

vag@transportstyrelsen.se

STR:s remissvar: Transportstyrelsens föreskrifter om erkännande av yrkeskvalifikationer (TSF 2016-27)

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

STR har följande kommentarer:

Sammanfattning

- STR anser att det inte är rimligt att en småföretagarbransch åläggs det fullständiga kontrollansvaret av en EU-medborgares yrkeskvalifikationer då man saknar resurser, kompetens och verktyg för den typen av kontroller samt att ett finns risk för slarv och fusk av kommersiella skäl. STR anser att myndigheten Transportstyrelsen borde bemyndigas hela, eller stor delar, av detta ansvar på motsvarande sätt som sker inom skolvärlden och att erforderliga kontroller sker initialt, d.v.s. innan tillståndsgivning, och inte i efterhand. Eleverna är de största förlorarna och på sikt Nollvisionen men även de seriösa utbildarna.
- STR anser att en maxgräns för vad som kan betraktas som ”tillfällig yrkesutövning” är nödvändig för att lagefterlevnaden och kontrollen ska vara möjlig.
- STR anser att kompensationsåtgärderna bör omfatta både anpassningsperiod och prov i syfte att säkerställa att den aktuella trafikläraren som vill tjänstgöra i Sverige, har tillräckliga kunskaper för att kunna fungera som trafiklärare och att betalande elever får en trafiksäker och effektiv utbildning.
- STR menar att Transportstyrelsen ska ges möjlighet att kontrollera erforderliga språkkunskaper av sökande för tillfällig yrkesutövning som trafiklärare i Sverige, motsvarande den kontroll av språkkunskaper som lärare från andra EU-länder får genomgå innan de kan få sin legitimation och utöva yrket i Sverige.
- STR anser att detta bör vara ett godkännande från ansvarig myndighet innan anställning vilket det enligt förslaget inte behövs.

Inledning

STR förstår att EU-direktivet måste implementeras även i Sverige och förstår de principiella motiven och fördelarna med fri rörlighet för arbetskraft. I ett fungerande system kan detta innebära såväl kompetensöverföring som effektivt resursutnyttjande och tillgång till arbetskraft under perioder då efterfrågan är stor och tillgången på arbetskraft för tillfället är låg i ett land. Det är svårt att sja om hur intressant och populärt det kommer bli att söka sig till annat EU-land, t ex Sverige, för att verka som trafiklärare, men om regelverket och kontrollen är bristfällig, finns det risk för att volymerna blir omotiverat höga.

STR anser att det inte är rimligt att en småföretagarbransch åläggs det fullständiga kontrollansvaret av en EU-medborgares yrkeskvalifikationer då man saknar resurser, kompetens och verktyg för den typen av kontroller samt att ett finns risk för slarv och fusk av kommersiella skäl. STR anser att myndigheten Transportstyrelsen borde bemyndigas hela, eller stor delar, av detta ansvar på motsvarande sätt som sker inom skolvärlden.

STR menar att det finns en uppenbar risk för att detta kommer att missbrukas och inte kommer att fungera i praktiken. Förloraren blir i första hand eleverna men även trafiksäkerheten och miljön i förlängningen. Den enskilda trafikskolan har inte kompetens och resurser att göra den nödvändiga kontrollen av att en trafiklärare från annat EU-land uppfyller formella krav och har tillräckliga språkkunskaper för att kunna genomföra utbildning i enlighet med kursplanen. STR anser att kontrollansvar i första hand bör läggas på den ansvariga myndigheten Transportstyrelsen. Samhällsekonomiskt måste det vara betydligt mer effektivt att myndigheten gör kontrollen initialt och därmed skapar ett rimligt filter för att förhindra trafiklärare att verka i Sverige som inte kan uppfylla de krav kursplanen ställer på utbildningen och det trafikläraren ska kunna prestera. Enligt det nu liggande förslaget kommer kontrollen i bästa fall göras i efterhand genom myndighetens tillsyn, vilken erfarenhetsmässigt inte haft den effektivitet som krävs för uppgiften, men då är skadan redan skedd genom att elever fått utbildning som inte uppfyller kursplanens krav. Dessutom kommer eleverna i realiteten ha mycket små möjligheter att få kompensation för bristande utbildning, då lärare haft erforderliga tillstånd och varit godkända av myndighet. Elevernas ställning måste principiellt stärkas och inte försvagas som detta förslag i praktiken innebär. Den principiella frågan man bör ställa sig i sammanhanget är hur många nya körkortstagare hinner genomgå en eventuellt undermålig förarutbildning med livslånga trafiksäkerhetsbrister som följd, de gånger detta system inte fungerar i praktiken och om det är förenligt med nollvisionen?

