

vag@transportstyrelsen.se

STR:s remissvar: 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.

STR har följande kommentarer:

Sammanfattning

Inledningsvis kan framhållas att STR är grundläggande positiva till att det här görs en översyn av föreskrifterna för YKB.

STR vill framhålla att det är glädjande att branschens önskan att införa digital delkursrapportering nu hörsammats. Detta är efterlängtat och torde underlätta betydligt för alla parter. Det är en viktig funktion inte bara för att underlätta administration och kontroll för alla parter, utan även för att beivra rapporteringsbedrägeri och fullbordade mutbrott då vi vet av erfarenhet att detta förekommer.

STR tolkar det som att det övergripande syftet med detta förslag till ändringar av föreskrifter och allmänna råd för yrkesförarkompetens, är att åstadkomma möjligheter för att rekrytera fler YKB-utbildare för att tillgodose det ökande behovet av yrkesförare.

Förändringarna får dock inte ske på bekostnad av kvalitet. Detta är inte en framkomlig väg på sikt, då det motverkar sitt syfte och dessutom inte är motiverat.

STR är positiva till förslaget till digital delkursrapportering men menar att resten av förslagen bör återremitteras med motiv som anges i kommentarerna under respektive kapital/paragraf.

Dessutom stärks behovet av återremittering av att det dessutom kommer att uppstå en juridisk motsättning i 2 kap 23 § om STR:s tolkning stämmer: Körkortslagen reglerar att YKB-utbildningen måste påbörjas innan körkortstagaren kan ha nått upp till målen i kursplanerna för körkortsbehörigheten för deltagare under 21 eller 24 års ålder. Stämmer denna tolkning saknar Transportstyrelsen möjlighet att ändra i enlighet med det rubricerade förslaget, då det torde krävas en lagförändring i körkortslagen först.

Behovet av yrkesförare

STR kan konstatera att transportbranschens behov av yrkesförare är stort och ökar. Samtidigt är behovet av kompetensutveckling stort i många avseenden och även behovet att stärka attraktiviteten för yrket. YKB fyller alltså flera syften och är värt att värna om och utveckla. Det är STR:s grundsyn i denna fråga.

STR vill därför inledningsvis vara tydliga med att den stora bristen på yrkesförare inte löses genom att förändra, eller i praktiken sänka, kraven för lärare på Yrkeskompetens (YKB) fortbildning. Det råder ingen brist på YKB-lärare även om kåren börjar komma till

åren. Branschen visade under åren 2014 och 2015 samt 2019 och 2020, då stora antal yrkesförare var tvungade att förnya sin YKB, att man lyckas hantera efterfrågan i gott samarbete med myndigheter och transportbranschen. Under 2019 och 2020 dessutom trots pandemins effekter. STR är övertygad om att den kår av YKB-lärare som Sverige har, är beredda att motsvara de krav som ställs och den efterfrågan som finns. STR välkomnar såväl fler YKB-lärare som arbetar för ökat antal yrkesförare. Men detta får inte ske på bekostnad av kvalitet. Det är en inte framkomlig väg att sänka krav på lärare för att få en ”snabbare” genomströmning. Detta är en väg som på sikt leder till urvattning av YKB, minskat stöd och på sikt förtroendebrist för YKB som företeelse.

STR har en rad synpunkter kring detaljerna i detta förslag och har även ett antal motförslag.

Vidare, STR har relativt nyligen lämnat förslag hur lärarbristen för tunga körkort skulle kunna åtgärdas genom ett snabbspår för yrkesförare som väljer att bli trafiklärare. Dessa skulle då även bli attraktiva av gymnasie- och vuxenutbildningar.

Övergripande behov av harmonisering av krav oavsett utbildningsväg

STR anser att man bör harmonisera krav oavsett utbildningsväg - måste en elev kunna slutföra utbildning hos annan utbildningsanordnare. Det ser olika ut beroende på vilka väg man väljer. Det gynnar inte kompetensförsörjningen av yrkesförare.

Särskiljning mellan körkortsutbildning och YKB

STR kan förstå andemeningen med föreslagna föreskriftsförändringarna avseende att särskilja körkortsutbildning mot YKB men att detta i praktiken i slutändan kan innebära att det blir dyrare och mer tidskrävande för kunden om man formellt ska uppfylla föreskrifterna, och därmed mindre attraktivt. Detta kan inte vara syftet och inget STR kan stötta.

STR anser att det i sammanhanget är viktigt att titta på hela kedjan kring kompetensförsörjningen av yrkesförare. Där är YKB en förvisso relativt liten, men viktig komponent.

