

Svar på forslag om opplæring og førerkort i både person- og godstransport i Vg3 yrkessjåførfaget

Bakgrunn for saken

Utdanningsdirektoratet (Udir) mottok forslag fra flere bransjeorganisasjoner – NHO Transport, NHO Logistikk og transport, Norges Lastebileier-Forbund, Hovedorganisasjonen Virke, Fellesforbundet, Yrkestrafikkforbundet og Sotin – om å endre læreplanen for Vg3 yrkessjåførfaget. Forslaget innebærer at lærlinger i landslinjetilbudet skal få opplæring og førerkort både for persontransport og godstransport, uavhengig av hvilken av de to retningene de senere skal arbeide innenfor. Begrunnelsen er at dette vil styrke rekrutteringen til persontransporten og gi fagarbeidere økt mobilitet i arbeidslivet.

Om landslinjeordningen

Formålet med landslinjeordningen er å bidra til å sikre elever fra hele landet et nasjonalt tilbud i små og/eller kostbare utdanningsprogram i videregående opplæring. Elever kan søke om opptak på en landslinje uansett hvor i landet de bor. Landslinjeordningen finansieres gjennom statlig tilskudd. Det finnes per i dag 46 landslinjetilbud i videregående opplæring, fordelt på 13 ulike programområder. Tilbudene omfatter blant annet anleggsteknikk, yrkessjåførfaget, flyfag, naturbruk, romteknologi og idrett. Den samlede årlige elevkapasiteten ved alle landslinjetilbudene er om lag 2 460 plasser. De største landslinjene målt i elevkapasitet er yrkessjåførfaget, ulike program som friidrett, ski og friluftsliv, anleggsteknikk, samt flyfag og avionikerfag. Flere mindre landslinjer har mellom 10 og 50 plasser årlig, og ivaretar fagområder som smedfaget, ur- og instrumentmakerfaget og økologisk landbruk. Kunnskapsdepartementet beslutter hvilke tilbud som skal etableres og antall plasser ved utdanningstilbudene. Utdanningsdirektoratet har delegert ansvaret for å vurdere forslag om etablering av nye og utvidelse av eksisterende tilbud, og gir anbefaling til departementet som beslutter om tilbud skal etableres. Innholdet i læreplanene til utdanningstilbudene er Udir sitt ansvar, der krav til sertifiseringer, inkludert førerkort er del av kompetansemålene og vurderingsordningene i læreplanene for de yrkesfaglige utdanningsprogrammene.

Om landslinjetilbud i yrkessjåførfaget

Det er etablert landslinjetilbud i vg3 yrkessjåførfaget ved i alt elleve videregående skoler (vedlegg 1). Landslinjetilbudene har tilbud høst og vår med totalt 680 plasser årlig. Bakgrunnen for tilbudet er at det i læreplanen for vg3 yrkessjåførfaget er kompetansemål for

Vg1	Vg2	Vg3		opplæringen at lærlingen skal kunne føre tyngre kjøretøy innen persontransport eller godstransport.
Teknologi- og industrifag	Transport og logistikk	Yrkessjåførfaget		
		Yrkessjåførkurs gjennom landslinjetilbud før opplæring i bedrift (19 uker)	Opplæring i bedrift	

For å føre slike kjøretøy får lærlingene, ved landslinjetilbudet, opplæring gjennom et yrkessjåførkurs og sertifikat for enten persontransport eller godstransport. Gjennomført yrkessjåførkurs og sertifikat for enten persontransport eller godstransport er en forutsetning

for å starte opplæring i bedrift i yrkessjåførfaget. Læringer i vg3 yrkessjåførfaget får i dag ikke tilbud om førerkort for både buss og lastebil.

Transportbransjens behov og rekrutteringsutfordringer

Transport- og logistikkbransjen har en sentral rolle i norsk økonomi og er avgjørende for forsyningssikkerheten. Den omfatter både persontransport (bl.a. buss og bybane) og godstransport på vei, sjø, bane og luft. Ifølge SSB var det i 2023 om lag 28 000 sysselsatte som lastebilsjåfører og 16 500 som buss- og trikkeførere. Bransjen preges av både små aktører og store, offentlig finansierte virksomheter.

Rekrutteringsutfordringene er særlig store i innen persontransport. NAVs bedriftsundersøkelser viser at transportnæringen over flere år har hatt høy andel virksomheter med udekket kompetansebehov, og NHO Transport har vært blant landsforeningene med høyest andel bedrifter som mangler kvalifiserte søkere. Høy gjennomsnittsalder og lav rekruttering gjør at mange busselskaper står overfor et vedvarende og økende behov for sjåfører. Ifølge NLF er hver fjerde lastebilsjåfør over 55 år, mens kun én av ti er under 25.

