

Transportstyrelsen
vag@transportstyrelsen.se

STR:s remissvar: Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:XX) om förarprov, gemensamma bestämmelser (TSF 2019-85)

Det är positivt att Sveriges Trafikutbildares Riksförbund, STR, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag.

Sammanfattning

Förslaget behandlar:

1. identifieringshandlingar (brittiska pass),
2. intygsgivare vid identifiering,
3. giltighetstid för kunskapsprov,
4. krav på godkänt kunskapsprov före körprov,
5. möjlighet till tolk vid högre behörigheter
6. krav på försäkran före kunskapsprov.

STR väljer att utveckla vår syn på delar av remissen; på giltighetstid för kunskapsprov där vi över lag ställer oss positiva, likväl som till utökad giltighetstid under förutsättning att tiden reduceras till max **tre månader**. Krav på godkänt kunskapsprov innan körprov upplever STR behövs för att hejda den nedåtgående trenden med godkända prov samt minska slöseriet med samhällets resurser.

STR avvisar mycket bestämt förslaget med tolk vid tunga prov. För att komma tillrätta med fusket föreslås försäkran innan kunskapsprov, har STR valt att ge ett mycket detaljerat förslag på hur STR tror att andelen provfusk kan minskas radikalt. STR väljer att kortfattat kommentera övriga remisspunkter samt att STR mer detaljerat beskriver och motiverar övriga åsikter kring av myndigheten lämnade förslag. Som bilaga ligger STR:s övriga reflektioner på förändrad giltighetstid, krav på godkänt kunskapsprov innan körprov samt ändrad bokningsrutin

STR:s kommentarer

1. Identifieringshandlingar (brittiska pass),

Det här förefaller STR relativt självklart; naturligtvis ska briter, om UK lämnar EU, ha samma legitimeringsmöjligheter som exempelvis personer från Norge, Island eller Schweiz.

2. Intygsgivare vid identifiering

Inga egentliga synpunkter, dock känner STR en tveksamhet inför utvidgning av dessa legitimeringsmöjligheter, när det gäller en så viktig ID-handling.

3. Giltighetstid för kunskapsprov

STR förstår och respekterar denna tilltänkta ändring som nu föreslås, men föreslår *tre månader i stället för fyra*.

Detta är viktigt i all synnerhet då också bokningsrutiner ändras parallellt. Vad STR erfar och dristar sig att tro, så är det på gränsen med fyra månaders giltighetstid då detta riskerar att innebära att aspiranter hanterar teori och praktik och prov, var för sig. Det innebär i så fall en återgång till situationen var före 2006 då det sammanhållna provet infördes.

I vissa områden av landet finns det betydande köer till prov och denna åtgärd torde minska oro och stress då aspiranter letar prov.

STR uppmanar dock Trafikverket Förarprov att i sin information till aspiranter betona att sammanhållet prov är betydelsefullt och att teori och praktik hör i ihop. STR avser att uppmana sina medlemmar att göra detsamma.

4. Krav på godkänt kunskapsprov före körprov

Förändringen att spärra praktiskt prov då kunskapsprov inte är godkänt, hoppas STR gör skillnad och att aspiranter väljer att bättre förbereda sig. Slöseriet med samhällets resurser bör därav minska. STR hoppas att signalvärdet av att vara väl förberedd inför anslutande prov går fram och vi bryter den nedåtgående trenden med allt färre godkända prov. Att även ett minskat provfokus blir resultatet.

5. Möjlighet till tolk vid högre behörigheter

Att medge tolk vid tunga prov anser STR är *helt fel*. Skälen för STR:s ståndpunkt är följande:

Körkortsbekräftelserna C1, C1E, D1, D1E, D, DE, C och CE är i klart övervägande fall ingången till en yrkesutbildning, via trafikskola, Yrkes Vux eller arbetsmarknadsutbildning. Så gott som samtliga kategorier av aspiranter för dessa behörigheter, undantag husbilsägare eller privata hästtransportörer

(C1 eller C1E), har ett vidare motiv än själva körkortet. Att framföra tunga transporter på såväl gods som persontransport är att betrakta som kvalificerad yrkesutövning och där både uttydande av fraktsedlar och andra handlingar och information, samt dialoger med resenärer, i majoritet sker på svenska.

