

Att: Utbildningsdepartementet
Eva Lenberg
130 33 Stockholm

Transportföretagen
Kontaktperson: Maria Sjölin Karlsson
maria.sjolin@transportforetagen.se

Diarienummer: U2024/00585

24-06-10

Växla yrke som vuxen – en reformerad vuxenutbildning och en ny yrkesskola för vuxna (SOU 2024:16)

Bakgrund

Transportföretagen är en samverkansplattform för sju arbetsgivare-och branschorganisationer och representerar cirka 9 200 medlemsföretag med 200 000 anställda. Vi är en sektor inom Svenskt Näringsliv. Inom sakområdet kompetensförsörjning har Transportföretagen uppdraget att företräda branschen i utbildnings- och arbetsmarknadsfrågor gentemot beslutsfattare, myndigheter och andra samhällsorgan och att verka för ändamålsenlig utbildning och kompetensförsörjning.

Generella synpunkter om betänkande av Yrkesvuxutredningen - Växla yrke som vuxen

Samtliga branscher som ingår i Transportföretagen har ett stort rekryteringsbehov som idag inte tillgodoses av utbildningsväsendet. Flera av våra företag vittnar om svårigheter att hitta utbildad personal och andelen utbildningsplatser från gymnasieskolan och vuxenutbildningen motsvarar enbart 60% av transportnäringens behov. Som exempel kan nämnas att i flera kommuner så erbjuds inte utbildningar alls för specifika yrkesroller, tex fordonslackerare och bilskadereparatörer, varken inom gymnasialutbildning eller inom vuxenutbildningen, vilket påverkar våra företag men även samhället i stort.

Inom transportnäringen är efterfrågan på kompetens främst yrkesutbildningar på gymnasialnivå. Yrkesutbildning för vuxna på gymnasialnivå spelar därför en viktig roll för företag för att säkerställa kompetensförsörjningen till branschen likväl för individen som vill etablera sig på arbetsmarknaden.

För att systemet för yrkesvux bättre ska svara mot efterfrågan och arbetslivets behov krävs reformer. Enligt Svenskt Näringslivs återkommande undersökning Rekryteringsenkäten söker hälften av alla företag som vill rekrytera en person med gymnasial yrkeskompetens och beräkningar visar att 2023 så saknas 290 000 individer på gymnasial utbildningsnivå. Kompetensbristen är ett problem som hotar Sveriges konkurrenskraft och som kraftigt försvårar energieffektiviseringen, bostadsbyggandet och den gröna omställningen. En tydlig majoritet av



Sveriges företag uppger att det är svårt att rekrytera och var fjärde rekryteringsförsök misslyckas helt.

Utredningen Långsiktig och behovsanpassad yrkesutbildning för vuxna (U2022:05), även kallad Yrkesvuxutredningen, hade flera viktiga uppdrag som sammantaget syftade till att stärka vuxenutbildningen och skapa bättre förutsättningar för att bedriva yrkesutbildning på gymnasial nivå. I juni 2023 utökades Yrkesvuxutredningens uppdrag med ett tilläggsdirektiv om att ta fram en ny modell för yrkesutbildning på SeQF4 enligt modellen för yrkeshögskolan.

Transportföretagen välkomnar uppdraget och delar av de förslag som framkommit. Dock har utredningen fört in förslag, och av näringslivet önskade förändringar, som borde gälla hela yrkesvux under förslaget om yrkesskola.

Det var angeläget att Yrkesvuxutredningen lämnade förslag som främjar yrkesutbildningen inom Komvux mål om att bidra till den regionala och nationella kompetensförsörjningen till arbetslivet. Utredningen har fångat yrkesvux roll för kompetensförsörjningen i några kapitel, samtidigt som det helt saknas i andra. Vilket innebär att det på vissa områden saknas viktiga förslag, t.ex har utredarna valt att bordlägga möjligheten till implementering av riksintag inom yrkesvux.

Transportföretagen välkomnar införande av Nationell Yrkesutbildning, som en ny utbildningsform och då främst som en inledande pilotverksamhet. Det krävs dock en djupare analys och konsekvensbeskrivning kring vilken påverkan införandet av ett nytt utbildningssystem innebär för befintliga system. Transportföretagen är generellt positiv till yrkesskolan och då främst pilotverksamheten, som är nytänkande, en agilprocess och som möjliggör förbättringar längs med vägen men Transportföretagen förutsätter att man genomför en noggrann analys och utvärdering före implementering av en permanent yrkesskola.

Transportföretagen anser att en implementering av Yrkesskola får inte hämma utvecklingen av Yrkesvux t.ex möjlighet till riksintag. Etablering av Yrkesskola bör heller inte ersätta eller avslås för att en kommun/region bedriver yrkesvux inom samma yrkesområden då Yrkesskola är nationell och är öppen för sökande från hela landet. Vi ser att flera av förslagen i betänkande väcker frågor och utmaningar som behöver tydliggöras t.ex vad innebär kompletterande utbildningsform, flexibelt innehåll kontra tydliga yrkesroller och yrken mm.

I betänkandet föreslås att en utbildning i yrkeshögskolan ska leda fram till tydliga yrken och yrkesroller som den studerande omedelbart ska kunna använda i yrkeslivet samtidigt föreslås det att ledningsgruppen skall få ett större inflytande över kursplaner och dess innehåll. Det finns både fördelar och nackdelar med detta men för specifika etablerade yrkesroller bör branschkrav tas i beaktande. Samtidigt ser vi, att skall yrkesskolan få framgång, måste systemet omges av stor flexibilitet.

Vidare så ser Transportföretagen att det finns ett behov av att definiera skillnaden tydligare mellan Komvux/Yrkesvux och Yrkesskolan både avseende urval och vad som menas med att yrkesskolan skall vara en kompletterande utbildning. Detta för att förstå vilka möjligheter, för arbetsmarknaden och individen, samt vilken påverkan införande av Yrkesskola kan få på andra utbildningssystem

Kap 3 En yrkesskola för vuxna

I 3.1.1 Utgångspunkterna för förslagen om en ny yrkesutbildning för vuxna redogör utredarna att följa samma modell som Yrkeshögskolan. Yrkesskolan skall således inte omfattas av Skollagen (2010:800) vilket innebär inga bestämmelser på ämnesplaner, innehåll eller krav på lärare. Det innebär också att snabbt uppkomna behov hos arbetsgivare skall kunna styra utbudet. Samtidigt så skall utbildningar på Yrkeshögskolan och således även Yrkesskolan leda till tydliga yrken och yrkesroller. Transportföretagen anser att utifrån förslaget finns en tvetydighet där ena sidan finns inga krav på innehåll eller ämnesplaner och andra sidan skall utbildningen leda till tydliga yrkesroller som i många fall har tydliga branschkrav. Under flera år har branscher tagit fram branschkrav som beskriver yrkeskritiska moment för en yrkesroll och vad som krävs för att vara anställningsbar. Utifrån detta ser Transportföretagen att det kan finnas ett behov av ett grundläggande nationellt innehåll på utbildningar, trots att det inte föreligger krav på certifikat eller skyddande av yrkestitlar, och att man sedan får möjlighet att lägga på en regional anpassning. Vidare är det av största vikt att övriga myndigheters krav för behörighet för en specifik yrkesroll uppfylls, till exempel Transportstyrelsen.