STR menar vidare att det finns även en stor risk att det kraftigt växande problemet med svart övningskörning i Sverige kommer att öka som en konsekvens av bristande kontroll både inom landet och framgent även vid gränserna.

Definition av ”tillfällig yrkesutövning” (§2)

Lagstiftaren har valt att inte precisera hur länge ”tillfällig yrkesutövning” kan pågå. STR anser att en maxgräns för vad som kan betraktas som ”tillfällig yrkesutövning” är nödvändig för att lagefterlevnaden och kontrollen ska vara möjlig. Annars riskerar konsekvensen bli att tillståndet i praktiken blir tillsvidare. Grundprincipen måste vara att myndigheter och polisen ska ha rimliga möjligheter att agera och kontrollera att regelverket efterlevs och att systemet måste innebära möjlighet för effektivitet och rimlig kostnad för kontroll av såväl den teoretiska som den praktiska utbildningen.

I sammanhanget vill STR ifrågasätta längden på en anpassningsperiod. Den ska enligt förslaget kunna uppgå till tre år. STR menar att detta är en orimligt lång period och ifrågasätter starkt detta. Det kan inte vara rimligt att en anpassningsperiod ska kunna vara dubbelt så lång som yrkesutbildningen för professionen, vilken som bekant är 1,5 års YH-utbildning i Sverige. Krävs en sådan lång anpassningsperiod, är den berörde rimligen inte kvalificerad för att utöva yrket. Vidare undrar STR hur anpassningsperioden räknas i relation till den period som räknas som *tillfällig yrkesutövning* – d.v.s. hur lång tid efter anpassningsperioden kan räknas som tillfällig yrkesutövning innan den övergår till permanent?

Kompensationsåtgärder (§6-8)

Avseende kompensationsåtgärder (§ 6-8), kan Transportstyrelsen besluta om detta i samband med en prövning om erkännande av yrkeskvalifikationer. Kompensationsåtgärden kan bestå av antingen en anpassningsperiod eller ett lämplighetsprov, (se 3 kap. 5-7 §§ förordningen om erkännande av yrkeskvalifikationer). STR deltog under flera år i EU-projektet Merit (Minimum European Requirements for Driving Instructor Training) vilket syftade till att harmonisera trafikläraryt utbildningarna inom EU. I samband med detta projekt framkom tydligt de olika ländernas olika utgångspunkter och upplägg av utbildningssystem. Även om det förflutit några år sedan dess, är skillnaderna fortfarande substantiella vad STR erfar och fångar upp från internationella kontakter, samarbeten och studier av internationell forskning.

Bl.a. mot bakgrund av detta, samt att det svenska förarutbildningssystemet i många avseenden skiljer sig från övriga länders system, anser STR att åtgärderna bör omfatta *både* anpassningsperiod och prov. Detta i syfte att säkerställa att den aktuella trafikläraren som vill tjänstgöra i Sverige, har tillräckliga kunskaper för att kunna fungera som lärare och att betalande elever får en trafiksäker och effektiv utbildning.

Intyg

Sökanden ska enligt 6 § föreskriftsförslaget efter anpassningsperiodens slut, komplettera sin ansökan med ett intyg från den ansvarige behöriga yrkesutövaren. Anpassningsperiod definieras i 1 kap. 3 § förordningen om erkännande av yrkeskvalifikationer som ”utövande av ett reglerat yrke i Sverige i högst tre år som sker under en behörig yrkesutövares ansvar och som bedöms av en behörig myndighet och eventuellt följs av en kompletterande utbildning”: Behörig yrkesutövare är den person som tar ansvar och handleder den yrkesutövare som har villkorats med en anpassningsperiod. Det kan t.ex. vara en utbildningsledare eller annan behörig lärare på den trafikskola där anpassningsperioden sker. STR anser att detta bör kompletteras med tillsyn under perioden av ansvarig myndighet i syfte att säkerställa kvaliteten.