En övervägande erfarenhet hos utbildare vid såväl trafikskolor, Yrkes Vux eller arbetsmarknadsutbildning, är problemet med språkkunskaper i svenska. Oftast är det relaterat till att deltagaren införskaffat första körkortet genom att avlägga det teoretiska provet för sitt B-körkort på sitt hemspråk. I den kedjan med kunskapsprov för körkort för t.ex. C eller D behörighet, kunskapsprov för YKB och sedan möjligheten till anställning, är bristande språkkunskaper idag ett vedertaget hinder. Avsevärda summor läggs idag på språkstöd i samband med yrkesförarutbildningar för att överhuvudtaget göra deltagaren anställningsbar som buss- eller lastbilsförare.

STR anser därför att införa tolkprov, förutom teckenspråkstolk, skulle kraftig underminera språkutvecklingen och anställbarheten för blivande yrkesförare. Samtidigt som det ger ett negativt signalvärde att svenska språket saknar betydelse för framtida anställbarhet. Att ha ett anpassat muntligt prov för personer med påtagliga läs- och skrivsvårigheter ställer sig STR positiva till.

6. Krav på försäkran före kunskapsprov

Krav på försäkran inför kunskapsprov kan i sig vara bra. STR tror emellertid inte att det löser de problem man vill komma åt. Dessutom tror STR det finns ett både enklare och effektivare sätt att stävja det som myndigheten väljer att benämna ”provfusket”.*

** I sammanhanget vill STR framhålla att STR:s principiella synsätt på företeelsen ”fusk” på Kunskapsprov, är att det bör vara detsamma som för Högskoleprovet och erhålla samma straffrättsliga behandling. Dvs. att det inte är tillåtet att fuska på högskoleprovet och att det är straffbart samt att man blir avstängd från att skriva provet under två år samt riskera böter eller upp till 6 månaders fängelse. STR väljer mot bakgrund av detta, att benämna företeelsen ”fusk” som en ”brottslig handling”.*

Vi väljer att detaljerat utveckla STR:s åsikter kring förslaget på krav på försäkran för kunskapsprov nedan.

Krav på försäkran före kunskapsprov

Bakgrunden till förslaget är att det förekommer brottsliga handlingar i samband med Kunskapsprov, och att det saknas effektiva verktyg för att stävja detta. Trafikverket har därför infört en rutin att den som avlägger kunskapsprov på heder och samvete försäkrar att man inte använder otillåtna hjälpmedel eller på annat sätt vilseleder vid

provet. Tanken har varit att den person, som trots denna försäkran, på olika sätt begått en brottslig handling vid provet, skulle kunna straffas härför.

Det har emellertid visat sig att detta resonemang inte hållit för en rättlig prövning. I en dom från Gävle tingsrätt har ett åtal mot den brottsliga handlingen, vilka erkänt de faktiska omständigheterna, ogillats eftersom det i Brottsbalken 15:10 för att fällas till ansvar för *osann försäkran* krävs att den osanna uppgiften enligt lag eller annan författning lämnas på heder och samvete eller under annan liknande försäkran. I domen sägs: "*Någon bestämmelse i lag eller författning som reglerar sådan försäkran avseende trafikverkets förarprov föreligger inte.*" De åtalade kunde därför inte dömas till ansvar för osann försäkran. - Genom den nu föreslagna ändringen i TSFS 2012:41, 3 kap 3a § respektive 13 §, avser man att göra det möjligt att vidta rättsliga åtgärder.

