

vag@transportstyrelsen.se

STR:s remissvar: Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:43, TSFS 2012:44, TSFS 2012:46, TSFS 2012:48, TSFS 2015:15, TSFS 2017:116, TSFS 2017:117, TSFS 2017:118) om förarprov (diarienumr: TSF 2019-210)

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

STR har följande kommentarer:

Sammanfattning

Allmänt

STR *avstyrker* förslaget med de motiv som anges i denna sammanfattning vilken inleds med att vi kommenterar förarprovet rent allmänt och dess roll.

STR har i många sammanhang och under lång tid framfört synpunkten att provet är alltför fokuserat i det svenska förarutbildningssystemet, främst avseende B men det gäller även övriga behörigheter.

Provet styr körkortskandidaternas syn på, och planering av, sin utbildning och ger i praktiken en ram för vad som är möjligt att åstadkomma inom utbildningsprocessen. Krasst uttryckt: det som inte provas är mycket svårt att utbilda kring då det väljs bort av kandidaterna. I sammanhanget är det värt att påminna om den s.k. Dunning Kruger-effekten vilken innebär att den som inte har kunskap också är oförmögen att förstå att han eller hon överskattar sin kunskap och/eller förmåga. Inom förarutbildningen yttrar detta sig genom att så snart en körkortskandidat lyckats få fordonet i rullning, anser denne sig behärska uppgiften och vara nära målet. Kort därefter, och alltför tidigt, sker sen prov. Individens oförmåga att självvärdera sin förmåga har konstaterats även i forskningen inom förarutbildningsområdet.

Dunning Kruger-effekten är mest märkbart avseende personbil och den ger konsekvenser för övriga behörigheter. Att konsekvent lägga ansvaret hos kandidaterna har lett till en drygt 20-årig, stadig, nedgång i provresultat, en kraftig höjning av andelen privatprov (till att vara dominerande idag för båda proven för B) samt att körkortsprocessen för många kandidater inte blir tids- och kostnadseffektiv. Ett exempel är att svenska körkortskandidater årligen betalar 250 miljoner kronor enbart i direkta avgifter till staten för att få veta att man inte når upp till kraven. Det är ett tydligt mått på ineffektiviteten och felfokuseringen i systemet. Hur mycket man än vill hävda att kandidatens valfrihet verkligen innebär frihet, är det i praktiken en tvångströja, speciellt om processen bekostats av lånade pengar (till exempel CSN-körkortslån) och man tvingas avbryta den efter ett antal underkända prov. Skuldsatt och med sämre självförtroende. Kandidatens nedlagda tid och pengar hade kunnat spenderats betydligt bättre.

Dessutom, snart är även den A-traktorgeneration av barn, vilka i praktiken tillåtits använda trafiken som en lek- och brottsplats, redo att ta B-körkort. Hur har körkortsåldern kunnat smygsänkas på detta sätt utan att det föregåtts av en konsekvensanalys?! Hur ska kraven på trafikbeteende och regelefterlevnad uppnås för denna grupp efter det att de ägnat tre år av medvetna eller omedvetna regelöverträdelser, skaffat sig invanda felbeteenden och brist på respekt för regelverket?! Detta är frågor som bör vägas in i analyser av nödvändiga åtgärder inte bara kring A-traktorer, utan även avseende prov och dess förmåga att säkerställa trafiksäkerhet.

Detta förarprov, hur väl det än utförs, är trots allt ett tidsmässigt mycket kort stickprov.

Detta verifieras i delrapporten från en aktuell VTI-studie

https://www.str.se/mit/studie_om_korprov

Risken är uppenbar att körprovet inte är tillräckligt finmaskigt oavsett hur tidsdispositionen kalibreras mellan olika delar i provet. Processen som föregår provet måste styras upp och effektiviseras.

Allt som ovan nämnts hänger naturligtvis ihop och den nedåtgående trenden i provresultat kommer att fortsätta om inte åtgärder i motsatt riktning införs.

Samtidigt har körkortsinnehavare i arbetsför ålder blivit färre sedan millennieskiftet och transportsektorn har redan en stor brist på yrkesförare vilken kommer att växa kraftigt under kommande tio åren. En förutsättning för kompetensförsörjningen inom yrkesförarsidan, är att grundutbildningen för främst AM, A-traktor och B fungerar.

