

vag@transportstyrelsen.se

STR:s remissvar: Omremiss - Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2020:29) om yrkesförarkompetens - TSF 2022-9

Det är positivt att Sveriges Trafikutbildares Riksförbund, STR, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag. De kommentarer som lämnas här kompletterar det svar som STR lämnade på grundremissen i ärendet: "STR:s remissvar: Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2020:29) om yrkesförarkompetens (TSF 2022-9)" från den 21/11, 2022.

Sammanfattning

STR har följande kompletterande, kommentarer:

Inledningsvis känns det angeläget i sammanhanget att påminna om att YKB finns till för förare och företagen, inte primärt för vare sig utbildare, myndigheter eller annan part. YKB ska vara en relevant och effektiv vidareutbildning som matchar de krav som transportbranschen har på yrkesförarnas kompetens.

Sammantaget anser STR att detta förslag är bättre än det som lämnades i förslaget från oktober 2022: TSF 2022-9. STR anser även att Transportstyrelsen på ett överskådligt och bra sätt redovisar inlämnade remissvar och behandlingen av inkomna synpunkter och de avvägningar myndigheten gör i respektive fråga. Detta underlättar förståelsen för myndighetens beslut, men även dialog och debatt med såväl myndigheten som med andra intressenter.

STR konstaterar att Transportstyrelsen hörsammat vissa förslag och synpunkter från det ovan nämnda remissvaret, men inte andra. Totalt sett riskerar de förslag som Transportstyrelsen lämnar att avsevärt fördyra YKB-utbildningen för privata utbildare, och därmed även för YKB-deltagaren och deras arbetsgivare/uppdragsgivare.

Det är med den utgångspunkten som STR granskar denna omremiss. Förslaget kan visserligen på kort sikt gynna utbildningsbranschen, men vi vill lyfta de strukturella problem som det kan medföra vilket i slutändan kan leda till att det blir färre förare, tvärt emot vad transportbranschen önskar. Vi utvecklar detta i svaret.

STR tror också att kursutbudet kan komma att minska, främst för persontransporter, eftersom den största efterfrågan finns inom godstransporter. Det finns därför en överhängande risk att mindre bussbolag får svårt att hitta kurstillfälle för sina förare vilket kan leda till att bristen på bussförare blir större.

Dessutom ser vi att de förslag som myndigheten lämnat, kan bli svåra att kontrollera i Transportstyrelsens eget tillsynsarbete. STR anser att myndighetens tillsynsarbete är strategiskt mycket viktigt för att upprätthålla en hög kvalitet på YKB-utbildningen.

Principiellt anser STR att förslagen mer borde präglas av målfokus framför tidsfokus och det är värt att påminnas om att kursplanemålen inte ska vara uppnådda vid den 1:a timmen körning, utan efter den 10:e timmen. STR anser därför att det är konstigt att inte kunna kombinera med körkortsbehörighetens mål med YKBn:s mål.

Kommentarer

Vi väljer i detta remissvar att i **första hand att kommentera de delar som ändrats från föregående remiss**, men vi tar i vissa fall ändå upp de delar som Transportstyrelsen inte hört sammat från vårt tidigare remissvar. De paragrafer som ändrats i omremissen där STR instämmer med förslagen, omnämns därför inte i detta dokument.

2 kap 14a§

STR anser att förändringen i 2kap 14a§, jämfört med första förslaget, är mer tydligt och lättare att förstå.

Vi kan även konstatera att Transportstyrelsen under punkten 6 i konsekvensutredningen, anger att det ställs lägre krav i fortbildningen på läraren avseende både pedagogik och metodik liksom ämneskunskaper, än vad det gör i grundutbildningen. STR tolkar det som att Transportstyrelsen i konsekvensanalysen menar att grundutbildningen är heltäckande med alla ämnesområden och ämnen inkluderat, och därför anser att det ställs högre krav på läraren i grundutbildningen. Men STR anser att Transportstyrelsen har fel i detta avseende. För att lyckas i fortbildningen, där deltagarna är verksamma yrkeschaufförer, krävs långt mer kunskaper och pedagogiska färdigheter för att möta befintliga yrkesförarens behov och inställning till fortbildningen samt för att skapa ett grundläggande förtroende för utbildaren. Detta tycker STR är väl värt att lyfta och vill påpeka att STR:s grundinställning inte har förändrats, utan att STR kvarstår vid att det inte främjar YKB-utbildningen att *sänka* de pedagogiska kraven. Konsekvensen av de förslag som Transportstyrelsen lämnar riskerar att sänka kvalitén i fortbildningen.

2 kap 18§

Inledningsvis vill vi säga att det är positivt att myndigheten hört sammat STR:s synpunkter i tidigare remissvar. Det nya förslaget kommer underlätta för utbildningsanordnare att genomföra grundutbildning för yrkesförarkompetens eftersom trafiklärare för tunga behörigheter blir godkända som YKB-lärare vid körträning. STR anser att Transportstyrelsen har rätt i sin slutsats att en utbildning för yrkesförarkompetens ställer högre krav än körkortsutbildningen, i många hänseenden på lärarens kunskaper.

