

Kunnskapsdepartementet
Deres referanse: 17/4602

06.12.2017

Høringsinnspill til forskrift om tildeling av utdanningsstøtte for 2018-2019

Vi viser til Kunnskapsdepartementets høringsbrev av 19.10.17 vedrørende endringer i forskrift om tildeling av utdanningsstøtte. NHO Transports innspill dreier seg om studenters rett til å motta støtte fra Lånekassen for å kunne utdanne seg til yrkessjåfører for persontransport - bussjåfør.

Kunnskapsdepartementet foreslår i sitt høringsbrev å åpne for finansiering gjennom Lånekassen av bussjåførutdanning ved godkjente trafikkskoler. Bakgrunnen for forslaget, som opprinnelig kom fra NHO Transport, er behovet for å øke rekrutteringen av bussjåfører til kollektivtrafikken raskt. Transportbehovet i de største byene øker, og kollektivtrafikken må rustes til å løse denne utfordringen. Dagens bussjåfører har høy gjennomsnittsalder og det er derfor viktig med tiltak som stimulerer motiverte kandidater med ulike bakgrunn til å ta full bussjåførutdanning.

Utdanningsstøtte til bussjåfører skal være et målrettet og viktig rekrutteringstiltak. NHO Transport er derfor opptatt av at forskriften utformes slik at alle som ønsker å utdanne seg til bussjåfør og som er egnet til dette yrket, faktisk får rett til den støtten som er nødvendig for å gjennomføre opplæringen, gitt deres livssituasjon og utdanningens reelle kostnad.

På den måten kan intensjonen i Stortingets vedtak, og hensikten med Kunnskapsdepartementets forslag til forskriftsendring, om at mange nye kandidater raskt kan komme i jobb som bussjåfører, oppfylles.

Ulike studenter

De som velger å utdanne seg til yrkessjåfør for persontransport vil falle inn under ulike kategorier:

1. Norskspråklig versus ikke norskspråklig
2. Elever med rask progresjon versus dem med langsommere progresjon
3. Personer i arbeid versus arbeidsledige
4. Studenter som har førerkort klasse D (tungbil) versus de som ikke har det
5. De som har grunnkurs for yrkessjåfør gods versus de som ikke har det
6. De som har tilgang på trafikkskole i nærheten av hjemmet versus de som ikke har det

Ad 1 og 2: Erfaringsmessig vil innvandrere med svake norskkunnskaper bruke vesentlig lengre tid på å ta førerkort klasse D enn dem med gode norskkunnskaper. Mens prisen for å ta førerkort klasse D med obligatorisk undervisning vanligvis er cirka 36.000 kroner, vil det for en med svake norskkunnskaper kunne bli vesentlig dyrere. Det kan bety en ekstrakostnad opp mot 50.000 kroner, avhengig av hvor mange timer som trengs.

Også norskspråklige elever kan ha problemer med å bestå teoriprøve og oppkjøring til førerkort klasse D. Da vil man med dagens regelverk måtte vente to uker, hvis man stryker på teoriprøven, og fire uker, hvis man stryker på praktisk oppkjøring. Ekstra kjøretimer koster 1100-1200 kroner per time. Enkelte kandidater vil ha behov for noe mer mengdetrening enn andre for å tilegne seg nødvendige kvalifikasjoner som yrkessjåfør.

Ad 3: Den som er i arbeid, men ønsker å bli yrkessjåfør, vil tape arbeidsinntekt under studiet. Den som er arbeidsledig vil kunne beholde arbeidsledighetstrygden innenfor et studium normert til under 3 måneder, slik dette studiet normalt vil være.

Ad 4: De som allerede har førerkort klasse D (tungbil) vil bare trenge grunnkurs for yrkessjåfør for persontransport. Begge kurs koster i utgangspunktet cirka 36.000 kroner, til sammen kroner 72.000 kroner.