STR anser därför att det är hög tid för en reformering av utbildningssystemet och vill påminna om att det finns ett utredningsförslag från 2019 vilket innehåller en del kloka åtgärdsförslag vilka skulle förbättra utvecklingen såsom obligatoriska vägledningslektioner samt en obligatorisk s.k. digital ledstång. Dessa åtgärder skulle minska pressen och fokuseringen på provet och skapa en mer tids- och kostnadseffektiv körkortsprocess för det stora flertalet kandidater som idag blir underkända. De kandidater som idag agerar i enlighet med systemets intentioner, påverkas inte, men de är i minoritet.

Det aktuella förslaget

Det aktuella förslaget till ändringar av Transportstyrelsens föreskrifter om förarprov är inte helt enkelt att tolka i alla avseenden, men principiellt anser STR att det är klokt att utveckla och effektivisera förarprovet och om detta förslag syftar till att provet i ännu högre grad än idag fokuseras på viktiga trafiksäkerhetsaspekter, vilket STR tolkar att dess intention är, och om det sedan blir så i praktiken, har STR en principiell grundläggande positiv inställning till förändringar i linje med vad föreslås avseende behörighet B.

Dock, konsekvenserna för Trafikverkets produktionskapacitet påverkas drastiskt enligt konsekvensanalysen av detta förslag. Redan idag är provkapaciteten ansträngd och räcker inte till, trots en generellt hög effektivitetsnivå hos verkets provavdelning. Därför anser STR, mot bakgrund av resonemanget i den inledande texten om provsystemet, samt förväntan om ökade provvolymerna bl.a. som en konsekvens av ökande 18-årskullar under de kommande åren, att frågan borde lyftas i ett större sammanhang där hela utbildningsprocessen ses över. Ytterligare lösryckta, om än i sig väl motiverade, åtgärder i ett system som inte fungerar i sin helhet, skapar förmodligen lika många nya problem som de löser.

Dessutom är EU:s fjärde körkortsdirektiv aviserat att komma inom kort och att vi har mycket osäkerhet kring vad som händer med automatfordon och kod 97, varför förändringar av provet, vilket ovillkorligen får konsekvenser för utbildningsprocessen, bör föregås av analys av vad det kommande direktivet kommer att få för konsekvenser i samband med implementering, med vetskap om att implementeringstiden är lång. Avseende C och D anser STR att provtiderna är tillräckligt väl tilltagna varför de föreslagna ändringarna inte är motiverade och avseende A anser STR att dagens körprov lägger för stor tonvikt på säkerhetskontroll och manövrering och för liten på bedömning av trafikbeteende vid körning i och utanför tätort, varför förslaget inte kan motiveras fullt ut.

Sammanfattningsvis anser STR att då de föreslagna åtgärderna kommer att få stora negativa konsekvenser för provkapaciteten vilken redan idag är ansträngd och har varit under många år med återkommande perioder av orimligt långa väntetider för prov, att förändringar av körproven måste föregås av en uppdaterad analys av behovet av grundläggande förändringar av förarutbildningssystemet där även de problem som det aktuella förslaget är tänkta att lösa, ingår.

STR avstyrker därför förslaget. STR förordar i stället alternativet som redovisas att det görs en total översyn av provföreskrifterna, parallellt med en uppdaterad översyn av hela förarutbildningssystemet.

Kommentar

STR avstyrker alltså förslaget men vill ändå för kommande debatt och utveckling, kommentera förslaget i dess delar och detta görs nedan uppdelat per behörighet då denna uppdelning faller sig mest naturlig.

Behörighet A

STR anser generellt att dagens körprov för A lägger för stor tonvikt på säkerhetskontroll och manövrering och för liten på bedömning av trafikbeteende vid körning i och utanför tätort, varför detta förslag inte kan motiveras fullt ut. STR menar att det trafiksäkerhetsmässigt är viktigast att pröva kandidatens agerande i verklig trafik. Körteknisk kompetens är viktigt, men taktisk förmåga är minst lika viktig för mc-förare, och den delen kan få stå tillbaka i det nuvarande provet och hur tidsdispositionen av provets moment ser ut.

STR anser vidare att konsekvensanalysen till detta förslag inte är tillräckligt tydligt klagörande avseende vad det är för problem som ska lösas och varför konsekvensen måste bli en minskning från 9 till 8 prov per dag?! STR skulle vidare önska en specifikation av exakt vad som ska ingå i den 25 minuterna under provet – dvs. den faktiska körtiden, exakt vad som utgör ”särskilda manövrer”, och vad de ändrade formuleringarna om frågor vid säkerhetskontroll innebär i praktiken.

