

Illta tajmad höjning av provavgiften

2012-08-28

Trafikverket har under sommaren inte lyckats nå upp till de kvalitetsmål man satt upp när det gäller att erbjuda körprov till elever inom rimlig och utlovad tid. Hundratals elever har drabbats och tvingats förlänga sin utbildning och många har tvingats göra om sitt kunskapsprov. Men problemen går inte bara att skylla på att det är högsäsong och att provförrättarna har rätt till sin semester. Problemen går djupare än så.

I snart ett års tid har det dessutom varit svåra tekniska problem med driftsäkerhet för det teoretiska provet vilket lett till inställda prov och bekymmer för såväl elever, utbildare och myndighet. När det nya bokningssystemet skulle driftsättas under hösten 2011, ledde det till ett totalt provstopp mellan den 10 november och den 15 november i hela landet. Problemen har fortsatt under året med felrättningar och orimliga svarstider samt inställda prov med hänvisning till bristande säkerhet. Detta samtidigt som man ytterligare försämrar servicen genom att successivt försämra tillgänglighet vid mottagningsorter för att gradvis lägga ned dem. En nedläggning av mottagningsorter med färre än 25 000 invånare skulle enligt Trafikverket spara 12 milj kr för myndigheten, men i betydligt högre grad ytterligare försvåra och fördyra för eleverna.

Myndigheten lever inte upp till de mest grundläggande målen med verksamheten. Vad blir åtgärden? Jo, man väljer att höja avgifterna med 15 - 48 %. Ett tämligen ovanligt grepp. Tajningen kunde varit bättre. Hur motiverar man åtgärden? Vi försöker förstå. Vi vill kunna förklara för de drygt 100 000 elever vi möter varje år. Förvisso utgör de genomförda höjningarna av provavgifterna en liten del av den totala kostnaden för ett körkort, men det är viktigt att en myndighet hanterar avgifter och höjningar av dessa med måtta.

På Trafikverkets hemsida kan man läsa deras motiv:

"Tidigare finansierades provavgiften delvis via vägtrafikregisteravgiften, vilket innebar att alla fordonsägare delade på kostnaden. Den finansieringen har upphört, vilket innebär att körkortsaspiranterna ska betala hela provavgiften. Därför har regeringen tagit beslut om att höja provavgiften.

Höjningen av avgiften ska även täcka Trafikverkets avgift till Transportstyrelsen för tillsyn av förarprovsvksamheten. Självkostnadsprincipen vid prissättning ska även gälla i fortsättningen. Kostnadstäckning ska uppnås över ett antal år."

Regeringen har enligt Trafikverket tagit bort subventionen som tidigare hanterades över skattsedeln och den relativt betalningssvaga ungdomsgruppen ska således ta konsekvensen. Samtidigt ser vi tecken på att körkortet successivt blir allt viktigare för att få ett jobb, speciellt för unga människor varav många har svårt att få jobb. Samtidigt vet vi att det blir svårare för skolelever att få ledigt från skolan för att kunna ta sitt körkort efter det att CSN skärpt riktlinjer kring ledighet. Och slutligen, priset för provet höjs mer på kvällar och helger, d v s de tidpunkter som många elever är hänvisade till. Var finns logiken?

Det här väcker sammantaget ett antal frågor:

Är höjningen rimlig? Givet att de nuvarande provvolymerna för 2011 (228 000 kunskapsprov respektive 217 000 körprov för personbil) blir ungefär desamma under 2013, ökar Trafikverkets intäkter med 24 milj för kunskapsprovet och med 22 milj för körprovet. Ett nettotillskott á ca 46 milj kr således enbart för personbil och år i en verksamhet som omsätter drygt 300 milj kr per år, d v s utgör avgiftshöjningen ca 15 % av omsättningen.

Trafikverket anger att man fr o m 2012 erhåller kostnadsökningar à 51 milj kr, varav 35 milj kr utgörs av driftskostnader för det nya förarprovssystemet vilket togs i bruk under hösten 2011. Det framgår inte huruvida dessa driftskostnader även omfattar utvecklingskostnader, men även om så är fallet, anser STR att man kan ifrågasätta om kostnaden är rimlig. Mot bakgrund av de allvarliga driftsproblem som systemet haft under det första driftsåret, kan man dessutom ifrågasätta vilken IT-strategi myndigheten har och hur upphandling av systemet har gjorts. Det kanske vore motiverat med en oberoende granskning?

Utöver förarprovssystemet anger Trafikverket att höjningen ska finansiera de tillsynsavgifter man nu betalar till Transportstyrelsen i likhet med trafikskolor och den övriga transportsektorn tvingats betala för Transportstyrelsens tillsyn. Dock, det har inte föranlett höjningar av trafikskolornas priser med 15-48 %. Man torde sammantaget kunna ifrågasätta om höjningen är rimlig och verkligen nödvändig, åtminstone sett över en femårsperiod.

Hur effektivt arbetar Trafikverket? Vad STR erfar ägnar t ex en provförrättare för kunskapsprov endast 25 % av sin arbetstid åt att genomföra prov, resterande tid går till administrativa arbetsuppgifter. En förarprövare ägnar i snitt 70 % av sin arbetsdag åt att köra prov. Variationen mellan olika prövare är dock stor avseende detta: 4,2 h - 6,8h – d v s mellan 52 % - 85 %. Detta är lägre jämfört med en yrkesförare eller trafiklärare. En annan jämförelse är minutpriset för ett körprov, inklusive hyra av bil, är efter höjningen 26 kr/minut (moms ingår ej). Snittpriset per minut för en körlektion ligger f n kring 12 kr, inkl 25 % moms. Kostnaden varierar i intervallet 8-14 kr/minut mellan olika trafikskolor och platser i landet. D v s är kostnaden idag nästan tre gånger så hög när man kör med Trafikverket, jämfört med att köra med en trafikskola.

Sammantaget måste man ställa sig frågan: för vem arbetar Trafikverket?

När det gäller de enskilda anställda inom myndigheten som vi dagligen möter, har vi inget tvivel: de gör sitt bästa för medborgaren. Men myndighetens ledning och styrelse måste rimligtvis ha missförstått något grundläggande när det gäller verksamhetens idé.

Då andelen omprov för kunskapsprov behörighet B har ökat de senaste åren kan en rimlig avgiftshöjning påverka eleverna att förbereda sig och läsa på bättre innan de skriver provet. Vi anser dock att en höjning med 48 % som det gäller för personbil, är orimligt stor oavsett förmodade effekter.

STR framförde i sitt remissvar till de nu genomförda höjningarna, och anser fortfarande, att istället för kraftiga höjningar av provavgifter, bör förarutbildningssystemet ses över i sin helhet. STR önskar vidare att istället för prishöjningar, ska beslutsfattare och myndigheter inom transportpolitiken börjar fokusera på kvalitet och incitament istället för pålagor. Incitament för att uppmuntra till bättre utbildade och därmed trafiksäkrare förare. Ett sätt att stimulera körkortstagandet är att sänka den 25-procentiga momsen på förarutbildning genom ett rattavdrag.

Berit Johansson Förbundsordförande