I betänkandet anser man att det inte går att införa riksrekryterande utbildning inom Komvux samtidigt som införande av Yrkesskola. Transportföretagen anser att det vore olyckligt om inte systemet med yrkesvux parallellt med Yrkesskola utvecklas då Yrkesskolan, enligt förslag, skall vända sig till smala yrkesområden och där det finns få elever. Det finns ett behov av att huvudmän inom vuxenutbildningen har möjlighet att skicka elever till branschskolor som har riksrekrytering för att utbilda inom yrkeskritiska moment, inte minst nu när vi ser att allt fler kommuner väljer att erbjuda lärlingsutbildningar. Inom många yrken finns det litet utrymme för en lärling att lära sig en yrkesroll fullt ut eller få den mängdträning som behövs på en arbetsplats. Här spelar branschskola eller en vuxenutbildning med riksintag en stor roll för att tillgodose kompetensbehovet hos branschen och för att individen ska få möjlighet att uppfylla samtliga kvalifikationer som krävs för en specifik yrkesroll. Vi ser också att samverkan mellan enstaka kommuner inte heller räcker för att kunna erbjuda vissa utbildningar.

3.2.1. Det ska införas en ny yrkesutbildning för vuxna

Transportföretagen är positiv till att det införs en ny utbildningsform, främst som en inledande pilotverksamhet. Det krävs dock en bättre analys och konsekvensutredning hur en ny utbildningsform påverkar andra utbildningssystem för att helt tillstyrka utredningens förslag.

3.2.2 Målgrupp för yrkesskolan och avgränsningar mot andra utbildningar

Transportföretagen delar utredningens bedömning om målgrupp för yrkesskolan. Vilken den tänkta målgruppen är ska avspeglas både i urvalsreglerna och i möjligheten att ställa förkunskapskrav.

3.2.3 Yrkesskolan ska vara ett komplement till annan vuxenutbildning

Transportföretagen anser att det finns ett behov av att definiera vad som menas med kompletterande utbildning eftersom enligt utredningen skall finnas avgränsningar mot annan yrkesutbildning. Det måste också framgå att Yrkesskolan utbildar inte enkom regionalt utan på nationell nivå och bär således inte vara tongivande i en regional dimensionering av utbildning. Yrkesskolan bör m.a.o. kunna etableras i kommuner/regioner som redan har vuxenutbildningar om branschen kan visa på ett nationellt behov och om det finns utbildningsanordnare, godkänd av branschen t.ex branschskola.

Transportföretagens föreslår att definition på kompletterande utbud är följande:

- Nya yrkesutbildningar – yrkesutbildningar på gymnasial nivå som inte finns i det formella utbildningssystemet för vuxna idag, mot yrkesroller som inte erbjuds inom yrkesvux eller som skiljer sig i utbildningsutförande
- Yrkesutbildning enligt ett nationellt yrkespaket som inte erbjuds alls
- Yrkesutbildning enligt ett nationellt yrkespaket som erbjuds, men inte i tillräcklig omfattning (antal platser eller geografisk närhet)

3.3 Utbildningen i yrkesskolan

Transportföretagen tillstyrker förslagen i 3.3. förutom förslag 3.3.13 och vill särskilt kommentera;

3.3.1 Vem ska få anordna utbildning i yrkesskolan?

Bredden av möjliga utbildningsanordnare i förslaget är en stryka. Idag är yrkesutbildningen på gymnasial nivå för vuxna begränsade till kommunernas vilja, förmåga och intresse att bedriva eller upphandla yrkesutbildning inom yrkesvux. I detta system kommer fler vägar och möjligheter finnas för näringslivet att påverka och få till stånd yrkesutbildning genom att möjliggöra för företag eller bransch att kroka arm med en utbildningsanordnare, offentlig eller fristående, för att få till en yrkesutbildning på gymnasial nivå som motsvarar kompetensbehovet för yrket, men som saknas inom yrkesvux.

3.3.4 Det ska finnas en ledningsgrupp för utbildningar i yrkesskolan samt 3.3.5 Ledningsgruppens ansvar och 3.3.5 Ledningsgruppens ansvar

Transportföretagen vill understryka vikten av att majoriteten av ledamöterna i ledningsgruppen är företrädare från arbetslivet. Det är en viktig del i att säkerställa den tydliga kopplingen mellan utbildningen och arbetslivets kompetensbehov. Ledningsgruppen utgör en viktig funktion i flera delar av utbildningen – från utformande av innehåll till antagning och urval av sökande till utfärdade av examensbevis och kvalitetssäkring – vilket beskrivs i förslagen.

Den djupa förankringen är en förutsättning för goda resultat. Yrkesskolan ska präglas av efterfrågestyrd yrkesutbildning med läranderesultat i fokus. Utbildningarna inom yrkesskolan behöver vara efterfrågestyrda med en djup förankring hos arbetslivet och respektive bransch. Berörd bransch- och arbetsgivarorganisation bör rådfrågas vid hantering av ansökan om att starta ny utbildning inom berörd bransch. Utbildningens förankring i arbetslivet ska säkerställas genom avsiktsförklaringar eller liknande. Detta för att säkerställa efterfrågan hos arbetslivet, utan också för att ytterligare säkerställa att utbildningarna leder till rätt kompetenser och jobb.

3.3.7 Utbildningar i yrkesskolan ska kunna omfattas av nationellt likvärdigt innehåll

Att yrkesskolan är mindre reglerad sett till innehållet än vad yrkesvux är innebär en styrka och möjliggör förutsättningar att få till nya utbildningar som inte finns idag. Det ställer samtidigt krav på företag och branscher att tydliggöra och kommunicera kompetensbehoven och eventuella krav på certifikat eller yrkesbevis. Om bransch- och arbetsgivarorganisation efterfrågar nationellt likvärdigt innehåll är det bra att MYH har möjlighet att bevilja sådana branschkrav och meddela föreskrifter för berörd utbildningsinriktning. Transportföretagen anser att kvalifikationer som branschen tagit fram och som är legitima nationellt, dvs branschkrav för en specifik yrkesroll, är tillräckligt för att vara styrande för kursinnehåll. Det bör i dessa fall inte finnas krav på att en yrkesrolls kvalifikation skall ha godkänts och nivåplacerats av myndigheten inom ramen för SeQf-nivå 4.

3.3.8 Arbetsplatsförlagt lärande ska vara obligatoriskt i utbildningar som leder till examen

Lärande i arbete (LIA) är en viktig del av yrkeshögskolans modell. Det är ett tillfälle att öva yrkeskunskaperna, prova på att arbeta inom yrket utbildningen leder till och agerar ofta som en språngbräda till jobb efter examen. Krav på LIA för utbildningar som leder till examen är bra, likvärdigt som möjligheten att ansöka om dispens vid behov så som utredningen *Framtidens yrkeshögskola* föreslår ska gälla för yrkeshögskolan.

3.3.10 Validering ska vara en möjlighet för studerande i yrkesskolan

Den tänkta målgruppen för yrkesskolan utgörs av vuxna som är yrkesväxlare eller som vill stärka sin ställning på arbetsmarknaden. Det innebär att individer kan ha med sig reell kompetens som inte formaliserats på papper. Att validera blir därför ett viktigt verktyg att pröva vilka färdigheter och kunskaper som individen redan har. Det gör att den studerande inte behöver läsa om moment och kan gå igenom utbildningen snabbare.

3.3.13 Utbildning för yrkesskolan ska få tillgodoräkna sig i en examen från Komvux.

Utredningen lägger förslag om att studerande som tar examen från yrkesskolan, och saknar gymnasieexamen sedan tidigare, ska kunna få yrkeskurserna tillgodoräknade i en allmän examen från Komvux. Transportföretagen välkomnar ambitionen i detta förslag och att utredningen vill främja möjligheterna till progression för studerande. Även om behovet av en allmän examen endast bör bli aktuellt för en begränsad del av de studerande givet målgruppen för yrkesskolan. Det är viktigt att undvika inläsningseffekter och det är väl känt att möjligheten till progression är en faktor som påverkar attraktiviteten för utbildningar. Möjligheten till progression genom högre utbildning är också viktigt för möjligheterna att utvecklas inom vissa branscher.