Den centrala frågan är om detta förslag handlar om att enbart att ta bort moment i provet, eller att fokusera på det som är viktigt ur trafiksäkerhetshänseende?!

STR menar avseende §17 att det är viktigt att utbildning och prov är synkroniserat och i likhet med resonemanget för behörighet B, att det är i första hand provet som styr hur utbildningsprocessen fortskrider. Därför måste förändringar av körkortsprocessen för A i fokus börja med provet. STR menar att det som ska mätas, bör i första hand mätas i trafik och inte på manövergård.

STR har i olika sammanhang framfört att det är klokt att under provet utgå ifrån ”*det du har framför dig*”, dvs i det här fallet vilken typ av motorcykel som används under provet och att frågor ställs avseende denna typ. Det ställer krav på såväl inspektören som eleven. Därför föreslår STR att inspektören kan ställa på frågor ”...*på det unika fordonet...*” i nedanstående paragraf:

§22 ”*Om det behövs för bedömningen av säkerhetskontrollen ska förarprovaren i samband med den ställa frågor om vad som kontrolleras och varför.*”

Behörighet B

STR tolkar den inledande texten under ”*A-Allmänt*” som att en stor del av grundproblematiken bakom förslaget handlar om körkortskandidaternas språkförståelse och att problem uppstår om denna är för låg. I enskilda fall kan naturligtvis även ID-kontroll och omtag av enskilda moment vara skäl till att tidsbrist uppstår, men om körkortskandidaten inte har tillräckliga språkkunskaper, påverkas provet i alla delar. STR förstår att detta skapar praktiska problem för inspektören att följa provföreskrifterna och arbetsrutiner.

STR menar dock principiellt att det rimligen måste finnas en borte gräns för hur långt Trafikverkets ansvar går inom ramen för förvaltningslagen, verkets regleringsbrev etc. när det gäller att kompensera för körkortskandidaters bristande språkkunskaper. I det aktuella fallet får dessa brister konsekvensen att det är svårt att kontrollera kunskaper avseende bland annat säkerhetskontrollen. Det förslag som här lämnas får dessutom långtgående konsekvenser för Trafikverkets produktionskapacitet avseende prov. Mot bakgrund av detta är det rimligt att ifrågasätta om det är dessa föreskrifter som ska ändras, eller om det krävs åtgärder inom andra områden, som till exempel att kravnivån för i vilka fall det ska krävas tolk vid prov etc. bör revideras. Den här frågan kring språkkunskaper är viktig ur många aspekter. Den är avgörande för hur effektiv utbildningsprocessen kan bli och hur väl provet fungerar. Att teoriprovet översatts till många språk skapar en förväntan om att det går att få utbildning på samtliga språk, vilket inte alltid är fallet även om andelen flerspråkiga trafiklärare successivt ökar och många insatser görs för att möta efterfrågan. Återigen kan vi konstatera att provet skapar en förväntan och styr processen. Bättre vore om prov och utbildning samordnas och synkroniseras även avseende detta.

Dessutom, STR menar att ett fungerande B-utbildningsprocess lägger grunden för en fungerande kompetensförsörjning av yrkesförare. STR delar Transportföretagens uppfattning om att transportnäringen är en motor för integration och en grundförutsättning för yrkesföraryrket är tillräckliga språkkunskaper, och en god B-utbildning och kompetens i botten. Därför är det här en viktig fråga kopplat till de integrationsutmaningar som Sverige står inför. Transportföretagen visar tex. i en aktuell studie, *Transportnäringen och framtidens arbetsmarknad, juni 2022*, på sidan 17 att var fjärde förvärvsarbetande person inom transportnäringen är utrikesfödd, och att denna andel kommer att öka till 40% 2035: ”*Om utvecklingen fortgår som prognostiserat kommer de utrikesfödda att vara extremt värdefulla för transportnäringen, inte bara ur ett integrationsperspektiv utan även ur rekryteringssynpunkt.*” STR har samma uppfattning och menar dessutom att förarutbildning är en outnyttjad resurs för de utmaningar som Sverige har avseende en fungerande integrationsprocess.

STR menar vidare att det språk och de termer som används under B-provet inte är så avancerat, och ej heller är omfattningen av säkerhetskontrollen är sådan, att det egentligen kan motivera de förslag till förändringar som läggs fram.