I sammanhanget måste man väga in och analysera hur upphandlingar genomförs av yrkesförarutbildning och hur tex. lägsta pris viktas i bedömningen vid val av leverantör. Detta menar STR har en avgörande påverkan på hur utbildningen fungerar och förutsättningarna för en effektiv och kvalitetsmässigt väl fungerande process.

Kvalitetskontroll/tillsyn

Principiellt har utbildningsanordnaren ett stort ansvar. STR anser att YKB-föreskrifter bör utgå ifrån att det ställs höga krav på utbildningsanordnaren. Denne får ansvar för att målen uppnås samt att tillsynsverksamheten får tydligt mandat att kontrollera att så blir fallet i stället för att som i delar av detta förslag, söka detaljreglera utbildningen. STR anser principiellt att det är bättre med egen-kontrollsystem och självansering än detaljregleringar i föreskrifter. STR menar att YKB-lärarkåren är en liten population och att om en utbildare inte levererar god kvalitet, sprids ryktet snabbt bland uppdragsgivare och yrkesförare.

Dessutom vill STR framhålla att tack vare de effekter YKB i praktiken ger, kan åkerier och andra uppdragsgivare lätt *räkna hem* denna investering. Effekterna blir bl.a. en förhöjd trafiksäkerhet, uteblivna sanktionsavgifter, minskade fordonsskador, förbättrad arbetsmiljö

och därmed lägre sjukskrivningstal. Effekterna kan direkt härledas till kommissionens målsättning med YKB:

- Höja status/attraktiviteten för yrket
- Ökad trafiksäkerhet
- Förbättrad arbetsmiljö

STR menar vidare att tillsynspersonal måste subjektivt kunna bedöma den pedagogiska kvaliteten även inom YKB-området. Detta kräver förvisso mycket kompetens hos tillsynspersonalen. Tillsyn bör inriktas på att mäta om utbildare uppnått det som avsetts och lyckats skapa en god *inlärningssituation och förtroende* där även andra aspekter kring yrkesförarnas vardag kan hanteras.

Distans/fjärrundervisning

STR vill även påminna att det pågår en översyn av möjlighet till distans- eller fjärrundervisning för YKB-fortbildning vilken är viktig och resultatet av den påverkar även dessa föreskrifter. Om det är så att detta blir en obegränsad möjlighet kring distans, kommer behovet av lärare för YKB fortbildning inte att vara så stort. Idag kan en lärare behöva resa till en liten och avlägsen ort för att hålla en delkurs för exempelvis åtta deltagare. Detta är ineffektivt och resurskrävande då samma lärare skulle kunnat hålla en distansutbildning för tre gånger så många personer under samma tid och dessutom sluppit eventuella resor och övernattningar. STR anser principiellt att det bästa för YKB vore en hybrid – dvs kombinerat fjärr och i lektionssal. Det kräver metodutveckling och verktyg (tex. IKT-verktyg) men det ger möjlighet att tillgodose distansbehovet samtidigt som det möjliggör att deltagare aktiveras och att kursledare i realtid kan följa eleven under kursdagen och ge mer interaktion.

Kommentar

STR har följande kommentarer vilka fokuseras på de paragrafer som berör utbildning:

2 kap, 14a§

Transportstyrelsen anger i sin utredning att många förare upplever att kurser som hålls av de äldre lärarna som saknar pedagogisk utbildning, är av sämre kvalitet. En ändring av lärarkraven enligt Transportstyrelsens förslag kommer underlätta för fler att bli lärare för YKB-fortbildning, men kraven på pedagogisk erfarenhet eller utbildning sänks. Detta är inte rimligt och motverkar sitt syfte menar STR.

STR menar principiellt att varje tillståndshavare själv bör avgöra utbildningstid för YKB-lärare varför detta inte behöver regleras i detalj. Det är bättre att följa upp och utvärdera detta i samband med tillsyn. Det är kunskaperna hos läraren, inte tiden, som skall avgöra. Detta är något som tillståndshavaren skall säkerställa och Transportstyrelsens tillsyn skall följa upp. STR menar att 14a § behöver skrivas om och förtydligas mot bakgrund av ovanstående.

I punkt 1 - 7 avses att det ska säkerställas att utbildaren genomför utbildningen efter det tillstånd tillståndsinnehavaren har. STR anser tex. att det inte är motiverat att detaljerat i föreskrift reglera exakt hur utbildare ska placera eleverna i klassrummet.