Nasjonal transportplan 2022–2033 (Meld. St. 20 (2020–2021)) anslår at godstransport på vei vil øke med nær 100 millioner tonn frem mot 2040. Meldingen viser også til økende kompetansebehov som følge av teknologi og grønn omstilling. Samlet peker utviklingen mot et reelt og varig behov for faglært arbeidskraft i transportsektoren – særlig innen kollektivtransporten, der manglende rekruttering kan få direkte konsekvenser for tilgjengeligheten på tjenester i hele landet.

Vurdering

Søknadsstiller har foreslått at alle læringer som tar yrkessjåførkurs gjennom landslinjeordningen skal få tilbud om opplæring og førerkort i både person- og godstransport, uavhengig av hvilken retning de skal gå videre i. Læreplanen for Vg3 yrkessjåførfaget stiller krav om at læringen skal kunne føre tyngre kjøretøy innen enten persontransport eller godstransport. Opplæringen er i dag organisert i tråd med dette, der læringen som del av Vg3 gjennomfører yrkessjåførkurs og får førerkort i én av førerkortklassene, som forutsetning for å kunne gå ut i lære i bedrift. Forslaget vil derfor innebære en utvidelse av dagens ordning, der læringer kun får opplæring i én transportretning (enten C/CE eller D/DE), og vil kreve en endring i læreplanen. Det vil også innebære at opplæringen i Vg3 får et bredere formål enn det som i dag er fastsatt, og skal dekke behov utover det som er nødvendig for å bli fagarbeider.

Formålet er å bidra til at elever fra hele landet får et tilbud i små og/eller kostbare lærefag. Dagens landslinjetilbud gir grunnlag for å gå ut i opplæring i en lærebedrift innen person eller godstransport, men forslaget slik vi forstår det handler om styrke rekrutteringen til persontransport, og gi fagarbeiderne større mobilitet senere i yrkeskarrieren. Landslinjeordningens formål er å sikre tilbud i små og/eller kostbare utdanningsprogram for elever i videregående opplæring, ikke å legge til rette for livslang læring eller etterutdanning for voksne.

Yrkessjåførfaget er i dag en av de mest kostnadskrevenne fagutdanningene i videregående opplæring. Dette gjenspeiles i tilskuddsnivået til landslinjetilbudet. Tilskuddssatsen per elevplass i 2024 er 165 900 kroner, noe som er blant de høyeste sammenlignet med andre programområder (f.eks. idrett: 90 300 kroner, anleggsgag: 159 800 kroner). Den høye kostnaden er begrunnet i at opplæringen forutsetter tilgang til tunge kjøretøy (lastebil og/eller buss), egned infrastruktur, godkjente instruktører, kjøretimer og gjennomføring av obligatoriske kurs og sertifiseringer. Å utvide tilbudet til å omfatte opplæring og førerkort i både person- og godstransport for alle læringer, vil etter alt å dømme medføre betydelige merutgifter.

Faglig råd for teknologi og industrifag peker i sine innspill på flere konkrete kostnadsdrivere og konsekvenser av forslaget:

- Forslaget vil kreve økt rammetimetall og flere lærere med tungbilkompetanse. Det er i dag stor mangel på slike lærere, og rådet mener det vil være svært krevende å rekruttere nok fagpersonell.
- Mer opplæringstid og økt bruk av bussmateriell vil føre til høyere lønnsutgifter og økte kostnader til drift og vedlikehold. Rådet viser til at anskaffelse av busser er mer kostbart enn lastebiler, og at dagens driftstilskudd ikke dekker de reelle kostnadene for skolene.
- Rådet reiser spørsmål om hvem som skal dekke kostnadsøkningen. Dersom fylkeskommunene må bære merutgiftene innenfor eksisterende budsjettammer, kan det i praksis føre til at økonomien i det enkelte fylke avgjør hvilket opplæringstilbud som faktisk gis.

Opplæringen i Vg1 og Vg2 skal legge grunnlaget for å gå ut i lære og arbeide innenfor ulike bransjer. Dersom skoledelen skulle forberede elevene spesifikt på lærefaget, ville det kreve en vesentlig utvidelse av læreplanene og en forlengelse av opplæringstiden. Dette bryter med grunnmodellen for fag- og yrkesopplæringen, hvor skolen skal gi elevene en grunnkompetanse, mens lærebedriftene gir opplæring tilpasset sin produksjon og virksomhet.

Kompetansemålene i læreplanene er utformet slik at de skal kunne anvendes i ulike bedrifter, med forskjeller i produksjon og aktivitet. Bransjespesifikke behov som går utover det som er nødvendig for å bli fagarbeider, bør i utgangspunktet ivaretas av lærebedriftene og næringslivet.

Denne problemstillingen er ikke unik for yrkessjåførfaget – i flere lærefag uttrykker bransjene ønske om at opplæringen i skole skal inkludere flere kurs og sertifiseringer for å møte nasjonale og internasjonale krav. I det foreliggende forslaget handler det imidlertid ikke primært om behovet for opplæring i lærebedriftene, men om behovet fremtidige arbeidsgivere har for kompetanse etter fullført fagbrev.