Transportföretagen har dock svårt att se hur detta förslag ska tillämpas i praktiken, framför allt för de utbildningar som innehåller kurser som inte finns inom de nationella yrkespaketen, och efterfrågar därmed en vidare analys.

Transportföretagen vill poängtera att det primära syftet med yrkesskolan är att utbildningen ska förbereda den studerande för det yrke som utbildningen leder till, att den studerande ska få jobb och stärka kompetensförsörjningen.

Inom ramen för yrkesskolan finns förhoppning om att nya yrkesutbildningar ska växa fram. För yrkeskurser som saknar motsvarighet inom Komvux blir det i praktiken svårt att sätta komvuxbetyg på. Validering för betyg är sannolikt en bättre väg gällande dessa kurser. När kurserna inom yrkesskolan motsvarar yrkeskurser inom ramen för ett nationellt yrkespaket är utredningens förslag bra. I de fall en studerande behöver ett högre betyg än vad tillgodoräknanandet innebär för ett utbildningsval anser Transportföretagen att möjlighet att validera yrkeskunskaperna ska finnas.

3.4 De studerande i yrkesskolan

Transportföretagen tillstyrker förslagen i 3.4. och vill särskilt kommentera;

3.4.1 Behörighet till yrkesskolan

Gällande möjlighet att ställa krav på särskilda förkunskaper skriver utredningen i förslaget: *"Sådana krav ska vara nödvändiga för att den studerande ska kunna tillgodogöra sig utbildningen."*

Transportföretagen anser att det ska vara möjligt att ställa sådana förkunskapskrav som

ledningsgruppen anser nödvändiga för att den studerande ska kunna nå lärandemålen och sedan kunna vara verksam inom yrket utbildningen förbereder för.

Möjligheten att ställa förkunskapskrav kan vara en viktig komponent i att säkerställa att de studerande kan läsa korta effektiva yrkesutbildningar och rustas med den kompetens som efterfrågas av arbetslivet. Det är sannolikt att det i många fall kommer vara viktigt att kunna säkerställa att de studerande har rätt förkunskaper med sig in. Att det finns möjlighet att ställa förkunskapskrav är inte minst viktigt för att tillgängliggöra effektiv yrkesutbildning på gymnasial nivå för vuxna som vill yrkesväxla, bredda eller fördjupa sin yrkeskompetens bland annat med hjälp av omställningsstudiestödet och har med sig utbildning/kompetenser/yrkeserfarenheter med mera sedan tidigare.

Möjlighet till förkunskapskrav behöver finnas inom yrkesskolan, precis som i yrkeshögskolan, för att säkerställa att utbildningarna inte blir längre än de behöver vara och att de studerande svarar mot kompetenskraven efter utbildning.

3.4.2 Urval till yrkesskolan.

Utredningens förslag till urvalsregler innebär stärkt tillgänglighet för individer som har förutsättningar att snabbt tillgodogöra sig utbildningen. Det är viktigt för genomströmningen att urvalsprocessen tar hänsyn till den studerandes möjlighet att tillgodogöra sig utbildningen. Transportföretagen vill även se att hänsyn tas till individens möjligheter att efter avslutad utbildning kunna vara verksam inom yrket utbildningen förbereder för.

3.5 Godkännande av utbildning i yrkesskolan

Transportföretagen tillstyrker förslagen i 3.5 och vill särskilt kommentera:

3.5.1. Myndigheten för yrkeshögskolan ska godkänna och besluta om statsbidrag till yrkesskolan

Transportföretagen välkomnar utredningens förslag om att utbildningsanordnare inom yrkesskolan ska kunna ansöka om statsbidrag för utbildning som genomförs vid en branschskola. En ekonomisk långsiktig ekonomisk modell behöver finnas för branschskolorna, som innehåller både statsbidrag för uppbyggnad och förvaltning av anläggningar och för att skicka studerande till branschskolor. Skolverket bör vara ansvarig myndighet för att hantera frågor gällande branschskolor för att främja användandet av branschskolor inom yrkesvux och gymnasieskolan. Dock är möjligheten som förslaget innebär en viktig pusselbit i att tillgängliggöra branschskolorna även för studerande inom yrkesskolan.

Transportföretagen vill att samma möjlighet, att ansöka om extra statsbidrag för att finansiera att delar av utbildningen genomförs vid branschskola, ska finnas inom yrkesvux. Se förslag i inledningen av kapitel 5 nedan.

3.5.2. Vilka utbildningar ska prioriteras vid beslut om statsbidrag?

Medfinansieringen inom yrkesskolan ska ha samma definition och innebörd som inom yrkeshögskolan. Transportföretagen anser att det är viktigt att understryka att begreppet *medfinansiering* inom yrkeshögskolans modell skiljer sig från begreppets innebörd inom yrkesvux. Medfinansieringen från arbetslivet inom yrkeshögskolan innebär engagemang i ledningsgrupp, mottagande av studerande på LIA med mera. Det är **inte** en monetär medfinansiering och det är avgörande att yrkeshögskolans innebörd av begreppet är det som blir styrande även för yrkesskolan. Ett implementerande av yrkesskolan ska inte leda till ökade monetära kostnader för företagen.

Transportföretagen förordar att punkt 3 justeras till: *medfinansieras av arbetslivet* med förklarande brödtext enligt ovan.

3.6 Dimensionering och uppföljning

Transportföretagen tillstyrker förslagen i 3.6 och vill särskilt kommentera:

Transportföretagen anser att yrkesskolan ska växa och utvecklas i takt med efterfrågan från arbetslivet. Det är viktigt att yrkesskolan löpande följs upp och utvärderas av MYH tillsammans med arbetslivets parter.

Kap 4 Från ansökan till antagning i Komvux

Transportföretagen tillstyrker förslag 4.5.1. och vill understryka behovet av mer omfattande förändringar, inte minst gällande urvalsreglerna till sammanhållen yrkesutbildning inom Komvux

Sverige i likhet med många andra länder står inför stora demografiska utmaningar.

Arbetsgivarnas tillgång till medarbetare med rätt kompetens är helt avgörande för att vi ska hålla jämna steg med omvärlden, teknikutvecklingen och den gröna omställningen. Ett av de största hindren idag är bristen på personer med gymnasial yrkesutbildning. Transportföretagen hade därför stora förhoppningar om att utredningen skulle lämna förslag som kan bidra till att fler, även de i lägre prioriterade målgrupper, kan läsa en gymnasial yrkesutbildning.

Den snabba teknikutvecklingen gör att kompetensbehoven utvecklas och leder till att många behöver ha möjlighet att bygga på sin kompetens eller studera för att byta yrke. Dagens system där yrkesverksamma prioriteras lägst är olyckligt när kompetensbristen är stor. Det finns en stor potential för yrkesutbildningen inom Komvux att hjälpa individer att bygga på kompetens, ställa om och bidra till kompetensförsörjningen. I synnerhet när vi har ett nytt omställningssystem på plats.

I utredningens analys saknar Transportföretagen arbetslivets perspektiv. När det gäller de problem som utredningen lyfter fram kring tillämpningen av urvalsreglerna, svårigheterna i att bedöma vilka som har tillräckliga förutsättningar att tillgodogöra sig utbildningen samt avsaknaden av möjlighet att ställa förkunskapskrav drabbar det inte bara individer och användandet av samhällets resurser. Det får även negativa effekter på kompetensförsörjningen och påverkar därmed arbetsgivare inom både privat och offentlig sektor. Denna aspekt saknas i kapitlet trots att det är ett av Komvux grunduppdrag.