I förslaget har vi lite svårt att förstå vad som menas med kraven för att bli lärare: ”att ha erfarenhet från utbildning i fyra delkurser”. STR menar att den erfarenheten kan man få genom att delta på fyra delkurser, d.v.s. en YKB fortbildning som alla befintliga förare genomför. Då är alla förare, som har två års erfarenhet från yrket, behöriga att bli lärare för YKB fortbildning så fort de genomfört fyra av fem delkurser. Vi tolkar det dock som att man sedan ska få en internutbildning, eller anpassad lärarutbildning, med innehåll enligt 2 kap 14a§ 1 - 7 punkterna. Dessutom vill STR utredaren uppmärksam på att konsekvensutredningen inte stämmer överens med skrivningen i paragrafen.

Vidare, hur de sju punkterna ska uppnås är oklart: de kan nås genom fyra timmars utbildning/information, eller genom att själv läsa in sig på ett färdigt material om de sju punkterna, eller genom en gedigen och omfattande lärarutbildning.

STR anser i stället att det vore bättre att ta fram en unik, tillståndspliktig, lärarutbildning, likt tunglärarutbildning eller den som finns för till exempel Risk 1-utbildning vid körkortsutbildning. Dvs. utbildningsanordnaren ansvarar för att lämna in en undervisningsplan som blir godkänd av Transportstyrelsen. Undervisningsplanen ska då omfatta de sju punkterna i Transportstyrelsens förslag till ändring. Själva ämneskunskaperna ska föraren då redan besitta, eftersom det tar lång tid att lära sig ämneskunskaper inom hela YKB-utbildningen. Hur lång lärarutbildningen ska vara kan diskuteras, men minst tre dagars utbildning anser STR är rimligt *. På så vis får man mer fokus på vikten av pedagogiska upplägg, metodik, administration, och hur man når mål i utbildningen.

* Grundförutsättningen är att man uppfyller 16§: Lärare ska ha god kännedom om bestämmelserna inom sitt undervisningsområde och de utbildningskrav som framgår av 2 och 3 kap. förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens och i bilaga 1 till dessa föreskrifter.

I denna paragraf bör det dessutom framgå att läraren dessutom ska ha ”...god pedagogisk förmåga”.

Vi lägger också märke till att det under punkten 3.3 i remissen inte framgår vad alternativ 2 i praktiken innebär avseende nya lärarkrav. Detta går inte utläsa av skrivningen.

STR:s grundinställning är att det inte främjar YKB-utbildningen att sänka de pedagogiska kraven. Men om kraven måste ändras, har STR som motförslag i stället följande förslag på lydelse:

2 kap 14 a § Lärare i delkurs vid fortbildning kan i stället för kraven i 14 § andra stycket genomföra en särskild lärarutbildning under tre dagar omfattande:

- 1. hur tiden under en delkurs planeras och disponeras,**
 - 2. planering och val av utbildningsmaterial,**
 - 3. den metodik och pedagogik som behövs för den undervisningsmetod som används i utbildningen, och**
 - 4. metoder för att säkerställa att målen för respektive delkurs har uppnåtts.**
- Lärare i delkurs vid fortbildning får avgöra vilket eller vilka ämnesområden den praktiska erfarenheten ska omfatta.**

För att vara behörig att gå den särskilda lärarutbildningen krävs att sökande till sådan utbildning kan styrka att denne genomfört en fortbildning för YKB högst tolv månader innan den särskilda lärarutbildningen genomförs.

Särskild lärarutbildning skall bedrivas enligt en undervisningsplan som har godkänts av Transportstyrelsen. En undervisningsplan ska ges in till Transportstyrelsen för varje utbildningstillfälle och beskriva innehåll, upplägg och omfattning i tid.

Därutöver skall följande uppgifter lämnas:

- 1. Namn på utbildningsanordnare**
- 2. Namn på lärare**
- 3. Datum och plats för utbildning**

Utöver denna ändring av lärarkrav anser STR att även 2 kap. 14§ och 18§ bör ses över avseende trafiklärare för den körkortsbehörighet som utbildningen omfattar. Det bör vara i branschens och trafiksäkerhetens intresse att även godkända trafiklärare för tunga behörigheter blir godkända som YKB-lärare. Om detta inte sker kan det få konsekvensen att färre nya förare kan utbildas på sikt.