STR menar dock att det inte är en garanti att en yrkesförare med två års erfarenhet har de kunskaper som krävs för att kunna vara lärare i en hel YKB grundutbildning på 280 eller 140 timmar. På samma sätt är det inte heller en garanti att en trafiklärare för tunga behörigheter har den kunskap som hela utbildningen kräver. STR tror dock att både en yrkesförare med två års erfarenhet och en trafiklärare för tunga behörigheter, har en stor del av den kunskap som krävs för YKB-utbildningen.

STR:s inställning är att det förändrade lärarkravet i 18§ gynnar både branschen och utbildningsanordnare, men att det även bör ändras i 2 kap 14§ så att godkända trafiklärare för tunga behörigheter även blir behöriga att utbilda på den teoretiska delen av YKB-utbildningen, med de motiveringar vi föreslagit här och i tidigare remissvar.

2 kap 23§ + 23a§

STR anser att det nya förslaget kring krav för att delta i grundutbildningen, är betydligt bättre än det ursprungliga förslaget. Med det nya förslaget kan en elev påbörja sin YKB grundutbildning och körkortsutbildning samtidigt och genomföra utbildningen parallellt. Det kommer dock bli dyrare för den som ska ta en tung behörighet med YKB än vad det är med dagens regelverk.

För STR:s medlemmar som genomför YKB grundutbildning kommer förslaget troligtvis innebära en ökning av intäkter, under förutsättning att nya förare vill utbilda sig, trots en dyrare utbildning. STR:s bedömning är att kostnaden för en YKB-utbildning tillsammans med körkortsutbildningen, kommer bli avsevärt mycket dyrare för kunderna. Detta kan leda till att branschen får ännu svårare att rekrytera nya förare. STR tolkar att det föreslagna regelverket om att 10 h körträning ska ske efter att målen i körkortsbehörigheten är uppnådda, handlar mer kvantitet än kvalitet. STR menar principiellt att det viktiga är att målen uppnås och inte när de uppnås.

STR anser fortsatt att det vore lämpligt om en deltagare kan påbörja sin YKB grundutbildning även om ett körkortstillstånd inte har meddelats för eleven. Transportstyrelsen skriver i sin kommentar kring sitt beslut i denna fråga, att de anser att det är för deltagarens skull ett körkortstillstånd ska finnas för att påbörja YKB grundutbildning, eftersom det finns en möjlighet att deltagaren inte skulle få ett körkortstillstånd beviljat av t.ex. medicinska skäl. STR:s inställning är att det just är för deltagarens skull vi anser att den ska kunna påbörja utbildningen innan körkortstillståndet är beviljat. Detta för att inte fördröja utbildningstiden på grund av tiden det tar att få ett körkortstillstånd. En deltagare som vill påbörja en YKB grundutbildning i mars 2023, kan i stället bli tvungen att vänta till september 2023 med att påbörja utbildningen, eftersom ett körkortstillstånd inte fanns klart till kursstarten i mars (datumen ovan är exempel, och beror på hur stort utbud på kursstarter som finns på den aktuella orten). Transportstyrelsen har rätt i att det finns en risk att deltagare påbörjar en utbildning som sen inte kan slutföras i händelse av att körkortstillstånd inte meddelas, men STR anser att det blir en överenskommelse mellan deltagaren och utbildaren att avtala om påbörjande av utbildning. Det möjliggör för en deltagare att själv vänta tills ett körkortstillstånd finns, eller påbörja en utbildning med en viss risk att inte kunna slutföra den om körkortstillståndet ej meddelas.

STR:s hållning är därför i denna fråga att en deltagare ska kunna påbörja de teoretiska delarna av en grundutbildning om denne har sökt ett körkortstillstånd.

2 kap 30§ - Digital delkursrapportering.

Detta förslag anser STR i grunden är positivt, men STR menar samtidigt att Transportstyrelsens IT-system inte verkar tillräckligt flexibelt, baserat på hur rapportering ska ske och de anledningarna Transportstyrelsen framför i sitt underlag. Vi anser också att det är negativt med kravet om att fortsatt administrera intyg efter genomförd delkurs. STR anser att kravet om delkursintyg, som återfinns i förordningen, bör räcka med en rapportering efter varje delkurs till Transportstyrelsen, och att föraren digitalt kan söka upp vilka utbildningar den genomfört. Det skulle då kunna ses som en digital form av delkursintyg som tillhandahålls genom Transportstyrelsens system, baserat på inrapporteringen från utbildningsanordnaren.

Förändringen i 5 kap 6§ i YKF träder i kraft 1 juni 2023. Där framgår att den utbildningsanordnare som genomför den sista delkursen också ska rapportera in att fortbildningen är slutförd till Transportstyrelsen. Detta är ingen skrivning som ingår i nuvarande omremiss, utan den är beslutad och kommer att träda i kraft. Hur ska en utbildningsanordnare veta om det är sista delkursen som en deltagare går?!