Med utgångspunkt i den stora bristen på gymnasial yrkeskompetens, i utredningens direktiv och den kommunala vuxenutbildningens uppdrag att utgöra en bas för den nationella och regionala kompetensförsörjningen till arbetslivet, är det anmärkningsvärt att utredningen inte presenterar några förslag som syftar till att avhjälpa de problem som beskrivs i kapitlet.

I kapitlet saknas även en analys kring hur behovet av omställning och det nya omställningsstudiestödet kan komma att påverka efterfrågan på utbildning inom Komvux. Svenskt Näringslivs rapport Omställningsindikatorn visar att 3 av 4 yrkesverksamma är intresserade av att studera, varav 48 procent inom Komvux/yrkesvux. Denna grupp har idag inte tillgång till studier inom yrkesvux i tillräcklig utsträckning.

Transportföretagen ser positivt på de förberedande insatser som görs för att rusta individer och stärka förutsättningarna för individen att påbörja och genomföra en sammanhållen yrkesutbildning. Det är viktigt att individen har och får rätt förutsättningar för att klara en

sammanhållen yrkesutbildning. Dessa förberedande insatser kan behöva kompletteras med extra stöd även under den fortsatta utbildningen.

Föreslagna urvalsregler i andra kapitel bör även gälla sammanhållen yrkesutbildning. Transportföretagen är positiva till utredningens resonemang som ligger till grund för förslag om förändrade urvalsregler i Kapitel 6: En reformerad lärlingsutbildning för vuxna och Kapitel 7: Det behövs bättre förutsättningar att snabbt möta nya stora utbildningsbehov samt att nya vägar till yrkeskompetens på gymnasial nivå testas inom ramen för förslaget om yrkesskola. Där har utredningen på ett bra sätt fångat upp arbetsmarknadens perspektiv, lyfter kompetensförsörjningsmålet och föreslår förändrade urvalsregler.

Utredningens förslag om ändrade urvalsregler i kapitel 6 och 7 samt förslaget om yrkesskolan kommer dock inte leda till förändringar som motsvarar omfattningen av kompetensbehoven. Behoven är skriande redan idag. Därför behöver förändringar göras även inom antagningen till sammanhållen yrkesutbildning inom yrkesvux som helhet.

Transportföretagen vill se yrkesvux stärks som kompetensförsörjare till arbetslivet och stärks som en kraft för omställning på svensk arbetsmarknad. Där är urvalsreglerna en viktig faktor. Vi föreslår därför att urvalsreglerna ändras för all sammanhållen yrkesutbildning inom Komvux, enligt nedanstående lydelse;

- Urvalsreglerna i förordningen om vuxenutbildning ska ändras när det gäller sammanhållen yrkesutbildning inom Komvux. Vid urval ska hänsyn tas till vilken sökande som har bäst förutsättningar att tillgodogöra sig utbildningen och arbeta inom yrket som utbildningen förbereder för, *på grund av att den sökande;*
 1. arbetar eller nyligen arbetat inom det yrkesområde den sökta utbildningen avser,
 2. arbetar eller nyligen arbetat inom ett annat yrkesområde, eller
 3. har en slutförd gymnasial utbildning.
- Branscherna ska på en nationell nivå kunna förorda mer branschspecifika urvalsregler inom ramen för de nationella yrkesråden.
- Kommuner och utbildningsanordnare, i samarbete med arbetslivet som efterfrågar utbildningen, ska vid behov ha möjlighet att formulera och ställa förkunskapskrav till sammanhållen yrkesutbildning inom Komvux.

Nya urvalsregler kan bidra till bättre kompetensförsörjning och ökad genomströmning

Enligt utredningens kartläggning anger drygt 60 procent av kommunerna att urval är vanligt, eller relativt vanligt (Figur 1.1). I de fall urval behöver göras är det avgörande att individer som står nära arbetsmarknaden eller är yrkesverksamma, och har goda möjligheter att tillgodogöra sig utbildningen, kan ta del av utbildningen. Detta bör bidra till en ökad genomströmning. Denna grupp brukar sällan vara en majoritet, därmed bör individer som står längre från arbetsmarknaden även fortsatt ha tillgång till yrkesutbildning.

Komvux rymmer två viktiga perspektiv. Det ena är individperspektivet och handlar om att rusta individer genom att ge tillgång till utbildning på grundläggande och gymnasial nivå, möjlighet att lära sig svenska, ge möjlighet att ta gymnasieexamen eller läsa in en behörighet till högre

utbildning. Den andra delen handlar kompetensförsörjning, om att erbjuda sammanhållen yrkesutbildning som ska leda till jobb och stärka kompetensförsörjningen. De olika perspektiven medför olika fokus och syften, och därmed bör olika krav och förutsättningar kunna gälla vid antagning till utbildning.

Givet de brister som framkommer i kartläggningen och det faktum att dagens urvalsregler inte är baserade i en tidigare utredning (Komvuxutredningen föreslog andra urvalsregler) anser Transportföretagen att det är mycket angeläget att dagens regler ändras. Det är viktigt att snabbt korrigera faktorer som hindrar kompetensförsörjningen, genomströmningen och bidrar till strukturer där individer antas till utbildning som inte kan tillgodogöra sig den och hoppar av.

Kap 5 Ett mer långsiktigt och flexibelt statsbidrag för yrkesutbildning inom Komvux

Utredningen har haft i uppdrag att analysera om bestämmelserna för yrkesvux är ändamålsenliga och ta ställning till om åtgärder behöver vidtas för att skapa fler utbildningsplatser i relativt dyra yrkesutbildningar där det finns stor efterfrågan på arbetskraft.

Under 2021 nyttjade kommunerna 61 % av de tilldelade medlen för yrkesvux. Orsakerna till att statsbidraget för regionalt yrkesvux är underutnyttjat är flera, däribland de bristande planeringsförutsättningarna som följer av att besluten är ettåriga.

Ett viktigt utvecklingsområde inom yrkesvux är att stärka långsiktigheten och planeringsförutsättningarna, då detta påverkar möjligheterna att erbjuda ett bredare utbud av utbildningar som svarar mot hela arbetsmarknadens kompetensbehov. En starkt långsiktighet är även viktigt för att främja uppstart av nya, dyrare, yrkesutbildningar som är viktiga för näringslivets kompetensförsörjning.

Transportföretagen vill i sammanhanget lyfta behovet av en statlig finansieringsmodell för investeringstunga miljöer. Förbättrad modell och ökad långsiktighet för statsbidraget kan minska några hinder, men mer behövs för att få till fler dyra yrkesutbildningar där det finns en efterfrågan från arbetslivet. Förslagen om förändringar i statsbidraget i detta kapitel behöver kompletteras med bland annat stärkta förutsättningar att investera i utbildningsmiljöer för investeringstunga utbildningar. Se vidare resonemang under 5.3.7.

I kapitel 3: *En ny yrkesskola för vuxna* har utredningen lyft in ett förslag om möjlighet till utökad statsbidrag för användande av branschskolor, där utbildningsanordnare inom yrkesskolan kan ansöka om extra statsbidrag för att skicka studerande till branschskolor. Branschskolor har visat sig spela en viktig roll för kompetensförsörjningen, inte minst till mindre spetsyrken och investeringstunga yrken. Transportföretagen välkomnar förslaget och anser att den möjligheten bör finnas även för yrkesvux.

Transportföretagen föreslår följande tillägg till förslagen i detta kapitel;

- De samverkande kommunerna ska kunna rekvirera statsbidrag till utbildning som genomförs vid en branschskola.
Med branschskola avses en skola som genomför yrkesutbildning på uppdrag av en utbildningsanordnare inom yrkesskolan. För att en utbildningsmiljö ska benämnas branschskola ska den rekommenderats av en branschorganisation eller kunna uppvisa ett brett samarbete om utbildning med flera arbetsgivare inom den bransch som yrkesområdet tillhör.