En trafiklärare för tunga behörigheter har:

- 14 månaders utbildning inom pedagogik, trafikpsykologi, fordonskännedom, miljö, trafiksäkerhet och arbetsmiljö.
- minst ett års erfarenhet som trafiklärare för B-behörighet
- godkänts vid utökat körprov vid Trafikverket för att vara behörig att utbilda sig till trafiklärare för tunga behörigheter
- har en 100 timmar lång utbildning för att bli tunglärare omfattande till exempel: fordonsteknik, utbildningsmetodik, yrkesetik, regler om yrkestrafik, miljö och körsätt, kursplaner och utbildningsplan (VVFS 2006:65, 6 kap 6 - 7§§)

Därför anser STR att en godkänd trafiklärare för tyngre behörigheter därmed uppfyller kraven för att bli godkänd som YKB-lärare. En godkänd lärare för tyngre behörigheter som ej är godkänd YKB-lärare tros inte vara attraktiv på arbetsmarknaden då de flesta elever som skaffar en tung körkortsbehörighet även behöver YKB.

Transportstyrelsen beskriver i sitt förslag att det finns en farhåga att lärartätheten kommer att minska då många lärare har en högre ålder och antas gå i pension inom de kommande åren. Man ser också en risk med att det utbildas för få förare till transportbranschen. HUI research har på Transportföretagens uppdrag tagit fram en rapport vilken visar på ett stort behov av nya yrkesförare de kommande åren, betydligt fler än vad som utbildas. Enligt denna färsk studie beräknas det totala antal yrkesförare behöva öka från nuvarande ca 318 000 till 343 000 år 2035.

Med nuvarande lydelse måste en godkänd trafiklärare för tunga behörigheter arbeta två-tre år för att kunna delta i utbildning för yrkesförarkompetens, vilket kommer påverka mindre företags möjlighet att erbjuda en fullständig grundutbildning för nya förare. Om en

trafiklärare för tunga behörigheter har erfarenhet från branschen (vilket många tunglärare har) blir denne lärare godkänd som YKB-lärare. Problemet är att kunna bevisa denna erfarenhet. Det kan t.ex. ha gått ett antal år sedan tungläraren arbetade i branschen, och att då få fram intyg över detta kan vara svårt. Det kan till exempel vara mindre åkerier eller företag som kanske inte har den uppföljning och dokumentation så att de kan skriva ett intyg till berörd lärare. Till detta kommer regler i GDPR som gör att företag inte får bevara uppgifter om tidigare anställda i all oändlighet.

För de tunglärare som saknar erfarenhet från branschen, har de i stället en lång pedagogisk erfarenhet/utbildning (minst två års utbildning/erfarenhet, ofta längre), samt utbildning inom de områden som ingår i YKB-utbildningen.

STR har därför följande förslag till lydelse avseende 2 kap 14§ första stycket och 2 kap 18§ första stycket:

2 kap. 14§ Lärare ska ha

- 1. sammanlagt minst två års dokumenterad erfarenhet från den transportbransch som utbildningsverksamheten avser, eller**
- 2. vara godkänd som lärare vid förarutbildning för körkortsbehörighet för de fordon som utbildningsverksamheten avser**

2 kap. 18§ Lärare vid körträning ska även ska ha

- 1. sammanlagt minst tre års dokumenterad erfarenhet från den transportbransch som utbildningsverksamheten avser, eller**
- 2. vara godkänd som lärare vid förarutbildning för körkortsbehörighet för de fordon som utbildningsverksamheten avser**

STR menar avslutningsvis angående lärarkraven att oavsett hur man skriver reglerna, kommer det att finnas både bättre och sämre lärare som arbetar med YKB-utbildning. Det går inte till 100% att genom regler skriva in så att enbart duktiga lärare förblir verksamma inom YKB-utbildningen, men reglerna kan forma att det finns ett lägsta krav för att bli behörig lärare, och även genom reglerna göra så att branschen får gynnsamma förutsättningar för att både fortbilda befintlig personal, samt att få ny personal utbildad till branschen.

2 kap, 18a§

STR anser principiellt att alla tjänar på att YKB-utbildarna utvecklas och anser därför att det är bra med repetitionsutbildning.

STR anser dock att det innebär en överreglering att i föreskriften exakt reglera tid avseende repetitionsutbildning. STR tolkar innebörden av 2 kap, §16 att lärare i praktiken måste uppdatera sig kompetensmässigt för att upprätthålla adekvat kompetens. Detta borde i sammanhanget räcka menar STR. I stället bör detta kontrolleras i tillsyn enligt tidigare resonemang.

