

Näringsdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
annica.liljedahl@regeringskansliet.se

STR:s remissvar: Genomförande av ändring av yrkesförardirektivet (I2019/02394/TM)

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

Sammanfattning

STR välkomnar förslaget. STR upplever att myndigheten lyssnat in utbildares och transportbranschens synpunkter på nu gällande regelverk i direktivet och STR välkomnar förändringar i regelverket i syfte att få yrkesförarprocessen att fungera ännu bättre.

Vidare, STR välkomnar förslagets inriktning avseende att det lämnar bättre utrymme för den enskilde utbildaren till utveckling av både metod och innehåll för YKB-utbildning.

För att uppnå den flexibilitet i fortbildningen som eftersträvas, och för att genomföra det konsoliderade yrkesförardirektivet, föreslås att 3 kap. i förordningen om yrkesförarkompetens, omarbetas och att syftet med fortbildningen klargörs. Det ska anges att fortbildningen syftar till att ge föraren möjlighet att uppdatera de viktigaste kunskaperna för utövandet av yrket samt fördjupa förarens kunskaper i och repetera vissa av de ämnen som ingår i utbildningen för grundläggande kompetens.

STR vill i sammanhanget påminna om att STR, tillsammans med Transportarbetareförbundet, Kommunal, Sveriges åkeriföretag och TYA, uppmärksammat och larmat om förekomsten av direkta olagligheter i samband med rapportering och genomförande av YKB-utbildningar. Beivrandet av detta är viktigt för trovärdigheten och acceptansen för YKB. STR vill, efter vittnesmål från medlemsföretag, ytterligare en gång varna för förekomsten av avancerade och organiserade bedrägerimetoder när det gäller rapportering av genomgången fort- eller grundutbildning.

STR anser därför att upprättande av ett centralt register är en nödvändighet för att beivra fusk och bedrägeri samt möjliggöra bättre kontroll och tillsyn. Intygen tenderar att försvinna och det är inte rimligt att 330 utbildningsanordnare åläggs att hålla ordning på detta, bl.a. mot bakgrund av den stora risk för mutbrott som uppstår då en del yrkesförare och åkerier önskar betala för ett intyg för en kurs man inte genomgått. Dessutom finns en uppenbar risk för förfalskningar av intyg, då detta

idag inte kan kontrolleras på ett rationellt sätt av myndighet. Bara en offentlig möjlighet att kontrollera intygsskrivande företags existens och innehav av giltiga tillstånd för utbildning skulle avsevärt minska möjligheten till falskt intygande.

Vidare, STR anser principiellt att det positivt att e-lärande nu blir möjligt för de moment som är lämpade för detta.

STR anser även att det är viktigt och bra att direktivförslaget möjliggör att simulatorer kan användas i undervisningen. Däremot är STR emot att faktiska och tekniska krav på simulatorn ska ställas av Transportstyrelsen. Utgångspunkten bör istället vara att den pedagogik som utbildaren använder i samband med simulatorns användande. Oavsett simulatorns kapacitet, kan en simulatorbaserad utbildning vara mycket ineffektiv om utbildarens pedagogik och pedagogiska insats fallerar.

Dessutom, oklarheter kring simulatorers eventuella godkännande hos Transportstyrelsen, hämmar utvecklingstakten då oklarhet finns kring investeringar. Detta då investering av en simulator normalt är en relativt betydande kostnad för en utbildare.

Ytterligare kommentarer

STR har ytterligare innehållsmässiga och redaktionella synpunkter på föreslagen författningstext.

1. Författningstext

Sid 5: 2:a kap 4§ 10.

Förmodat korrekturfel – bör även omfatta: D1E och DE.

Sid 5: 2:a kap 4§ 11 sista stycket.

Förslag på tillägg (se sid 27):

”Eller annan sammanhållen utbildning eller arbetsmarknadsutbildning, under förutsättning att körningen övervakas av trafiklärare eller annan som innehar yrkeskompetens.”

STR anser alltså att öven sammanhållen utbildning eller arbetsmarknadsutbildning bör omfattas då det annars får en konkurrensbegränsande effekt. Detta skulle i slutändan även öka anställningsbarheten hos elever samt befrämja en kvalitativ kompetensförsörjning för transportbranschen.

Sid 6: 5§, (se förtydligande på sid 30):

STR anser att tolkningen bör förklaras. Är det enbart *”...enskilda näringsidkare”*, enligt Bolagsverket: *”Den som driver en enskild näringsverksamhet är en enskild näringsidkare”*, som är undantagna? Anställd oavsett bolagsform är **inte** undantagen, eller?!