5.3.3. Ett samlat statsbidrag för yrkesutbildning inom Komvux

Givet den stora kompetensbrist som finns i näringslivets branscher är det viktigt att kommuner och utbildningsanordnare får goda förutsättningar och ökad långsiktighet för att erbjuda ett brett utbud av yrkesutbildningar. Utredningens förslag om en flerårig grundfinansiering med möjlighet till tilläggsbidrag vid behov välkomnas. Det stärker planeringsförutsättningarna och långsiktigheten i statsbidraget och ger samtidigt möjlighet till flexibilitet.

Finansieringen av yrkesvux ska fortsatt ske inom ramen för ett riktat statsbidrag. Det är viktigt med en effektiv och transparent process där Skolverket följer upp hur medlen inom ramen för det riktade statsbidraget, både grund- och tilläggsbidrag, följs upp. De utbildningar som anordnas ska ta utgångspunkt i de regionala planeringsunderlagen som Skolverket tar fram och efterfrågan på arbetsmarknaden.

Utredningen bedömer att de samlade förändringar som föreslås är så pass omfattande att de föreslår en ny förordning i stället för att justera i den befintliga förordningen om statsbidrag för yrkesutbildning inom kommunal vuxenutbildning.

Transportföretagen tillstyrker förslag 5.3.3.

5.3.4 En flerårig grundfinansiering ger större förutsägbarhet i statsbidraget för yrkesutbildning inom Komvux & 5.3.5 Skolverkets beslut om statsbidrag för yrkesutbildning inom Komvux

Treårigt grundbidrag

Utredningen föreslår att grundbidragets storlek ska fastställas av staten. Eftersom statsbidraget för regionalt yrkesvux är, och varit, underutnyttjat ser Transportföretagen en risk i formuleringen ”Grundbidragets storlek ska inledningsvis fastställas till genomsnittet av det nyttjade statsbidraget för de tre närmast föregående åren.”

Transportföretagen vill understryka vikten av att budgetutrymmet, de totala medlen som avsätts för yrkesutbildning inom Komvux, värnas. De delar av statsbidraget som utgör skillnaden mellan de utnyttjade medlen de senaste 3 åren bör tillföras tilläggsporten. Förhoppningen med förslagen i kapitel 5 är att de stärkta förutsättningarna att anordna yrkesutbildning ska resultera i mer yrkesutbildning och ett bredare utbud. Det är därför angeläget att det totala budgetutrymmet för att anordna yrkesutbildning inom det riktade statsbidraget ligger kvar på dagens nivå.

Efter att staten beslutat om grundbidragets storlek föreslås Skolverket besluta om fördelning av medlen mellan de samverkande kommunerna. Det är viktigt att budgetramen och rambeslutet tas och kommuniceras i god tid inför att 3-årsperioden för grundbidraget löper ut. Detta för att undvika ovisshet och ökade upplevda ekonomiska risktaganden.

Skolverkets rambeslut om 3 år

Utredningen föreslår en ny fördelningsmodell, att Skolverket ska beräkna fördelningen av det treåriga grundbidraget baserat på antalet individer i de samverkande kommunerna som är över 17 år. Denna beräkningsmodell gynnar kommuner med många invånare, men framför allt tar det inte någon som helst hänsyn till hur kommunerna förvaltar de tilldelade medlen eller resultaten av utbildningarna.

Användandet av grundbidraget ska resultera i utbildning som dimensioneras efter Skolverkets planeringsunderlag. Det får inte bli så att grundbidraget i hög grad finansierar yrkesvux inom

vård-, omsorg-, barn- och fritidsområdet, och att yrkesutbildning som är av stor vikt för näringslivet, så som industriutbildningar, endast tillkommer vid användandet av tilläggsbidraget.

Det finns därmed behov av att ha fler parametrar än invånarantal vid tilldelning av statsbidrag för yrkesutbildning inom Komvux. För att Transportföretagen ska tillstyrka förslag 5.3.4. krävs tillägg om en tydlig uppföljning om hur de rekvirerade medlen i grundbidraget används. Uppföljningen ska innehålla uppföljning om ifall utbildningarna som anordnats tagit utgångspunkt i de regionala planeringsunderlagen och efterfrågan på arbetsmarknaden, vilka resultat utbildningarna lett till samt en kvalitetsuppföljning.

Transportföretagen förordar att utfallet av uppföljningen ska ha en tydlig påverkan på framtida tilldelning. Detta måste regleras tydligt i de instruktioner som ges till Skolverket. Se förslag om uppdrag för uppföljning och utvärdering nedan.

Tilläggsbidrag

Förslaget innebär att de samverkande kommunerna kan ansöka om ytterligare medel, utan krav på medfinansiering, när grundbidraget är in-tecknat. Det är viktigt att medlen i grundbidraget för året är in-tecknat innan medel för tilläggsbidrag kan ansökas om, för att undvika att medel läses in för att sedan skickas tillbaka.

Till skillnad från förslaget om extra statsbidrag i Kapitel 7: *Det behövs bättre förutsättningar att snabbt möta nya stora utbildningsbehov*, som kan sökas av en enskild kommun, söks tilläggsbidraget av de samverkande kommunerna tillsammans. Detta innebär att förslagen kompletterar varandra.

Rekvirering i stället för ansökningsförfarande

Utredningen föreslår att nuvarande ansökningsförfarande tas bort och ersätts av en ny modell där de samverkande kommunerna kan rekquirera medel från rambeslutet från Skolverket.

Transportföretagen förordar att Skolverket får två uppdrag kopplat till den nya modellen:

1. Skolverket får i uppdrag att utvärdera effekterna av den nya fördelningsmodellen.
2. Skolverket får i uppdrag att utvärdera den nya modellen för rekquirering samt följa upp hur medlen används, i vilken utsträckning användandet speglar de regionala planerings- och dimensioneringsunderlagen samt mäta resultat och kvaliteten i utbildningarna.

En viss utvärdering bör ske redan efter första året huruvida bidragshanteringen fungerar utifrån den nya lagstiftningen/förordningen i syfte att snabbt kunna korrigera eventuella problem. Löpande utvärderingar bör även ske och en större översyn bör ske efter 4 år.

Transportföretagen tillstyrker förslag 5.3.4. och 5.3.5. med ovanstående justeringar.

5.3.6 Kommunernas medfinansiering

Utredningen vill skapa ökad enhetlighet inom statsbidragen och föreslår att all yrkesutbildning inom yrkesvux ska medfinansieras av kommunerna. Dock ska kostnaderna inte öka för kommunerna, utan medfinansieringsgraden sänks till 30 %. Ett harmoniserat och förenklat regelverk kring medfinansiering, där all utbildning medfinansieras, underlättar dels för kommunerna, dels kommunikation och relation till näringslivet.

Den effekt Transportföretagen önskar se av utredningen förslag är att det bidrar till att bredda utbudet av yrkesutbildning, då kostnaderna för kommunerna att bedriva utbildning inom statsbidraget för yrkesvux minskar genom att de får en större andel finansierad av statsbidraget.

Transportföretagen tillstyrker förslag 5.3.6 och förordar att Skolverket får i uppdrag att följa upp och utvärdera utfallet och resultaten av förändringen i medfinansieringsgrad samt att det tas upp i delegationens, som föreslås i kapitel 12: *Uppföljning och utvärdering*, arbete

5.3.7. Statsbidrag för yrkesutbildning inom Komvux ska räknas upp

Statsbidragsnivåer som i större utsträckning avspeglar de faktiska utbildningskostnaderna ökar incitamenten att erbjuda ett bredare utbud av yrkesutbildning som efterfrågas på arbetsmarknaden, även de yrkesutbildningar som är mer kostsamma att bedriva.