Ad 5: De som i dag er yrkessjåfører for godstransport kan ta et kurs på 35 timer for å bli kvalifisert som yrkessjåfør for persontransport. Dette må antas å være svært kvalifiserte og motiverte fremtidige bussjåfører. I tillegg må de ta førerkort klasse D, hvis de ikke har det allerede.

Ad 6: Det finnes godkjente trafikkskoler som gir relevant opplæring i alle fylker bortsett fra Finnmark, ifølge Statens vegvesens oversikt over godkjente skoler. Men i flere fylker er det bare én skole, og det kan være nødvendig for deltagere å bo borte under opplæringen.

Konsekvenser for utforming av forskriften

Som gjennomgangen ovenfor viser, vil de faktiske kostnadene både med hensyn til livsoppholdskostnader og utdanningskostnader kunne variere mye per elev. NHO Transports utgangspunkt er at de faktiske kostnader bør finansieres gjennom støtten fra Lånekassen. Siden studentene ofte vil være voksne mennesker, som kanskje har forsørgebyrde, er det viktig at støtten er adekvat, hvis man skal oppnå målet, nemlig å sikre en større rekruttering til bussjåføreryrket i de nærmeste årene. Status i dag er at studentene må ta opp private lån, noe som har resultert i at næringen ikke har den nødvendige rekruttering.

Lånekassens finansieringssystem er lagt opp for å møte helt andre typer utdanning, lengre og med nokså forutsigbare kostnader. I dette tilfellet står vi overfor en uensartet gruppe som skal gjennomføre en kostbar, men kort utdanning hvor kostnadene til skolepenger og livsopphold vil bli påvirket av studentens ferdigheter og progresjon.

Vi anfører våre forslag til endringer i regelverket for tildeling av utdanningsstøtte i åtte punkter nedenfor.

Skolepenger

- 1) For en norsk elev med normal gjennomføringsevne, uten førerkort klasse D, vil kostnadene bli på cirka 72.000 kroner (36.000 kroner til sertifikat og 36.000 kroner til grunnkurs yrkessjåfør). Det er noe mer enn det som i dag ytes som lån til skolepenger, 63.070 kroner per undervisningsår i henhold til §30-1. Yrkessjåførutdanningen er langt kortere enn et undervisningsår, og man vil med dagens regelverk ikke få nødvendig støtte til skolepenger.

Vi ber om at det gis et tillegg i teksten i §30-1, slik at man sikrer at de faktiske kostnader til skolepenger dekkes. Siden det er usikkert hvor store kostnadene blir, foreslår vi at eleven kan søke om en forskuddsvis utbetaling innenfor den ordinære årlige skolepengegrensen på 63.070 kroner, og at resten kan utbetales mot fremlagt dokumentasjon på faktiske kostnader.

- 2) For enkelte fremmedspråklige elever vil kostnadene kunne bli vesentlig høyere. I følge kjøreskoler med erfaring med grupper av fremmedspråklige tok det fem måneder å få studentene frem til eksamen i klasse D, der kravet var at de først består teoriprøven.

I §9-2 heter det i første setning: «Dersom utdanningen varer ett år eller mer, og søkeren blir forsinket, gis det støtte så lenge søkeren ikke er forsinket ut over 60 studiepoeng eller tilsvarende i forhold til normert tid.»

Vi viser til punkt 1 ovenfor med hensyn til behovet for endringer i §30-1 og ber også om at departementet vurderer om §9-2 om forsinkelse i studieprogresjon kan komme til anvendelse for studenter som av ulike grunner ikke klarer å gjennomføre studiet på normert tid, for eksempel fordi de stryker til eksamen og må vente fire uker og i mellomtiden vil trenge flere kjøretimer. Vi ber departementet vurdere om første setning i §9-2 endres slik at det fanger opp den relativt korte lengden på bussjåførutdanningen (sertifikat kl. D og grunnkurs).

- 3) For de som i dag er yrkessjåfører for godstransport vil det være nok å ta et konverteringskurs på 35 timer for å oppnå fullt grunnkurs for yrkessjåfører. Dette kurset koster cirka 16.000 kroner (I tillegg må vedkommende eventuelt ta førerkort klasse D, slik at kostnadene for denne gruppen kan komme opp i cirka 52.000 kroner).