Det STR ställer sig frågande till är hur en utbildningsanordnare ska säkerställa att det är sista delkursen för en deltagare, eftersom kursintygen visserligen kommer finnas kvar, men de kommer inte ha något syfte inför sista kurstillfället. Kan utbildningsanordnaren utgå från uppgifter från föraren att det är sista delkursen som genomförs, eller ska utbildningsanordnaren söka uppgifter i Transportstyrelsens register inför varje rapportering för att kunna se vilka förare som ska rapporteras in som sista delkurs, eller enbart som genomförd delkurs?! Om utbildningsanordnaren ska söka dessa uppgifter kommer den administrativa bördan öka avsevärt mot idag och troligtvis medföra en ökad kostnad för att genomföra utbildningen.

I övrigt anser vi att kravet om att alla rapporterar digitalt efter varje delkurs är välkommet. *Se dock kommentarer under 6 kap 2-3§§ om delkursernas uppbyggnad.*

6 kap 2-3§§

STR förstår att det är positivt på många sätt med fastställda delkurser, inte minst för förarna. Vi anser dock att det är olyckligt med olika ämnesområden i de olika delkurserna för person- och godstransporter i DK4-5, så som vi uttryckte det i vårt tidigare remissvar. Vi tror att detta kan leda till ett minskat kursutbud för framför allt persontransporter, då det är färre förare som omfattas i dessa transportslag, och därmed kan vara mindre lönsamt för utbildningsanordnare att ha olika kursutbud för de olika transportslagen.

Även om vi förstår att det kan vara positivt med fastställda delkurser, ser vi också att det kan komma uppstå problem för bl.a. förare som är mitt i sin fortbildning. En förare som gått tre av fem delkurser innan de nya föreskrifterna träder i kraft, kan komma att behöva gå om alla delkurserna, beroende på hur utbildningsanordnaren valt att lägga upp innehållet i de olika delkurserna. Därför bör det göras en konsekvensutredning över vad dessa två nya paragrafer skulle innebära, t.ex. för förare som är mitt i sin utbildning.

Ett alternativ är att det införs en övergångsbestämmelse för 6 kap 2-3§§, där man under en övergångsperiod kan välja vid inrapportering att man följer de fem delkursernas innehåll enligt förslaget i föreskrifterna, eller att man istället kan ange vid inrapportering vilka ämnesområden som ingått i en delkurs. Då hade utbildningsanordnare kunnat slutföra befintliga förares fortbildning enligt befintligt upplägg. Övergångsbestämmelsen skulle också kunna innebära att digital inrapportering inte krävs för förare som påbörjat sin fortbildning, utan då är det som idag: den sista utbildningsanordnaren som rapporterar in slutförd fortbildning. Detta eftersom det kommer finnas många förare som har fysiska intyg från kurser som genomförts innan de nya föreskrifterna träder i kraft.

STR har därför övervägt nyttan med fastställda delkurser och kommer fram till att det gynnar förare, branschen och även utbildningsanordnarna, om det blir samma ämnesområde i de fyra gemensamma delkurserna i föreskrifterna.

Transportstyrelsen skriver att delkurserna måste ha ett fastställt innehåll för att kunna rapporteras digitalt. STR ser risker med detta upplägg.

Anledningarna till detta är många:

1. Förare som t.ex. genomfört DK5 innan maj 2020 har inte tagit del av ämnesområdet 1.3a. Om det inte går att ange vilka ämnesområden som ingått i en delkurs kommer de förare bli tvungna att gå om DK5. Om utbildningsanordnare kan ange vilka ämnesområden som ingått i delkursen kan en utbildningsanordnare anpassa sig till detta och ha med 1.3a i någon av övriga delkurser för att säkerställa att alla förare får ta del av målet.
2. Möjlighet att kombinera förare för både gods- och persontransporter vid alla delkurser.
3. Möjlighet för utbildare att ha samma innehåll på alla delkurser. Vid olika innehåll krävs flera kursupplägg vilket fördyrar för förare och bransch.
4. En utbildningsanordnare som inte följer en av branschöverenskommelserna idag och som har deltagare som går utbildning med dagens upplägg, kommer hamna i kläm. Om en bussförare t.ex. läst en DK4 idag med målen 3.3 och 3.4, och som i höst läser DK5 enligt föreskriftsförslaget, kommer då inte få ta del av mål 3.1 och kommer därför bli tvungen att gå DK4 en gång till för att ta del av det målet, vilket anses orimligt.

STR anser därför att förslaget om innehåll i delkurser kan gynna systemet, men att dessa bör vara samma för de olika transportslagen. Vi anser också att det vid inrapportering ska kunna gå att lägga till ämnesområden som ingått utöver de obligatoriska ämnesområdena i delkurserna, för att möjliggöra upplägg som bättre främjar unika förarens utbildningsbehov och för att fånga upp förare som deltagit i tidigare upplägg inom fortbildningen.

Landskrona den 27/2, 2023

Med vänlig hälsning

SVERIGES TRAFIKUTBILDARES RIKSFÖRBUND



Benny Gunnarsson
Förbundsordförande