Ersättningen per utbildningsplats bör i så stor utsträckning som möjligt följa den faktiska utbildningskostnaden. Transportföretagen kan inte avgöra om 20 % är en lämplig nivå att höja statsbidragsnivåerna med, men instämmer i utredningens ambition att statsbidragsnivåerna bör höjas för att i större utsträckning täcka kostnaderna förknippade med att bedriva utbildning. Det är en förutsättning för att fler, inte minst dyrare, yrkesutbildningar ska kunna bli till.

Transportföretagen vill förtydliga att det ökade anslaget när statsbidragsnivåerna höjs måste komma utbildningen och eleverna till del. Detta oavsett om utbildningen sker inom kommunal eller privat regi.

Transportföretagen tillstyrker förslag 5.3.7 och förordar att Skolverket får i uppdrag att följa upp och utvärdera utfallet och resultaten av förändringen i statsbidragsnivåerna samt att det tas upp i delegationens, som föreslås i kapitel 12: *Uppföljning och utvärdering*, arbete. Svenskt Näringsliv vill även understryka behovet av ytterligare åtgärder, enligt nedan.

Ytterligare åtgärder för branschskolor och investeringstunga miljöer behövs

Som nämndes i inledningen på detta kapitel krävs fler åtgärder för att underlätta och få till ett bredare utbud som inkluderar mer investeringstunga utbildningar. Transportföretagen hade önskat se förslag kopplade till investeringar i och utveckling av utbildningsmiljöer och möjlighet att ansöka om extra statsbidrag för att skicka elever till branschskolor (se inledning).

Inte minst hade en tydligare koppling till förslaget från utredningen *Framtidens yrkeshögskola – stabil, effektiv och hållbar* (SOU 2023:31) kring ett statligt investeringsstöd för investeringstunga miljöer (förslag under kapitel 7.8.2) varit välkommet. Ett sådant investeringsstöd skulle kunna utgöra ett viktigt komplement till höjda statsbidragsnivåer och Transportföretagens tillika även Svenskt Näringslivs förslag om möjlighet att ansöka om extra statsbidrag för att skicka elever till branschskolor (se inledning)

Motsvarande höjning av statsbidraget för mottagande av lärling

Likväl som att kostnaden har ökat för att anordna utbildning ökar även kostnaden för företagen att ta emot lärlingar. Transportföretagen förordar att ersättningsnivån till arbetsplatser som tar emot lärling bör räknas upp i samma grad som statsbidragsnivåerna.

Att ta emot en elev på lärlingsutbildning är förenat med kostnader för företaget. Dels handlar det om praktiska kostnader som arbetskläder och andra essentiella saker som krävs för att vistas på en arbetsplats. Men en person under utbildning kommer att påverka effektiviteten i arbetslaget, speciellt för den person som är handledare. Om arbetsuppgifter genomförs långsammare har det en påverkan på företaget. Detsamma gäller en ökad materialåtgång, en person som genomgår en utbildning kan inte förväntas att genomföra ett perfekt jobb. Det måste finns utrymme för misstag under lärandet. Men även det är förenat med kostnader för företaget. Alla kostandsexempel påverkas av de allmänna kostnadsökningarna i samhället. Med det i åtanke är

det rimligt att ersättningsnivåerna för att ta emot en lärling räknas upp på samma sätt som statsbidragsnivåerna.

5.3.8 Statsbidraget för lärlingsvux och kombinationsutbildningar differentieras

Transportföretagen delar utredningens resonemang och tillstyrker förslag 5.3.8.

5.4.2 Yrkesvux ska kunna innehålla förberedande yrkesutbildning

Utredningens förslag innebär stärkta möjligheter att rusta individer inför yrkesutbildning på gymnasial nivå. Förhoppningen är det innebär att fler elever får förbättrade förutsättningar att tillgodogöra sig den gymnasiala yrkesutbildningen, stärka genomströmningen och vägen till jobb. Transportföretagen tillstyrker förslaget.

5.5 Yrkesråden behöver utvecklas

Transportföretagen tillstyrker utredningens förslag och förordar en nära samverkan med bransch- och arbetsgivarorganisationer samt de nationella programråden i arbete med att utarbeta stöd enligt förslaget.

Transportföretagen delar utredningens bild av att yrkesrådets roll behöver utvecklas och stärkas. För att stärka företagens engagemang i yrkesråden behövs en tydlig rollfördelning och ett reellt inflytande över yrkesutbildningen.

Kap 6 En reformerad lärlingsutbildning för vuxna

Generella synpunkter

Inom ramen för utredningens uppdrag om att föreslå en ny utbildningsmodell som skapar en starkare koppling mellan arbetslivet och utbildningarna, där arbetslivet ges stort ansvar såg många branscher som stora möjligheter att utveckla yrkesvux som helhet, där företagens inflytande och engagemang stärks. Precis som står beskrivet i inledningen av remissvaret finns en stor utvecklingspotential inom yrkesvux och Transportföretagen beklagar att utredningen valde att tolka direktivet så pass snävt och avgränsa den nya utbildningsmodellen inom vuxenutbildningen till att endast handla om lärlingsutbildning.

Begreppet lärling har många olika betydelser i utbildningssystemet och på arbetsmarknaden. Inom gymnasieskolan finns gymnasial lärling, där lärlingen antingen kan betraktas som elev eller vara anställd. Inom vuxenutbildningen finns vuxlärling och vi har också kollektivavtalade lärlingar. Transportföretagen anser att det är problematiskt att nästan all utbildning med mycket praktik/APL benämns som lärlingsutbildning. Det är bra med mycket praktik, men enbart mycket praktik gör inte en utbildning till en lärlingsutbildning. Det finns ett behov av att renodla begreppen kopplat till lärling. Det är däremot viktigt att det finns en effektiv struktur med fungerande stöd till företagen samt ekonomiska incitament för företag som tar emot elever, oavsett om det är APL eller lärlingsutbildning.

Lärlingsutbildning ska alltid vara efterfrågestyrd. Det finns inget självändamål i att antalet som läser en lärlingsutbildning ska öka. En ökning ska enbart baseras på efterfrågan från branscher och företag som anser att lärling är en lämplig utbildningsform för företagens kompetensförsörjning. Det är också viktigt att lärlingsutbildningen aldrig kan ersätta behovet av investeringar i utbildningsmiljöer eller för att sänka en utbildningsanordnares kostnad för utbildningen.

Utredningen gör också en jämförelse mellan länder om hur vanligt det är med lärlingsutbildning. Transportföretagen vill påpeka att olika länders system kraftigt skiljer sig åt och det är svårt att göra jämförelser mellan länder. Det finns skillnader i traditioner, stöd och strukturer. I Norge är ersättningsnivån drygt 4 gånger högre än i Sverige till arbetsplatser som tar emot lärling. Men det finns också skillnader i, vilket kanske är viktigast av allt, arbetslivets inflytande. Sverige är ett av de länder i Europa där arbetslivet har minst formellt inflytande över yrkesutbildningen.