Forslaget reiser et grunnleggende spørsmål om hvem som bør bære kostnadene for tilleggsopplæring og utvidet sertifisering: det offentlige, lærebedriften eller bransjen selv.

Det er i dag vanlig at arbeidsgivere dekker utgifter til intern opplæring og sertifisering av ansatte, både ved nyansettelser og ved omstilling senere i yrkeslivet. Dersom hovedformålet med utvidet førerkortpakke er å sikre fleksibilitet og arbeidsmobilitet på sikt, bør det vurderes om dette er en kostnad som i større grad bør dekkes av bransjen og ikke inngå i grunnopplæringen. Det vil være rimelig å forvente at en fagarbeider som senere ønsker å bytte mellom person- og godstransport, selv kan ta ansvar for å utvide førerkompetansen, for eksempel ved å gjennomføre nødvendig opplæring på egen hånd, alternativt kan bransjen selv legge til rette for at arbeidstakere med yrkesjåførkompetanse tar førerkortet, og at dette ikke en del av grunnopplæringen i videregående skole. Dette sikrer fleksibilitet uten at ansvaret legges til fylkeskommunene.

Videre anbefalinger og vurderinger

Behovet for å utdanne flere fagarbeidere og få flere i arbeid er et gjennomgående mål i utdannings- og arbeidslivspolitikken. Fullføringsreformen er regjeringens hovedsatsing for å få flere til å gjennomføre videregående opplæring. Som ledd i reformen har både ungdom og voksne fått rett til å fullføre videregående opplæring, samt rett til opplæring frem mot et nytt fag- eller svennebrev. Dette legger til rette for mer fleksibel og tilgjengelig opplæring for både ungdom og voksne. Flere sentrale stortingsmeldinger, som Meld. St. 33 (2023–2024) En forsterket arbeidslinje og Meld. St. 14 (2019–2020) Lære hele livet, peker på at opplæring og kompetanseutvikling i større grad bør tilrettelegges som en del av arbeidslivet, gjennom fleksible og modulbaserte tilbud, kortere videreutdanninger, og styrket samarbeid mellom utdanning og næringsliv. En stor del av kompetansebehovet i arbeidslivet oppstår ikke ved inngangen til arbeidslivet, men underveis i yrkeskarrieren.

Det er ikke et mål at alle som fullfører videregående opplæring, skal ha all relevant kompetanse fra starten av. Systemet er bygget opp slik at man kan bygge videre kompetanse etter fagbrev, og at opplæringen skal kunne svare på endrede behov i arbeidslivet over tid. Utdanningsdirektoratet mener derfor at ønsket om mer omfattende føreropplæring for lærlinger i yrkesjåførfaget må vurderes i lys av dette. Behovet for omstilling og videre kvalifisering ivaretas bedre gjennom fleksible tilbud og videreutdanning i arbeidslivet, enn gjennom å utvide grunnopplæringen. En slik utvidelse vil innebære økte kostnader og legge press på prioriteringene i hele utdanningssystemet. Faglig råd for teknologi og industrifag peker på at forslaget trolig vil ha begrenset effekt på rekrutteringen av bussjåfører, og at det vil være krevende å gjennomføre med dagens regelverk, lærerressurser og utstyrssituasjon.

Samtidig anerkjenner Utdanningsdirektoratet at bransjen peker på reelle utfordringer, og at det er et ønske om å ta i bruk lærlingordningen i større grad. I tillegg til sterkere rettigheter for ungdom og voksne til å gjennomføre, og til å rekvalifisere seg, vil vi følge opp med følgende alternative tiltak:

1. Etablering av kryssløp fra vg1 SSR til vg2 TL

Vi anbefaler Kunnskapsdepartementet å sende på høring et forslag om å etablere et kryssløp fra Vg1 Salg, service og reiseliv til Vg2 Transport og logistikk. Hensikten er å gjøre inngangen til transport og logistikkfagene – inkludert yrkesjåførfaget – åpen for elever fra salg, service og reiseliv, da elevgruppen gjerne ønsker seg inn i persontransport

2. Modulstrukturering av yrkessjåførfaget

Videre vurderer Utdanningsdirektoratet hvordan opplæringen i transport- og logistikkfagene kan gjøres mer tilgjengelig for voksne. Et aktuelt virkemiddel er modulstrukturert opplæring, som fra 1. august 2024 er innført i videregående opplæring for voksne. Modulstrukturert opplæring er et virkemiddel som gir økt fleksibilitet og adgang for voksne til å ta fagbrev innen yrkessjåførfaget. Svært mange voksne tar i dag fagbrev gjennom dokumentasjon av praksis, og modulstrukturering vil styrke opplæringstilbudet for voksne. Faglig råd har anbefalt at yrkessjåførfaget modulstruktureres, og direktoratet følger opp dette i arbeidet med utvidelse med flere modulstrukturerte lærefag.

Vennlig hilsen

Björg Rafoss Tronsli
Avdelingsdirektør

Eirik Bertelsen
Utredningsleder

Dokumentet er elektronisk godkjent