



## **Till**

Generaldirektör Jonas Bjelfvenstam, Transportstyrelsen  
Generaldirektör Lena Erixon, Trafikverket

# **STR:s synpunkter till *Förslag på nytt förarutbildningssystem för personbil, behörighet B***

## **Inledning**

Förslaget till nytt förarutbildningssystem, som presenterades i december 2018, innehåller många goda intentioner. Vi på STR är glada över den goda ton och konstruktiva anda som vi har upplevt under arbetets gång, där vi branschintressenter har involverats. STR kan också se på andra givande och konstruktiva samarbeten mellan bransch och myndighet vilka syftar till ökad trafiksäkerhet och förståelse för människans roll och trafikens komplexitet. Samarbeten där respekt för varandras roll finns och där konstruktiv dialog råder vilken vi på STR är tacksamma för och vill bibehålla.

I hög grad är alla inblandade överens om vilka problem som finns idag kring svensk förarutbildning. Däremot menar vi att en del av förslagen till åtgärder som presenteras i rapporten inte bara missar sitt syfte, utan riskerar att ytterligare förvärra situationen med exempelvis illegal verksamhet, vilket djupt oroar STR. Det vi saknar är dels kortsiktiga lösningar på de akuta problemen, så som illegala utbildare och långa provväntetider, dels långsiktiga förslag som handlar om nollvisionen, klimatsmart mobilitet och förutsättningar för autonom trafik samt kostnadsinnovativ utbildning. Vi åberopar därför på nytt en SOU då det är hög tid att ta ett samlat grepp.

## **Saknas incitament att göra rätt**

Precis som det konstateras i förslaget, är det idag "möjligt att inte förbereda sig och att anmäla sig till förarprovet innan man är redo". Den tjugoåriga nedgång av såväl de praktiska som de teoretiska provresultaten behöver därför brytas och utredningen saknar kraftfulla idéer för det. De förslag som läggs fram kan i bästa fall bromsa upp nedgången något.

Utöver det är det troligt att köerna till det praktiska provet blir längre, eftersom provlängden utökas samt 18-årskullarna växer. Det drabbar alla, oavsett hur väl förberedd man är, och blir alltså en dubbel bestraffning till de som anmäler sig till provet först när de är redo. Detta moment 22 finns det ingen lösning till i det föreslagna systemet.

## **Handledarna har redan mycket ansvar**

Sedan tio år har andelen handledare per elev ökat något. Forskning visar att det ultimata är om en körkortskandidat övar privat i 120 timmar, vilket är ett stort åtagande. Forskningen benämner denna privata övningskörning som just "övning", men i förslaget från myndigheterna kallas den "utbildning".

STR-anslutna skolor och andra introduktionsutbildare bidrar med att göra övningskörningen säker och övningskörningsolyckorna har ungefär halverats sedan introduktionsutbildningen infördes.

Under drygt 20 års tid har handledarnas roll ökat och de privatanmälda proven ökat kraftigt i andel. Med samma paritet har andelen underkända förarprov tyvärr ökat. STR är övertygade om att slutsatsen ska vara att mer ansvar inte kan läggas på handledarna.

### **Tunt underlag kring kundernas och handledarnas synpunkter**

STR har låtit det oberoende företaget IP1 genomföra en undersökning bland våra medlemsföretags kunder och där kan vi se att vi har ett nöjd kund-index på 79,24 för introduktionsutbildningen. Den siffran baseras på över 70 000 svar och under 1,5 års tid. Vi har tidigare även låtit TNS/Sifo utvärdera introduktionsutbildningen genom riksrepresentativa paneler och fått liknande resultat.

De personer som årligen passerar trafikskolorna är totalt ca 130 000 personer. Att basera slutsatser kring kundernas syn på utbildningsprocessen på en enskild undersökning med 24 kvalitativa intervjuer framstår då som mycket rättsosäkert. Det hänvisas också i rapporten till klagomål som har framkommit till Transportstyrelsens kundtjänst avseende främst introduktionsutbildningen. Sådana synpunkter kommer även till STR, men de som hör av sig för att de är missnöjda representerar inte på något sätt alla som kommer i kontakt med våra medlemmar.