En lärlingsutbildning måste kompletteras med skolförlagt lärande. Det finns flera skäl till det. Vissa arbetsmoment måste eleven utbildas på i säkra läromiljöer och på många arbetsplatser är det farligt för en individ att vistas på utan utbildning. Branschen måste ha ett avgörande inflytande över lärlingsutbildningens utformning. Olika branscher och yrken har olika behov av att kunna anpassa utbildningarnas utformning. I vissa fall är det helt avgörande med en inledande skolförlagd period, i andra fall går det utmärkt att inleda på en arbetsplats alternativt utforma lärlingsutbildningen på ett sådant sätt att eleven är växelvis på arbetsplats och i den skolförlagda delen av utbildningen

6.2 Lärlingsutbildning är ovanligt i Sverige

Transportföretagen håller med om att en arbetsplatsförlagt lärande är en stark lärande miljö i den mån arbetsplatsen är kvalitetssäkrad, har utbildade handledare samt där företagen har en god kontakt med huvudmannen som är ansvarig för utbildningen innehåll. Men vi ser också farhågor där enskilda arbetsgivare får ta merparten av utbildningsansvaret vilket ställer höga krav på företagen både avseende kostnader och innehåll för att nå de kvalifikationskrav som finns för yrkesrollen. Det bör ställas krav på uppföljning av innehållet i utbildningen kopplat till branschkraven, där dessa finns, och att lärlingstiden avslutas med ett yrkesprov framtaget av branschen där sådana finns. Detta för att säkerställa kvalitet och minska risken för inlåsnings effekt för individen på grund av en allt för företagsinriktad utbildning. Huvudansvaret för en gymnasial lärlingsutbildning, tillika även lärling inom vuxenutbildningen, skall alltid ligga på skolan och därför ska det ställas tydliga krav på att huvudmannen säkerställer att individen får den utbildningen hen har rätt till enligt läroplanen.

OCED skriver att lärlingsutbildning ska underlätta rekrytering av arbetskraft, ge möjlighet för arbetsgivaren att prova individen före anställning, rusta hen av arbetsgivaren ställda kvalifikationer samt korta övergång från utbildning till anställning. Transportföretagen anser att inom en gymnasial lärlingsutbildning och även skolförlagutbildning via APL så prövas eleven mot en ev. anställning. Vi ser inte kopplingen att en lärlingsutbildning skall korta övergången mellan utbildning och arbete. Under avsnitt 6.2.1 *Lärlingsvux* hänvisar utredningen till statistik från 2019 där etablering efter avslutad lärlingsvux är mycket lika de för annan utbildning dvs skolförlagd utbildning. Etablering på arbetsmarknaden 1 år efter avslutade studier ligger på 41 % vilket är motsvarande för regionalt yrkesvux. Företagslärling eller lärlingsanställning, dvs där företagen anställer individen under lärlingsperioden och tar ett huvudansvar kan säkert skilja sig från gymnasielärling när det gäller etablering på arbetsmarknaden.

I utredningen använder man OECD:s rapport där man skriver att lärlingsutbildning skulle vara attraktivt för arbetsgivaren genom att rekrytering är ofta dyrt och tidskrävande och därför kan det finnas ett starkt egenintresse hos arbetsgivare av att ta emot och utbilda lärlingar. Av dessa skäl kan det vara mer attraktivt för många arbetsgivare att ta emot en lärling under ett par månader jämfört med bara några veckor som en skolförlagd utbildning erbjuder. Transportföretagen kan delvis se att det finns fördelar med längre APL-perioder och att erbjuda lärling i vissa yrkesroller men vill påpeka att enskilda arbetsgivare som lägger stora resurser på en

individens lärlingsutbildning inte per automatik blir den arbetsgivare som anställer efter utbildning. Att använda argument som att rekrytering är dyrt och tidskrävande och därmed dra förenklade slutsatser som att lärlingsmodell skulle lösa detta anser vi inte är korrekt. Att utbilda en lärling kräver stora resurser för företaget både avseende tid och ekonomiskt bortfall vilket behöver kompenseras. Att våra företag erbjuder lärlingsplats innebär inte att arbetsgivaren är den som får möjlighet att anställa i slutändan.

Vi ser inte heller att en gymnasial lärling skall styras mot en enskild arbetsgivares kvalifikationskrav. Däremot när det gäller lärlingsanställningar där arbetsgivaren skall stå för lön enligt utredningens förslag kan andra krav ställas från arbetsgivaren som rimmar mer med utredningens förslag. Det bör dock erbjudas möjlighet för individen att validera sina kunskaper för att inte riskera en inlåsnings effekt. Branschvalideringar fungerar inte på systemnivå idag och behöver utvecklas och erbjudas av regionerna och/eller kommunerna. De ekonomiska förutsättningarna och ansvarsområdena behöver lösas.

Att en lärling över tid kan anförtros mer avancerade uppgifter är en vanligt förekommande progression i lärandet dock skall detta inte likställas med att vara en del av produktionen. Detta kräver att lön utgår och möjligtvis en lärlingsanställning finns. Detta kan inte användas som argument som ger fördelar med en reformerad lärlingsutbildning inom en gymnasial lärlingsmodell som OCED hänvisar till i sin rapport. Transportföretagen anser att utredningen hänvisar till OECD:s rapport utan att definiera skillnaderna mellan de olika lärlingsmodellerna.

6.3.1 Lärlingsutbildning i Komvux bör regleras i lag

Transportföretagen ställer sig bakom utredarnas förslag att införa bestämmelser i Skollagen om att sammanhållande yrkesutbildningar inom Kommunal vuxenutbildning får ges i form av lärlingsutbildning under förutsättning att branschen anser att denna form passa dem.

Lärlingsutbildning passar inte alla branscher och ska inte ersätta skolförlagda utbildningar. Det finns fortfarande många frågetecken avseende hur detta skall se ut både gällande ersättningar till arbetsgivare, innehåll i utbildning och på vilket sätt det ev. påverkas av kollektivavtal. Vidare menar utredarna att om andelen APL sänks från minst 70 procent till minst 50 procent skulle fler yrkesutbildningar, som idag knappas ges som lärlingsutbildning, kunna göra det.

Transportföretagen anser att det är ett förenklat sätt att se på det. I utredningen framgår det dock att flera yrkesroller kräver att delar av utbildningen skolförläggs. Inom transportnäringen t.ex fordonslackering ser vi ett behov av att en del av utbildningen skolförläggs för att eleven skall få möjlighet att lära och träna på yrkeskritiska moment som kan vara svårt att genomföra på arbetsplatsförlagt lärande eller få den mängdträning som kan behövas för att få tillräcklig yrkesskicklighet för att vara anställningsbar. Sådana moment är oftast förenade med stora kostnader som i sin tur innebär att få skolor erbjuder yrkesutgången. En lösning på detta är lärlingsutbildning där huvudmannen använder branschskolor för de yrkeskritiska momenten. Tyvärr så tog regeringen beslut om att lägga ner Branschskoleprojektet 2023 och detta trots införandet av gymnasial dimensionering och pågående yrkesvuxutredning.

6.3.2 Utbildningskontrakt bör regleras i skollagen

Transportföretagen ställer sig till största del bakom förslaget men vill påpeka att skrivningen i utredningen enligt nedan där ordet bör användas skall ändras till benämningen ska

"Innan huvudmannen upprättar ett utbildningskontrakt ~~bör~~ ska huvudmannen först kvalitetssäkra arbetsplatsen, vilket innebär att bedöma om arbetsplatsen bedöms vara en

lämplig lärandemiljö, att den kan erbjuda de moment som ska ingå i utbildningen som ska ges på arbetsplatsen och att arbetsplatsen är en säker miljö. ”

6.3.3 Avtal om lärlingsutbildning

Transportföretagen anser att det alltid måste vara företaget som väljer individen vid en lärlingsutbildning.

Transportföretagen avstyrker förslaget kring avtal om lärlingsutbildning. Vi anser att utredningens syfte med avtalet redan uppnås i utbildningskontrakten som behandlas under avsnitt 6.3.2. Några ytterligare avtal utöver utbildningskontrakten är inte nödvändigt.