Om denna paragraf dock ska införas, anser STR att det vore lämpligt att repetitionsutbildningen ska ske med sju timmar i genomsnitt/år under en tvåårsperiod.

Detta för att möjliggöra att vart annat år ha en tvådagars-kurs i stället för att ställa krav på en kursdag varje år.

STR anser även att ordet ”bestämmelser” i punkten 1 bör ändras till ”Bestämmelser och områden” för att möjliggöra fördjupning i sådant som faller utanför rena bestämmelser, t.ex. repetition inom t.ex. HLR, kost och hälsa etc. STR anser vidare att det ska vara möjligt att på en repetitionsutbildning ta med regleringar inom författningar för utbildningen till yrkesförarkompetens, så att lärare kan hållas uppdaterade på t.ex. förändringar och tolkningar inom författningsområdet.

STR:s har som motförslag i stället följande förslag på lydelse:

18 a § Lärare enligt 14 och 14 a §§ ska varje år ha genomgått en repetitionsutbildning för lärare i yrkesförarkompetens under sammanlagt 7 timmar/år i genomsnitt under en tvåårsperiod. Syftet med utbildningen är att ge läraren möjlighet att repetera, uppdatera och fördjupa sina kunskaper i ett eller flera av följande ämnen:

- 1. Bestämmelser och områden som läraren undervisar i.**
- 2. Planering och val av utbildningsmaterial.**
- 3. Metodik och pedagogik som behövs för den undervisningsmetod som används i utbildningen.**
- 4. Metoder för att kontrollera att deltagaren tillgodogjort sig utbildningen.**
- 5. Författningar som reglerar utbildning för yrkesförarkompetens.**

2 kap, 23§

STR menar principiellt att regelverket bör underlätta och stötta utbildare som jobbar och strävar efter en effektiv och kvalitativ utbildning. I stället borde utbildningen behöva anpassas efter elevens förutsättningar. En del av de teoretiska målen är identiska inom körkortsutbildningen respektive YKB-utbildningen. STR menar att i en fungerande utbildning ska inte eleven i alla lägen behöva veta huruvida ett visst moment är kopplat till körkortsutbildningen respektive till YKB. STR anser det kvalitetsmässigt snarare är att föredra att utbildaren håller fokus på att utbilda eleven på den helhet som kommer möta eleven i den praktiska yrkesrollen. Av den anledningen kommer den här regleringen, om den i praktiken ska gälla såsom den är skriven, att fördyra utbildningen och göra det svårare att effektivisera utan att göra avkall på kvaliteten på utbildningen. STR menar att detta motverkar sitt syfte.

I Transportstyrelsens utredning lyfter myndigheten många olika delar kring förslaget. STR tror att det finns en stor risk att tillförseln av nyutbildade yrkesförare kommer att minska med förslaget om ändring. Detta eftersom utbildningen för t.ex. ett C-körkort med YKB grundutbildning kommer både ta längre tid och bli dyrare för kunden.

STR delar inte Transportstyrelsens uppfattning om att syftet att kombinera körträning med körkortsutbildningen, är besparing utan ser snarare att syftet att ge en progressiv, effektiv och sömlös utbildning,

Det innebär även att eleven måste lära sig t.ex. lastsäkring, lastvikter, kör- och vilotider, färdskrivare med mera för att vara klar med utbildningen för C-körkortet, och sedan i sin grundutbildning för YKB lära sig samma saker igen. Vår erfarenhet är att när C-

körkortsutbildningen och YKB-utbildningen sker parallellt får föraren en större förståelse och en enklare väg att klara de båda utbildningarna. Vi har förståelse för andemeningen med förslaget, dvs. att förarna ska få en mer gedigen utbildning innan de går in i sitt yrke, men vi anser att man behöver väga den ökade kostnaden och tidsåtgången för eleven mot andemeningen med förslaget.

Med nuvarande bestämmelser kan ett exempel på utbildningstid vara ca 5–10 veckor för C-körkort och YKB-utbildning (beroende på upplägg och mängden körning en elev behöver för att nå målen inom YKB-utbildningen och C-körkortsutbildningen). Med det ändrade förslaget innebär det att föraren först måste genomföra C-körkortsutbildningen (ca 10 veckor med jämnt fördelade körlektioner) och sedan genomföra YKB-utbildningen (ca 4 - 10 veckor beroende på upplägg). Eftersom osäkerheten i hur eleven framskrider i sin C-körkortsutbildning blir det också svårt att planera in YKB-grundutbildning, eftersom man inte vet när eleven nått upp till kraven i kursplanerna för körkortsbehörigheten. För att starta en YKB grundutbildning krävs planering och tillräckligt många deltagare. Med förslaget i remissen blir det ännu svårare att planera, och en ny förare måste ha en väldigt god planering och framförhållning då det kommer innebära:

1. Söka och få körkortstillstånd (tidsåtgång ca 4 - 12 veckor inkluderat Transportstyrelsens handläggning, få tid hos läkare, optiker och att göra själva ansökan)
2. Påbörja teori och körträning för körkortet
3. Hitta en YKB-utbildning när målen för körkortsutbildningen är uppnådda, eftersom det blir svårt att veta att eleven är klar med körkortsutbildningen när en YKB grundutbildning är planerad att starta.

I nuvarande förslag på lydelse skulle det även gå att uppfylla kraven i kursplanerna genom att övningsköra i C1, för att snabbare bli behörig till YKB-utbildningen, och att sedan gå över på C-utbildningen när YKB-utbildningen påbörjas.

En fråga som uppstår är vem som ska intyga att föraren nått upp till kursplanemålen. Eftersom det i Sverige är tillåtet med privat övningskörning och privata prov, kan då den privata handledaren intyga att man nått upp till målen i respektive kursplan?! Dessutom ifrågasätter STR vem ska avgöra vilken elev som har ”motsvarande kompetens”.

Vidare ser STR ett behov av att en elev ska kunna påbörja sin utbildning inom de teoretiska delarna inom YKB innan man innehar körkortstillstånd. Detta pga. den ofta långa handläggningstiden hos Transportstyrelsen vilket i praktiken kan innebära problem för eleven som kan behöva vänta ytterligare månader på nästa kursstart. Även en väntande arbetsgivare drabbas.

STR:s har följande motförslag till lydelse:

2 kap 23 § Vid utbildning för godstransporter ska deltagare i grundutbildning ha körkort med behörighet B och

- 1. ha körkort med behörighet C1, C1E, C eller CE, eller**
- 2. Ansökt om körkortstillstånd för behörighet C1, C1E, C eller CE och, för att få påbörja körträning inom grundutbildningen för yrkesförarkompetens, inneha körkortstillstånd för**

behörighet C1, C1E, C eller CE.

Vid utbildning för persontransporter ska deltagarna i grundutbildning ha körkort med behörighet B och

1. ha körkort med behörighet D1, D1E, D eller DE, eller
2. Ansökt om körkortstillstånd för behörighet D1, D1E, D eller DE och, för att få påbörja körträning inom grundutbildningen för yrkesförarkompetens inneha körkortstillstånd för D1, D1E, D eller DE.

Utöver den argumentation vi lyfter fram avseende detta förslag, vill STR även göra utredaren uppmärksam på körkortslagens ålders- och utbildningskrav för personer som ännu ej fyllt 21 år för godstransporter och 24 år för persontransporter. Om dessa personer ska ta körkort för tyngre behörigheter krävs att den sökande först har genomfört en 280 timmar lång grundutbildning för YKB (KKL 3 kap 1a§). Det är också i körkortslagen det framgår att man får lov att körträna inom ramen för sin YKB-utbildning tidigare än de generella ålderskraven för övningskörning till de tunga behörigheterna (KKL 4 kap 2a§).

Körkortslagen reglerar således att YKB-utbildningen måste påbörjas innan körkortstagaren kan ha nått upp till målen i kursplanerna för körkortsbehörigheten. Således anser STR att Transportstyrelsen saknar möjlighet att ändra i enlighet med det förslag som återfinns i remissen, eftersom det torde krävas en lagförändring i körkortslagen först. STR frågar i sammanhanget var ansvaret ligger om det sker en olycka under övning?! STR anser, om tolkningen stämmer att det föreligger risk för att enskilda individer kan drabbas.

2 kap, 28§

STR anser att detta är en bra och motiverad ändring. Eftersom ordet ”mål” i punkt 6 inte förekommer i någon av författningarna som rör utbildning för yrkesförarkompetens kanske man i stället ska beskriva i föreskrifterna att det rör sig om målen i YKF 2 kap 1a-1c§§.

Det vi däremot är kritiska till är att om digital delkursrapportering införs, att kursintygen ändå kvarstår som krav. STR anser principiellt att intygshanteringen bör utgå.

2 kap, 29§

STR anser om detta skall införas bör det också säkerställas att YKB-läraren har rätt att få ut intyg eller dessa anteckningar när läraren så önskar (tex pga. avslutad anställning) för att kunna uppvisa detta för en annan arbetsgivare.