Däremot håller vi med om att introduktionsutbildningen ska utvecklas för att optimeras än mer och med det ge än mer till kunderna.

### **Saknas åtgärder mot illegal, trafikskoleliknande, verksamhet**

STR saknar i det här förslaget ett helhetsgrepp och flera konkreta åtgärder för att komma åt den illegal trafikskoleliknande verksamheten. Ekobrottsmyndigheten har kallat den för ett samhällsproblem. Riksdagens trafikutskott har i sitt betänkande preciserat sina förväntningar kring åtgärder för att komma åt den verksamheten.

De två förslag som finns och som kan begränsa illegal verksamhet något är förbudet mot privata prov i privata bilar samt utbildningsprotokoll. I det förstnämnda minskar så att säga "tjänsteutbudet" för en illegal aktör samt att utbildningsprotokollet blir sökbart och möjligt att följa för en handledare. STR är mycket positiva till dessa nödvändiga åtgärder.

Däremot ser vi att andra förslag tvärtom kan förvärra situationen. Att ideella föreningar får möjlighet att erbjuda mängdträning och handledarpooler på ideell basis kan låta lovvärt, men risken är uppenbar att illegala aktörer går in i sådana sammanhang, får legitima sätt att organisera sig på och får tillgång till nya kundgrupper. Dessutom får de indirekt en sanktion och acceptans.

Vi ser att myndigheterna med det här förslaget i praktiken stöder en utbredning av illegal verksamhet och i ett sådant scenario får STR mycket svårt att motivera våra medlemmar och seriösa utbildare att fortsätta erbjuda en god utbildning enligt alla regler.

### **Risker med att frikoppla teori från praktik**

Utredningens förslag att frikoppla teori från praktik och nästan helt avreglera teoriutbildningen går emot forskning och beprövad erfarenhet där man snarare starkare söker knyta ihop teori och praktik. Teoriundervisning kommer enligt förslaget dessutom inte att vara underställd tillsyn och blir även den ett sätt för illegal verksamhet att breda ut sig.

Förslaget slår på ett sätt undan benen för professionen trafiklärare, då halva uppdraget riskerar att försvinna. Att låta teori och praktik glida isär på det här sättet riskerar att erodera grunden för själva trafikskolan som sådan, vilket vore mycket olyckligt för framtidens förare.

### **Behövs mer analys kring tillsynen**

Utredningen hanterar den viktiga tillsynen mycket översiktligt, med en allmän skrivning om att den traditionella tillsynen successivt ska övergå till systemtillsyn. STR är grundläggande positiv till systemtillsyn, men anser att detta viktiga område måste genomgå en djupare analys och tydligare beskrivning av hur det ska gå till och hur ansvarsförhållandena kommer att se ut.

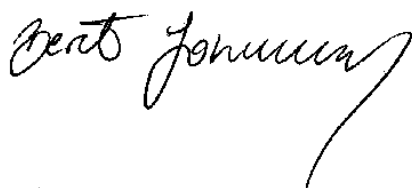
Det finns låga etableringshinder till branschen och den helt oreglerade illegala trafikskolliknande verksamhetens utbredning och dess metoder att infiltrera den legala, ställer stora krav på myndigheternas tillsyn.

### **Helhetsgrepp med SOU**

STR saknar en strategi för morgondagens förarutbildningssystem och morgondagens förare. Det är många delar som saknas i det förslag som nu har lagts fram. Till exempel finns ingen beskrivning av det som är grunden för all långsiktig utveckling av förarutbildningssystemet, nämligen trafiklärarytbildningen. Av det, och alla ovan nämnda skäl, fortsätter STR att förorda en SOU, för att få till ett helhetsgrepp om svensk förarutbildning.

Landskrona den 4 mars 2019

*Med vänlig hälsning*



Berit Johansson  
Förbundsordförande  
Sveriges Trafikutbildares Riksförbund