6.3.4 Det bör finnas lärlingsråd för lärlingsutbildningar i Komvux

Transportföretagen avstyrker utredningens förslag på lärlingsråd. Den viktigaste faktorn för att skapa yrkesutbildning av hög kvalitet, relevans och attraktivitet är samarbetet med arbetslivet. Det lokala samarbetet mellan arbetsgivare och utbildningsanordnare är centralt. Med fungerande lokala programråd och yrkesråd är det lättare att hitta APL-platser och yrkesutbildningen blir bättre. Transportföretagen anser inte att det behövs någon ytterligare lokal samverkansstruktur för gymnasial utbildning och hade hellre sett en ökad koordinering mellan vuxenutbildningens yrkesråd och gymnasieskolans lokala programråd.

Lärlingsråd skulle skapa en onödig administration och öka belastningen på företagen vilket riskerar att leda till negativa effekter och mindre yrkesutbildning.

6.3.5 Den med förutsättningar att tillgodogöra sig utbildningen ska prioriteras

Transportföretagen tillstyrker förslaget.

6.3.6 Nya urvalsbestämmelser till lärlingsutbildning

Transportföretagen hänvisar till Svenskt Näringslivs remissvar men vill påpeka att yrkesväxlare som på pappret har en formell kompetens i en specifik yrkesroll men inte arbetat inom yrkesrollen utestängs från en lärlingsutbildning. Det behöver finnas möjligheter för individer att återgå till bransch efter långvarig frånvaro. Den tekniska utvecklingen går fort och tidigare formell kompetens blir snabbt inaktuell och därmed blir inte individen attraktiv för arbetsgivaren.

6.3.7 Arbetsgivare ska själva kunna välja lärlingar

Transportföretagen tillstyrker förslaget och anser att det enda sätt en individ kan bli lärling, är om en arbetsgivare väljer individen. Dock ser vi brister i förslaget där tex företag valt ut en individ för lärlingsanställning om huvudman som ansvarar för utbildning samt företaget inte finns i individens hemkommun. Vilket incitament eller krav finns det för hemkommunen att stå för utbildningen då det finns stor risk att individen efter avslutad utbildning ev. bosätter sig i annan kommun där arbetsgivaren finns?

6.3.8 Gymnasial lärlingsanställning – en ny möjlighet för vuxna till anställning under utbildningen

Transportföretagen delar inte utredningens bedömning om att arbetsmarknadens parter ska ingå en principöverenskommelse om villkoren för gymnasiala lärlingsanställningar. Det är upp till kollektivavtalslutande parter att avgöra om ett kollektivavtal om lärlingsanställning ska upprättas eller ej.

Kap 7 Det behövs bättre förutsättningar att snabbt möta nya stora utbildningsbehov

Transportföretagen välkomnar utredningens förslag då det kan finnas behov av ytterligare medel för yrkesutbildning under särskilda förhållanden, så som stora företagsetableringar. Förslaget

kompletterar utredningens förslag om tilläggsbidrag då dessa medel kan sökas av en enskild kommun och är riksrekryterande.

7.2 Det behövs bestämmelser inom Komvux för att kunna möte särskilt stora utbildningsbehov

Transportföretagen tillstyrker delarna av förslaget som rör bestämmelserna i skollagen, riksrekrytering, att dessa utbildningar ska vara statligt finansierade och vill kommentera den avslutande delen gällande förslag om förändrade urvalsregler:

Kompetensbristen är utbredd över hela landet och finns i alla sektorer. Transportföretagen vill betona att det inte behöver vara en pågående företagsetablering för att kompetens- och utbildningsbehoven ska vara stora. Många branscher har saknat tillgång på rätt kompetens i många år, vilket har lett till en uppbyggd kompetensbrist. I snitt upplever 7 av 10 företag, oavsett bransch, att det är svårt att rekrytera. Förändrade urvalsregler bör därför vara möjliga att använda för urval till all sammanhållen yrkesutbildning i yrkesvux.

Transportföretagen förordar i första hand att Transportföretagens och tillika även Svenskt Näringslivs förslag om urvalsregler i inledningen av kapitel 4: *Från ansökan till antagning* ska gälla för urval till all sammanhållen yrkesutbildning inom yrkesvux, däribland utbildning vid stora utbildningsbehov:

- Urvalsreglerna i förordningen om vuxenutbildning ska ändras när det gäller sammanhållen yrkesutbildning inom Komvux. Vid urval ska hänsyn tas till vilken sökande som har bäst förutsättningar att tillgodogöra sig utbildningen och arbeta inom yrket som utbildningen förbereder för.

I andra hand tillstyrker Transportföretagen utredningens förslag om förändrade urvalsregler.

7.2.1 Kommuner med särskilt stora behov av utbildning bör kunna få extra tilldelning av statsbidrag

Transportföretagen ställer sig i stort sett bakom förslaget men anser att vidare utredning enligt tidigare synpunkter anseende kommunerna vilja att starta likvärdig utbildning för andra urvalsgrupper då dessa i utredningsförslaget står utanför. Vi tycker också att det är viktigt att det är ett regeringsbeslut och inte ingår i ordinarie budget för yrkesvux. I utredningen tas upp att kommunerna som beviljas extra statsbidrag bör själva kunna avgöra till vilka yrkesutbildningar statsbidraget skall användas till med argumentet som ökad flexibilitet, snabbt kunna ändra utbud och dimensionera utbildningarna efter söktryck och förändrat behov. Här ser Transportföretagen en risk med allt för generöst regelverk då extra statsmedel då kan gå till utbildningar som kommunen annars skulle genomföra oavsett extra statsbidrag men även för de utbildningar som de själva är arbetsgivare för.

Transportföretagen förordar att Skolverket får uppdrag att följa upp och utvärdera utfallet och resultaten av förändringen samt tas upp i delegationens, som föreslås i Kap 12: Uppföljning och utvärdering.

Kap 12 Uppföljning och utvärdering

12.1 En delegation för uppföljning av nya reformer ska inrättas

Transportföretagen tillstyrker utredningens förslag. Det är viktigt att följa upp de reformer som kommer att genomföras som resultat av denna utredning och planerings- och dimensioneringsreformen.

Transportföretagen delar utredningens syn på delegationens uppgifter som finns listade i punktform i betänkandet och anser att delegationen bör fokusera sitt arbete på att följa upp och utvärdera de samlade reformer som sker inom yrkesutbildning på gymnasial nivå för vuxna. Det finns behov av att följa och stötta reformerna på ett samlat sätt då de olika reformer som håller på att implementeras och kommer att implementeras annars riskerar att endast utvärderas var för sig. Delegationens uppdrag bör alltså fokuseras kring en övergripande, samlad uppföljning och utvärdering av alla reformer som sker inom ramen för den gymnasial yrkesutbildningen och utgöra ett viktigt komplement till de uppdrag till Myndigheten för yrkeshögskolan och Skolverket om implementering och uppföljning.

Gällande uppföljning och utvärdering av yrkesskolan bör fokus ligga på att synliggöra vilken grad yrkesskolan bidrar till den nationella kompetensförsörjningen och till ett breddande av utbudet av yrkesutbildning på gymnasial nivå samt eventuell påverkan på övriga utbildningsformer.

Utredningen lyfter möjligheten att knyta referensgrupper till delegationen. Om företrädare för näringslivet sektorer inte ryms i delegationen förordar Transportföretagen att de ska samlas i en sådan referensgrupp.

Transportföretagen anser att tiden under vilken delegationen ska verka bör vara öppen för regeringen att besluta om. Flera av de reformer som föreslås tar tid att implementera och se effekter av, därmed bör år 2028 inte ses som slutdatum. Redovisning från delegationen bör ske löpande.