2 kap, 30§

STR föreslår ny lydelse av 2 kap 30§ (se resonemang och motiv i kap 6, 2 - 3§):

2 kap 30 § Rapportering enligt 5 kap. 6 § förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens från utbildningsanordnare till Transportstyrelsen ska ske genom elektronisk överföring i ett system som har godkänts av myndigheten och i enlighet med de uppgifter och anvisningar som den har bestämts. Varje utbildningsanordnare ska rapportera delkurser digitalt i detta system. Transportstyrelsen kan bestämma att rapportering ska ske på annat sätt.

Varje utbildningsanordnare ska rapportera digitalt de förare som deltagit i utbildningen efter varje genomförd delkurs.

Vid rapportering till Transportstyrelsen ska den som rapporterar försäkra på heder och samvete att de uppgifter som lämnas är korrekta.

2 kap, 32§

Det vi funderar på är om det räcker för Transportstyrelsen vid inrapportering att enbart få deltagarnas födelsedatum (punkt 2). Vi tror att Transportstyrelsen behöver deltagarens personnummer eller samordningsnummer för att sedan kunna utfärda ett YKB-intyg. Se i övrigt kommentarer på kap 6, 2 - 3§.

4 kap 6§

STR anser att förslaget behöver förtydligas. STR anser att en elev som genomfört en grundutbildning och rapporterats in i systemet, men inte avlagt prov ska kunna genomföra en ny kurs och rapporteras på nytt. Detsamma bör gälla om eleven har avlagt ett icke godkänt prov.

5 kap, 6§

När det gäller provlängden för YKB anser STR principiellt att den ska vara längre.

STR anser att tid för kunskapsprov att alldeles för snäv. Det är inte läshastighet som skall testas. I sammanhanget kan påpekas att provet för yrkeskunnande för tillståndsinnehavare har betydligt längre provtid. Dessutom behöver kunskapskravens poängsättning utvärderas eftersom man använder bland annat begreppen känna till, kunna och tillämpa. Samtliga begrepp poängsätts på samma nivå, även om kunskapskraven är olika.

5 kap, 8§

STR anser att det är för stora formaliakrav för att få möjlighet till förlängd provtid. Detta fördröjer möjlighet för den enskilda att få en provtid och därmed få tillträde till arbetsmarknaden. STR anser principiellt att utbildningsanordnare skall kunna få mandat att bedöma detta behov och anmäla till förlängd provtid.

6 kap, 2 - 3§

STR anser principiellt att det vore bättre om delrapportering framgent sker på baserat på de ämnesområden som ingått i delkursen – dvs på ”2 siffernivå”. Detta torde då innebära att kravet ställs på alla utbildare att rapportera efter varje delkurs. Detta för att beivra fusk, underlätta administration etc. Då kan även krav på delkursintyg från 2 kap 28§ utgå.

STR anser vidare principiellt att all rapportering ska ske digitalt och att det på alla sätt ska underlättas för tillståndsinnehavare att rapportera digitalt – dvs att det administrativt ska gynna även tillståndsinnehavaren. Dock om detta inte är möjligt, måste det ges möjligheter till rapportering i annan form. De tillståndshavare som inte följer branschöverenskommelsen, och därmed inte kan rapportera in digitalt, skall få möjlighet genom en anmälan om ändring utan att ändra i tillstånd mm så att dessa med enkelhet kan registreras i systemet. Det bör därför finnas övergångsperiod vid införande av digitalrapportering.

STR anser att det vore betydligt mer rationellt om möjlighet gav att rapportera in klassvis.

STR anser att det är olyckligt att delkurserna för gods- respektive persontransporter blir olika. Det gör att det blir svårare att kombinera kurser där deltagare både hör till gods- och persontransporter. Vi är medvetna om att Transportstyrelsens förslag följer de nationella överenskommelserna som finns inom respektive transportslag, men det hade varit lättare för utbildningsanordnarna att anpassa kurstillfälle utifrån vilka förare som deltar på kurserna om alla delkurser varit lika för de båda transportslagen (alltså en förändring i DK4 och DK5).

I förslaget anger man att en fortbildning som delas upp i fem delkurser, där varje delkurs rapporteras elektroniskt till Transportstyrelsen, ska omfatta minst ett antal ämnesområden i varje delkurs. I skrivningen kan det tolkas som att en förare som blir digitalt inrapporterad hos en utbildningsanordnare inte kan använda sig av en annan utbildningsanordnare som väljer att inte rapportera varje delkurs (eftersom kravet i föreskriftstexten kan tolkas som att alla delkurser ska rapporteras digitalt).