De nu föreslagna åtgärderna synes främst ha till syfte att möjliggöra tillämpning av brottsbalkens straffbestämmelser i 15 kap 10 § om osann försäkran. Att reagera mot den brottsliga handlingen *fusk* med straffrättsliga medel förefaller emellertid inte vara någon särskilt rationell metod. Naturligtvis kan det vara bra att ha de föreslagna bestämmelserna om försäkran på heder och samvete. De inskräpper allvaret i provsituationen och kan verka avskräckande. För den som trots detta begår den brottsliga handlingen *fusk*, är det emellertid inte säkert att en straffrättslig reaktion är mest effektiv. Tidsåtgången innan ett mål kan avgöras i allmän domstol kan många gånger räknas i år, särskilt om en fällande dom skulle överklagas. Några andra påföljder än förhållandevis beskedliga bötesstraff torde inte komma i fråga. Eventuella behov av vittnesmål i domstolen gör processen omständlig och tyngande för verkets personal. Samhällets kostnader för straffrättsliga domstolsprocesser är avsevärd och kapaciteten hos polis, åklagare och allmänna domstolar tenderar att vara ansträngd. Under den ofta avsevärda tid en process är aktuell kan den fuskande obehindrat avlägga körkortsprov.

Härtill kommer att man inte säkert kan veta om den föreslagna författningsändringen är tillräcklig för fällande dom i de aktuella situationerna. Visserligen torde förslaget råda bot på avsaknaden av *bestämmelse i lag eller författning* om försäkran i fråga. Den aktuella straffbestämmelsen innehåller emellertid ytterligare rekvisit för att kunna tillämpas. Det är således inte tillräckligt att det föreligger en osann uppgift eller ett förtigande, det krävs även att "*åtgärden innebär fara i bevishänseende*". Hur en domstol skulle ställa sig till det rekvisitet i de nu aktuella situationerna torde inte vara klarlagt. Domen i Gävle tingsrätt gick av naturliga skäl inte in på den frågan, eftersom redan det första rekvisitet, stöd i författning, inte förelåg.

Ett körkort är ett tillståndsbevis, som utfärdas för den som i vissa avseenden åtnjuter samhällets förtroende. Det gäller såväl kunnande, praktiskt och teoretiskt, som vandel. Mot den bakgrunden kan körkort - liksom bl.a. körkortstillstånd - återkallas för den som inte längre kan sägas åtnjuta förtroendet. Att ha fuskat sig till ett körkort,

utan de grundläggande kunskaper som krävs, utgör rimligen ett beteende som borde kunna vara likställt med exempelvis vissa grunder för återkallelse av körkort eller körkortstillstånd. Att få till stånd någon ändring i Körkortslagens 5 kap om körkortsingripande förutsätter emellertid tidskrävande utredande, remittering, lagråds- och riksdagsbehandling etc. De föreliggande problemen med provfusk bör i stället så långt möjligt motverkas med föreskrifter av administrativ art, vilket medger betydligt snabbare och effektivare åtgärder.

Den naturliga påföljden för den som fuskar vid exempelvis skrivningar vid ett universitet kan tyckas vara att avstänga vederbörande från vidare undervisning, eventuellt under en begränsad tid. På motsvarande sätt borde den som försöker fuska sig till ett körkort inte utan vidare få avlägga ett nytt prov. Rent praktiskt kan också tyckas att den, som uppenbarligen har för dåliga kunskaper för att på ärlig väg genomföra ett prov, behöver tid att införskaffa relevanta kunskaper. Genom att, på motsvarande sätt som vid återkallelse av körkort eller körkortstillstånd, föreskriva en tid under vilken den som uppvisat ett oacceptabelt beteende inte har möjlighet att avlägga det aktuella provet, kan man åstadkomma en hanteringsmässigt enklare och samtidigt effektivare åtgärd än en resurskrävande och osäker domstolsprövning, som troligen ligger långt fram i tiden. För den fuskande kan ett hinder att inom viss tid avlägga kunskapsprov vara väl så avskräckande som ett eventuellt framtida åtal, samtidigt som det torde vara en enklare åtgärd för myndigheten. De i remissen föreslagna förändringarna kan lämpligen ändå genomföras för att, särskilt vid grövre eller upprepade fall, inte omöjliggöra ett straffrättsligt ingripande. Hur lång tid som ett fuskförsök bör innebära ett hinder för kunskapsprov kan det naturligtvis finnas olika uppfattningar om. Här föreslås åtta månader som en rimlig tid.