Språkkunskaper

I tidigare remissvar ”Yrkeskvalifikationsdirektivet - Ett samlat genomförande (SOU-2014-19)” betonade STR vikten av goda språkkunskaper för att kunna verka som en trafiklärare på ett effektivt och trafiksäkert sätt. Det torde rent generellt vara av extra stor vikt att språkkunskaperna är goda för pedagoger och lärare och det gäller även för trafiklärare. Därför är det av yttersta vikt att Transportstyrelsen ges mandat och möjlighet när det gäller att kontrollera språkkunskaper innan tillträde till yrket beviljas enligt SOU-utredningens förslag:

”... Om det av särskild anledning i det enskilda fallet kan antas att en yrkesutövare, vars yrkeskvalifikation har erkänts enligt den nya lagen eller som innehar ett europeiskt yrkeskort, saknar nödvändiga kunskaper i det svenska språket ska den behöriga myndigheten få besluta att kontrollera kunskaperna innan tillträde till yrket beviljas.”

Detta speciellt mot bakgrund av att ett års yrkeserfarenhet är en relativt kort tid och att bristande språkkunskaper är ett handikapp som inte kan kompenseras. Eleverna betalar i Sverige själva för sin utbildning och ska självklart inte behöva betala för bristande språkkunskaper hos lärare vilket oundvikligen leder till sämre kvalitet och risk för att trafiksäkerheten försämras under utbildning.

Vi kan också konstatera att Skolverket i sitt remissvar till ”Yrkeskvalifikationsdirektivet - ett samlat genomförande (SOU 2014:19)” anför att språkrav är nödvändigt för ett läraryrke.

”Språkrav

Skolverket anser att språkrav för lärar- och förskolläraryrket är motiverat och ska finnas eftersom lärar- och förskolläraryrket ställer höga krav på muntlig och skriftlig kommunikation på undervisningsspråket. Yrkeskvalifikationerna kan i ett första steg i ett särskilt beslut godkännas innan språk kontroll. Skolverket har fr.o.m. den 27 juni 2014 ändrat rutinerna så att yttrande från UHR begärs in även om språkravet enligt nuvarande krav i Skolverkets ansökningsföreskrifter inte är uppfyllda.”

STR menar att goda språkkunskaper, såväl skriftliga som muntliga, är nödvändiga även för trafikläraryrket. Det handlar inte bara om själva undervisningen utan även om att kunna tillgodogöra sig regelverket, kommunicera med t.ex. Transportstyrelsen i samband med tillsyn och det handlar inte minst om att det krävs mycket goda språkkunskaper för att kunna påverka attityder hos eleverna i enlighet med kursplanens syfte och mål.

STR saknar i det nu föreliggande föreskriftförslaget att Transportstyrelsen ges möjligheten att kontrollera erforderliga språkkunskaper av sökande för tillfällig yrkesutövning som trafiklärare i Sverige, motsvarande den kontroll av språkkunskaper som lärare från andra EU-länder får genomgå innan de kan få sin legitimation och utöva yrket i Sverige. Detta anser STR är en stor brist och att det går emot slutsatserna och rekommendationerna i ovan nämnda SOU. Att lägga denna kontroll enbart på tillståndsinnehavaren, ”marknaden”, tror inte STR kommer att

fungera då det i branschen finns, och troligen kommer att finnas än fler om kontrollen blir bristfällig, aktörer vilka har kortsiktig vinstmaximering som mål snarare än långsiktiga mål kring trafiksäkerhet och attitydpåverkan, med verksamheten.

Det innebär i praktiken att det finns en uppenbar risk att det blir eleverna som i slutändan får betala, både ekonomiskt och genom bristande kunskaper, attityder och värderingar, för ineffektiv utbildning som en konsekvens av tillfälliga trafiklärares bristande förmåga att kommunicera på det svenska språket.