- Enmansföretag som drivs som AB är inte undantagen, eller?!
- Sid 9: 2:a kap 1§ 3.
- STR anser att termen miljö*säkerhet* bör förtydligas. Detta är en ny term och behöver förtydligas vad som avses i detta sammanhang. T.ex, avses i praktiken *arbetsmiljö* eller *miljö*påverkan eller båda delarna (eller ev annat)?!
- Sid 11: 3§.
- STR frågar om detta i praktiken öppnar möjligheten för att grundutbildningen i sin helhet (undantaget praktiska moment) kan genomföras i digitala klassrum t.ex?
- Sid 11: 3§
- STR önskar i sammanhanget ett förtydligande av termen "interaktiv". Termen kan tyckas vedertagen med förmodligen inrymma många olika tolkningar av vad den innebär.
- I sammanhang kan nämnas att termen enligt SAOL är: inter|akt·iv [i'v el. in'ter] adjektiv ~t ~a • inter-aktiv funktion (i data-system e.d.) funktion som kan på-verkas av an-vändaren och enligt Google är det en "... (datateknisk term) som bygger på samspel mellan datorn och en användare (till exempel genom att datorn frågar och användaren svarar)".
- Sid 12: 3:e kap 1§.
- Tyngdpunkten för fortbildningen. Detta är bra formulerat. STR anser, erfarenhetsmässigt, att det i detta sammanhang inte behövs detaljstyrning i kommande föreskrift som det gjorts tidigare. Ska syftet kunna nås att "uppdatera de viktigaste kunskaperna för yrkets utövande" bör detta inte detaljstyras från myndighetens sida utan får kopplas till utbildning och tillsyn. Idag gör detaljstyrningen att flexibiliteten från utbildarens sida begränsas och att pedagogiken av detta skäl inte utvecklas. STR anser att detaljstyrningen även påverkar tillsynen och har tillkommit för att förenkla för tjänstemännen som utför den.
- Sid 14, punkt 5
- Ikraftträdande och övergångsbestämmelser
Tillstånd
- Anmälan om ändring krävs innan den nya utbildningsplanen och planen för genomförande kan användas. Utbildningsanordnarna har året 2020 på sig att inkomma med denna. Vad händer annars? Det

framkommer inte vad konsekvensen blir om en utbildningsanordnare inte har detta, mer än att efter ikraftträdande ska utbildningen genomföras enligt den nya förordningen 2 kap. 1.1 a-c.

STR frågar om detta ska tolkas som att de utbildningsanordnare som inte anmält ändring, därmed har tillstånd vilket de inte kan utnyttja? Blir konsekvensen av detta att tillstånden dras in senast maj 2021 enligt 10 kap. Återkallelse m.m. SFS 2007:1157 (lagen om yrkeskompetens)?

Sid 23, Punkten 3.9 Ansvarsbestämmelser STR anser att inte bara företag och förare ska dömas utan även utbildningsanordnare som utfärdat ett osant intyg. STR stöttar att det införs ansvarsbestämmelser för olagligheter även vid utbildning ställda mot tillståndsinnehavaren. STR anser att såväl bransch, åkerier och myndighet bör förtydliga att det är ett mutbrott att blott föreslå rapportering av kurs som yrkesföraren inte deltagit på då utbildningsanordnaren utför en bemyndigad uppgift av myndighet. Detta bör alltid föranleda polisanmälan likt andra typer av mutbrott.

Sid 33: sista stycket

"...Närmare krav på simulatorer bör Transportstyrelsen, likt idag fastställa."

Transportstyrelsen bör i så fall omedelbart uttala sig om vad som är en "avancerad simulator", vilka som är lämpliga och inte vänta till eventuell tillsyn. En utbildare kan bekosta upp till 250 000 kr. för en avancerad simulator och att i efterhand få veta att den inte duger är inte acceptabelt. Bättre vore att Transportstyrelsen istället för att lägga tonvikt på hårdvaran för simulatören, istället tittar på den pedagogik som utbildaren använder i samband med simulatorns användande.

Sid 37: förslag.

Kan man tolka skrivningen som att grundutbildningen undantaget de praktiska utbildningsmomenten kan vara 100 % webbaserad? STR anser att detta i så fall vore positivt. Fördelen med detta är exempelvis att individen själv kan bestämma tidpunkt för vissa delar av utbildningen, dvs. att eleven parallellt

kan ha en anställning under utbildningstiden. Utbildningen blir mer ekonomiskt fördelaktig för individ och åkeri. Utbildningen kan vara tillgänglig för individer med olika slags svårigheter att delta i grupputbildningar (t.ex pga. av NPF).

Sid 60: 2§, näst sista stycket,

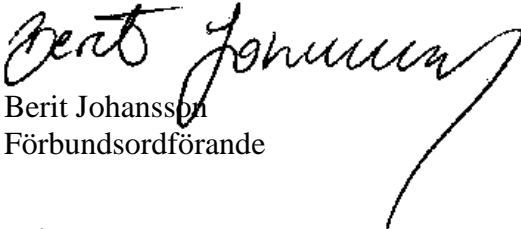
STR ifrågasätter varför en delkurs måste förläggas på "...två på varandra följande dagar". Varför ska kursdagarna vara efter varandra? Det kunde öppna för mer praktiska inslag om man förlänger tiden till innevarande vecka. Exempelvis praktisk körning, rationellt och miljöanpassat körsätt; denna typ av utbildningsupplägg blir väldigt kostsamt om ett företag ska ha praktiska delmoment för sina förare och dessa måste ligga på varandra följande dagar med den teoretiska. Om direktivet istället skulle ge en enskild lärare möjlighet att genomföra detta moment under innevarande vecka, skulle det mer effektivt för enskild förare och dess företag. Detta kan förtydligas i utbildningsanordnarens utbildningsplan.

Sid 60: 3§,

STR önskar ett förtydligande av exakt vad som avses med "...lärarledd och bedrivs genom klassrumsundervisning". Digitalt klassrum?! Vad avses?! Se önskemål om förtydligande på

Landskrona den 4 december, 2019

Med vänlig hälsning
SVERIGES TRAFIKUTBILDARES RIKSFÖRBUND


Berit Johansson
Förbundsordförande