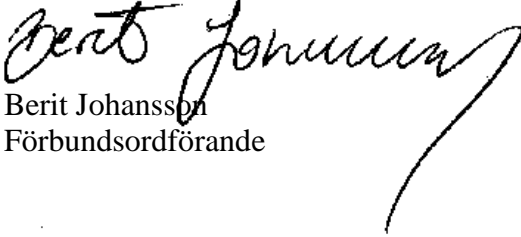
Således föreslår STR ett ytterligare tillägg till föreskrifterna i TSFS 2012:41. Föreliggande bemyndigande i Körkortsförordningen (8 kap 5 och 6 §§) torde medge förändringen. I TSFS 2012:41, 3 kap 13 § om omständigheter som utgör hinder för kunskapsprov vid Trafikverket, skulle punkterna 6 och 7 kunna utformas enligt det remitterade förslaget, medan den föreslagna punkten 8 i stället kan placeras som punkt 9. I en ny punkt 8 föreslås följande:

Sökanden har vid ett tidigare provtillfälle för kortare tid än åtta månader sedan använt otillåtna hjälpmedel eller på annat sätt vilselett vid provet

Landskrona den 13 december, 2019

Med vänlig hälsning

SVERIGES TRAFIKUTBILDARES RIKSFÖRBUND



Berit Johansson
Förbundsordförande

Bilaga: STR:s övriga reflektioner på förändrad giltighetstid, krav på godkänt kunskapsprov innan körprov samt ändrad bokningsrutin

Bilaga

STR:s övriga reflektioner på förändrad giltighetstid, krav på godkänt kunskapsprov innan körprov samt ändrad bokningsrutin (bokningssystem dock inte föreskrift)

Förändrad giltighetstid från två till fyra månader(föreskrift)

STR förstår och respekterar denna tilltänkta ändring som nu föreslås. I vissa områden av landet finns det betydande köer och denna åtgärd torde minska oro och stress då aspiranter letar prov. Politiska synpunkter har även luftats där stressade elever har informerat om hur de ser på dagens två månader.

STR uppmanar dock Förarprov att i sin information trycka på att sammanhållet prov är betydelsefullt och att teori och praktik hör i ihop. STR avser att uppmana sina medlemmar det samma.

Detta är viktigt i all synnerhet då också bokningsrutiner ändras parallellt. Vad STR erfar och dristar sig att tro, så är det på gränsen med fyra månaders giltighetstid, vilket kan innebära att aspiranter hanterar både teori och praktik och prov, var för sig. Det vill säga så som situationen var före 2006.

Det innebär i så fall att signalvärdet för sammanhållet prov med tillhörande tydlig kommunikation om att proven är att betrakta som ett prov och att teori och praktik hör samman, är mycket viktigt.

STR står bestämt kvar vid uppfattningen att en stor och genomgripande utredning av framtidens förarutbildning bör göras och dessvärre kan de positiva effekter som vi alla hoppas på kring dessa förslag, bli kortvariga. I en jämförelse med sammanhållet prov vilket infördes 2007 så såg vi alla en tydlig uppgång av antalet godkända, men resultatet av det nu är mer eller mindre utsuddat.

Förändringar i bokningssystemet

Förändringen att spärra praktiskt prov då kunskapsprov inte är godkänt, hoppas STR gör skillnad och att aspiranter väljer att bättre förbereda sig. Slöseriet med samhällets resurser bör därav minska.

Vi ser också en trolig positiv aspekt i det att trafikskolorna bättre kan planera sina elever där mycket MC utbildningen tillika den tunga utbildningen, främjas.

Sammantaget hoppas STR att signalvärdet av att vara väl förberedd inför anslutande prov går fram och vi bryter den nedåtgående trenden med allt färre godkända prov. Att även ett minskat provfokus blir resultatet.

Det svårt att förutsäja hur denna förändring tas emot då det kan beror på provtycket i stort, område i landet och om relevant information går fram på ett tillfredsställande sätt. Det hänger också tätt ihop med giltighetstiden och hur aspiranter samt såväl trafikskolor, hanterar förändringen.