STR menar i stället vidare att Trafikverket bör utreda andra möjligheter än de som framställs i detta förslag för att säkerställa utförandet av säkerhetskontrollen, tex. att lägga in säkerhetskontroll i riskutbildning del 2 inom ramen för en utökad riskutbildning till 4 h., eller kanske ännu hellre lägga det i en obligatorisk utbildningskontroll. Det finns rimligen andra mer logiska och effektiva åtgärder att lösa denna utmaning, än att förändra provet.

Kommentar avseende ”9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?”:

STR anser att i sammanhanget bör det påpekas avseende B-prov att möjligheten att boka B-prov med 11 månaders framförhållning rent teoretiskt skapar förutsättning för att kunna planera en utbildning. Dock, i praktiken har det ett ringa värde för såväl utbildaren som kunden då kunden lockas till avhopp bl.a. alltför enkel tillgång till prov med kort varsel pga. återbud. Detta skapar en ryckighet vilket drabbar alla inblandade parter på olika sätt och skapar en stor ineffektivitet. För trafikskolans del handlar det om att resurser bokas upp och att det sällan finns möjlighet att med egna elever ta de snabba återbudstider som dyker upp. Problemet löses således inte heller genom att skapa bokningsmöjligheter med ännu längre framförhållning än 11 månader. Problemet måste attackeras från rätt ände: nämligen bristen på kunskap och struktur. Problemen kommer dessutom inte att minska under övergångsprocessen från manuellt till växlade bilar, utan förmodligen tvärtom.

STR anser således inte att de beskrivna problemen som ska lösas i detta förslag motiverar att det i slutändan blir längre prov-köer för B, vilket drabbar även övriga behörigheter.

Vidare, alla moment ska vara genomförda under en provdag. STR förstår att provinspektörer ofta känner sig stressade av momenten säkerhetskontroll och backning pga. att elev inte känner till provfordonet. Därför är en anpassning till fordon är mycket viktig. Övrig manövrering: backa runt gathörn etc. menar STR inte behöver ingå i ett modernt körprov.

STR tolkar det som att det är denna text i Trafikverkets rutinbeskrivning som gör att de inte kan underkänna säkerhetskontroll: "*Underkänd säkerhetskontroll*" redovisas i *Digitalt körprovsprotokoll endast som en underkänd provpunkt*". STR menar dock att detta är lite svårtolkat i förslaget. Den noteras men det blir endast en underkänd provpunkt, inte underkänt prov?!

Behörighet C-D

STR anser principiellt att samma förhållande gäller för de tunga behörigheterna som för A och B avseende provets betydelse för hela körkortsprocessen och utbildningens förutsättningar, även om det finns skillnader, dvs provet är alltför mycket i fokus och styr.

24 § Om det behövs för bedömningen av säkerhetskontrollen ska förarprövaren i samband med den ställa frågor om vad som kontrolleras och varför.

STR frågar i vilka situationer detta behövs?!

STR är inte negativa till säkerhetskontroll men menar dock att provtiden för C och D-prov i praktiken är väl tilltagna och att manöverprov kan ligga inom ramen för denna tid. Konsekvensen av de föreslagna förändringarna för C och D är att antalet prov minskar per dag vilket inte är positivt mot bakgrund av att det råder stor yrkesförarbrist vilken förväntas öka, samt att det är brist på provinspektörer och provköerna är långa. (I sammanhanget kan nämnas att STR anser och verkar för en snabbare YKB-fortbildning. STR har föreslagit ett s.k. snabbspår tunglärare vid trafikläroårutbildning inom YH.)

Kommentar angående 3.3 *Regleringsalternativ*:

STR anser att en översyn av hela 3.3 vore önskvärd. Motivet till detta är att i många städer (inte riks- eller länsvägar) är vägarna BK2-klassade. Detta innebär att lastvikten på provfordon borde anpassas efter detta. I tätort skyltas inte bärighetsklass (BK) och det innebär sannolikt att prov genomförs på dessa vägar trots att de egentligen inte får köra där, om inte så blir proven relativt enkla i sin utformning. Exempel när en utbildares fordon lastas enligt kraven för prov så blir de så pass tunga att de inte får köras på BK2-vägar. I Helsingborg är detta inget bekymmer eftersom kommunen har klassat samtliga vägar som BK1, medan i Halmstad eller i Göteborg är huvuddelen av vägnätet BK2. Med dagens moderna fordon och dess teknik har inte lastvikten så stor betydelse för handhavandet av fordon/fordonskombination.

Landskrona den 11/11, 2022

Med vänlig hälsning

SVERIGES TRAFIKUTBILDARES RIKSFÖRBUND



Benny Gunnarsson
Förbundsordförande