Vi ber om at forslag til forskrift §4-7 endres slik at den også inkluderer denne gruppen antatt meget kvalifiserte kandidater.

- 4) Forskrift §4-7 slår fast at det skal gis rett til én ukes støtte for å ta førerkort klasse D, basert på en obligatorisk undervisning på 42,5 timer hos en rekke skoler. Praksis er imidlertid at kjøretimene må spres utover i tid for at ferdighetene skal ha tid til å modne hos eleven. Det betyr at det medgår tid til å komme seg frem og tilbake til undervisning. Selv de beste elevene vil normalt bruke minst to uker effektiv tid.

Vi ber om at forskrift §4-7 endres slik at den dekker utdanning inntil to uker for å ta førerkort klasse D.

Livsoppholdsstøtte

Støtte til livsopphold utbetales som:

- Basisstøtte 106.340 kroner per undervisningsår
- Forsørgerstipend 1657 kroner per barn per måned, men kortes ned avhengig av partners inntekt

Det betyr at ved 6 ukers normert tid inkl. førerprøve klasse D vil det kunne bli utbetalt cirka 15 950 + 2485 kroner per barn, og hvis studiet normeres til syv uker inkl. førerprøven og 18608 + 2899 kroner per barn. Én uke ekstra normert tid har med andre ord relativ stor betydning for studenten.

- 5) For studenter som er i full jobb, for eksempel som langdistanse gods yrkessjåfører, kan dette likevel være for lite sammenlignet med den inntekten som går tapt. Vi ber departementet vurdere om dette kan fanges opp i regelverket i form av en ekstra ytelse, slik at vi ikke mister godt kvalifiserte kandidater.
- 6) For fremmedspråklige elever vil seks eller syv uker normert tid ikke være tilstrekkelig. Kan dette tas hensyn til ved utformingen av regelverket, eller fanges dette opp av andre støtteordninger? Jfr. punkt 2 ovenfor.
- 7) For studenter som må bo borte under studiet, vil det påløpe kostnader som andre langtidsstudenter ikke har. En langtidsstudent vil skaffe seg en hybel eller lignende, noe som ikke er så enkelt når man bare skal bo borte i 5-7 uker. Siden dette gis som lån, men med mulighet for å konvertere 40 prosent til stipend, vil elevene uansett ha egeninteresse i å bo så billig som mulig.

Vi ber om departementet foreslå endringer i regelverket for bostøtte i §17-1, som gjør at disse kostnadene kan dekkes ved at kandidatene ettersender dokumentasjon på faktiske kostnader innenfor en rimelig grense, for eksempel satt ved statens diettsatser.

Konvertering av gjeld til stipend

- 8) For studenter som er i full jobb eller studenter som kommer i full jobb i samme kalenderår som utdanningen tas, vil inntekten fort komme over dagens inntektsgrense, som er 172.597 kroner, for å kunne konvertere lån (til livsopphold) til stipend. Dette vil vi anta er i strid med intensjonen i ordningen, siden inntekten vil være null i den perioden utdanningen pågår. At inntekten er høyere før og/eller etter utdanningen innenfor samme kalenderår burde ikke ekskludere denne gruppen fra å få deler av basisstøtten konvertert fra lån til stipend.

Vi ber departementet gjøre endringer i regelverket, slik at de som tar yrkessjåførutdanning for persontransport og får, eller har hatt, inntekt samme år, ikke ekskluderes retten til å konvertere deler av lån til livsopphold til stipend.

Målet er at flest mulig gode kandidater velger å utdanne seg til bussjåfør. Vi håper derfor at innspillene fra NHO Transport kan tas til følge og vi ber departementet ta kontakt, hvis noe skulle være uklart eller det er behov for ytterligere innspill.

Vennlig hilsen
NHO Transport



Jøfri Lunde
næringspolitisk sjef

Vedlegg: Estimerte kostnader for ulike studentprofiler