Ett annat alternativ på att tolka skrivningen är att det enbart är om utbildningsanordnaren väljer att rapportera alla fem delkurserna, som innehållet måste följa indelningen i föreskriftsförslaget för delkurserna, vilket i så fall skulle kunna innebära att en förare som går en delkurs som inte uppfyller de ämnesområden som återfinns i förslaget, kan få ett intyg efter just den delkursen, men bli inrapporterad efter övriga delkurser. Vi tror att det varit enklare att rapportören vid inrapportering efter genomförd delkurs hade kunnat fylla i vilka ämnesområden som ingått i utbildningen och att man beskrivit detta i 2 kap 32§ i stället.

Vi ser dock vinningen i att ha fastställda delkurser, då det underlättar för utbildningsanordnare, förare och åkerier, men som tidigare beskrivits, bör det då vara samma innehåll i de båda transportslagen.

Det vi reagerar över är dock att utbildningsanordnaren ändå kommer bli tvungen att ta fram kursintyg, även om man rapporterar det digitalt till Transportstyrelsen. Eftersom Transportstyrelsen registerför registreringen torde det räcka att registrera delkursen hos dem, för att slippa administrera intyg. Den enda anledningen till att registrera delkurserna digitalt för utbildningsanordnaren med nuvarande lydelse är att föraren slipper hålla koll på sitt kursintyg till sista delkursen och för att slippa kontrollera att intyg som föraren kommer med vid sista delkursen är äkta. Men om det blir frivilligt att rapportera varje delkurs digitalt kommer vi som utbildningsanordnare ändå få kontrollera intyg. Därför gynnar vår rapportering av delkurser enbart andra utbildningsanordnare och föraren, men inte på något sätt den egna utbildningsorganisationen.

Vi skulle därför gärna se att det blir ett krav att rapportera varje delkurs digitalt, och inte som i nuvarande förslag, att det är frivilligt för utbildningsanordnaren.

STR:s har som motförslag att följande förslag på lydelse, där kap 6, 2 - 3§ utgår och ersätts av:

2 kap 32§ Rapportering om genomförd grundutbildning, ~~fortbildning~~ eller delkurs för yrkesförarkompetens ska innehålla uppgift om

1. deltagarens för- och efternamn,
- ~~2. deltagarens födelsedatum,~~ deltagarens person- eller samordningsnummer
3. vilken utbildning deltagaren har gått,
4. det transportslag som utbildningen har avsett, och
5. datum då utbildningen avslutades, samt
6. De ämnesområden som ingått i delkursen om delkursen rapporteras in efter avslutad delkurs.

Införande av övergångsbestämmelse

STR anser att ifall repetitionskurser för utbildare införs bör det finnas en övergångstid som sträcker sig till 31 dec 2024 för att möjliggöra genomförande av utbildning. STR ställer sig bakom förslaget men det behöver säkerställas att den förare som hamnar mellan den elektroniska rapporteringen och den tidigare rapporteringen via intyg inte drabbas.

Avgifter för YKB-tillstånd

STR konstaterar att avgiftskonstruktionen för YKB-tillstånd i praktiken innebär att om man behöver både tillstånd för grundutbildning och fortbildning, dubblas tillståndskostnaden. STR ifrågasätter varför detta är nödvändigt då det till stora delar är gemensamma krav. Trots detta måste man sända separerade utbildningsplaner.

STR anser, och har framfört tidigare, att bättre vore att detta hanteras i en enhet samt att det vore bättre att staffla avgiften. En utbildare som vill erbjuda all form av yrkesförarutbildning belastas årligen med f.n. 11 300 kr. per tillstånd.

Utbildningsplaner

STR vill i sammanhanget återupprepa synpunkten att den inlämnade utbildningsplanen *inte* bör vara en offentlig handling pga. kravet för tillstånd innebär att den innehåller detaljerad beskrivning av varje företag och tillståndsinnehavares utbildningsupplägg vilket utgör en central del av företagets affärshemlighet samt då det nu är en handling som kan rekvireras av vem som helst, tex en konkurrent eller blivande konkurrent som snabbt vill etablera sig.

Landskrona den 21/11, 2022

Med vänlig hälsning

SVERIGES TRAFIKUTBILDARES RIKSFÖRBUND



Benny Gunnarsson
Förbundsordförande