieskola som ger hög anställningsbarhet, och därför måste blivande maskinförare få möjlighet att ta det körkort och yrkeskompetensbevis som krävs för att köra och flytta de anläggningsmaskiner man jobbar med i alla trafikmiljöer.

Stockholm den 1 oktober 2013

*Isak From (S)*

*Gunnar Sandberg (S)*

*Tomas Nilsson (S)*

*Per Svedberg (S)*