STR dristar sig att tro då det gäller bokningssystem, förändrad giltighetstid och godkänt kunskapsprov innan körprov:

-Färre underkända praktiska prov i och med att det sker en sällning innan (bokningssystem).

-Oförändrat eller till och med ökad andel underkända kunskapsprov i och med att det kan uppfattas som mindre att förlora då inte ett praktiskt prov finns med i bilden. Att aspiranter hanterar utifrån "att går det så går det" befarar STR bli resultatet. Upplevelsen av att aspiranten nu också har fyra månader på sig kan förvärra. Vi hoppas att STR har fel här, men ber myndigheten överväga tre månader i stället för fyra. (utökad giltighetstid).

-Förslaget förmodas att uppfattas som mindre stressande i och med att från det aspiranten har godkänd teori så finns det fyra månader att klara sin körning på. I vissa områden kommer det att välkomnas. (förändrad giltighetstid)

-STR befarar dock att många aspiranter då dessa förändringar blir kända, väljer att boka ett prov i taget. Vår uppfattning gällande trafikskolor är att de kommer eftersträva att boka proven vid ett och samma tillfälle, m a o sammanhållet. Detta kan givetvis avvika då skolan tex har en elev som är svag på teoretiska sidan och med det så väljer skolan att ta en sak i taget då det kan vara lugnare för eleven. (bokningssystem)

-Den praktiska aspekten för glesbygdsskolor där förarprovarna kommer mer sällan är viktigt att beakta. Många småorter har båda proven samma dag då resorna T o R kan vara väldigt långa. **STR föreslår att Förarprov centralt ger utrymme för praktiska lösningar lokalt, där förarprov och skolorna i dialog tillsammans funderar på hur man bäst bemöter långväga aspiranter samt inte i onödan står med tex tom trafikskolebil eller provbil.**

Det STR vill anföra är dock att vi ser detta som en något temporär lösning där vi lär få en period av bättre resultat, dock inte långvarigt. Dock som alltid, hoppas vi att vi har helt fel i vårt antagande.

Reflektioner för behörigheten A

I dagsläget måste ett godkänt kunskapsprov A finnas för att kunna boka körprov A. Med nya förslaget kommer man kunna boka körprov A utan ett godkänt kunskapsprov A, dock får man inte genomföra körprovet om inte godkänt kunskapsprov finns.

Detta kommer förmodligen göra att många (både skolor och privata) bokar in både kunskapsprov och körprov i god tid, vilket troligen kommer förlänga kötiderna, åtminstone initialt. Risken finns även situationen förvärras i och med att det kommer att ske avbokningar på körprov i sent skede då kunskapsprovet inte är

klart.

STR har ingen hanterbar lösning på detta men vill ändå uppmärksamma myndigheten via denna spekulation. Och har vi rätt i vårt antagande så kan resultaten bli att proven går tomma då det inte är helt lätt att hitta en ny kund på kort varsel.

STR har gärna diskussion kring detta för att gemensamt hitta lösningar.

Behörigheten BE, C, D CE, DE

Att Förarprov väljer att ändra i sina bokningssystem då det kommer till de tunga proven anser STR är bra. Dels för att dessa förslag har på vissa orter redan satsats praktiserats. Tex. då en utbildare får en ny grupp på ca 12-15 elever så planlägger utbildaren för dessa elever och med det förvarnar aktuell mottagning eller stationsort, Förarprov får därmed kännedom samt reserverar i regel provtider vid önskad vecka. Dessa reserverade tider återkommer Förarprov med till utbildaren som sedan bekräftar inom angiven tid. Detta är något som samtliga inklusive elever haft god nytta av. STR menar därför att dessa nya regler som sannolikt införs 1 mars mer eller mindre legaliserar och legitimerar ett bra och strukturerat tidigare samarbete.

Det finns dock skäl att åter fundera kring glesbygdsfrågorna så dessa inte ger problem eller merarbete för någon part.