Tillsyn

I Sverige har det under de senaste åren pågått arbete med minimikrav för reglering av trafikläraryt utbildning och blivande trafiklärare och detta arbete har även tidigare bedrivits inom EU-projektet MERIT (Minimum European Requirements for Driving Instructor Training). Det är enligt STR:s uppfattning fortfarande stora skillnader både mellan olika EU-länders utbildningssystem och kravnivåer på trafikläraryt professionen vilket måste beaktas då förslaget till föreskrifter till Yrkeskvalifikationsdirektivet granskas.

Mot bakgrund av detta var det mycket viktigt, och tillfredsställande, att utredaren för "Yrkeskvalifikationsdirektivet - Ett samlat genomförande (SOU-2014-19)" ansåg att myndigheten Transportstyrelsen i det här fallet, har det övergripande tillsynsansvaret även för "... tillfälligt tillhandahållna tjänster...".

"Av artikel 5.3 i det moderniserade yrkeskvalifikationsdirektivet följer att en yrkesutövare som tillfälligt tillhandahåller tjänster i Sverige ska omfattas av den svenska yrkesregleringen, i den mån denna har ett direkt samband med yrkeskvalifikationerna. Vidare följer av artikel 5.3 att även tillfälliga tjänsteutövare ska omfattas av de disciplinära bestämmelser som gäller för utövare av yrket i Sverige. Såvitt utredningen förstår innebär detta att myndigheter kan utöva tillsyn över sådana yrkesutövare som tillfälligt tillhandahåller tjänster i Sverige på samma sätt som över andra utövare av yrket här i landet, såvitt avser efterlevnaden av den svenska yrkesregleringen...."

Utredningen formulerade sig att tolkningen är att myndigheter kan utöva tillsyn. STR menade att myndigheter har ansvaret för tillsyn och därför regelmässigt ska utöva detta.

STR menar nu att om de föreslagna föreskrifterna, mot STR:s och eventuellt andra remissinstansers inrådan i SOU:n och denna remiss, beslutas och ska verkställas, måste det bli en prioriterad uppgift för Transportstyrelsen att genomföra tillsyn av arbetstagares kvalifikationer och språkkunskaper så att man på ett tidigt stadium fastställer bedömningsnivån och motverkar fusk framgent.

Avseende transportsektorn är tillsynen avgiftsbelagd och acceptansen för detta system är med stor sannolikhet beroende på huruvida likabehandlingsprincip verkligen gäller så att konkurrensneutralitet uppnås, även då "...tillfälligt tillhandahållna tjänster..." nyttjas i Sverige.

STR anser att det aktuella förslaget i ”Transportstyrelsens föreskrifter om erkännande av yrkeskvalifikationer (TSF 2016-27)”, vilket innebär att ansvaret helt läggs på tillståndshavaren vid anställning att kontrollera att alla krav uppfylls, känns som en bakvänd och ineffektiv lösning. Med stor sannolikhet kommer tillståndsinnehavare som vill göra kortsiktiga vinster att utnyttja denna spricka i regelverket och anlita personer utan att kontrollera att man besitter tillräckliga kunskaper i det svenska språket för att kunna ge en utbildning i enlighet med kursplanens mål. Systemet kommer enligt förslaget att tillåta att fel uppstår vilket sedan ska försöka rättas till med tillsyn. STR menar att detta principiellt är ett felaktigt system och innebär resursslöseri för alla parter. De seriösa utbildarna och eleverna är de största förlorarna samt Nollvisionen.

En parameter i denna diskussion är att vi idag inte vet hur tillsynen kommer att vara organiserad i framtiden vilket ytterligare förstärker det olämpliga att ha ett system som lägger stor ansvar på uppföljande tillsyn.

Godkännande

Enligt förslaget behövs inte godkännande av Transportstyrelsen vid tillfällig yrkesutövning utan det är tillståndshavaren som anställer eller anlitar en tillfällig yrkesutövare, som ansvarar för att yrkesutövaren uppfyller kraven i 6 § lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer. STR anser att detta bör vara ett godkännande från ansvarig myndighet innan anställning. Se resonemanget tidigare i remissvaret.

Bakgrund – allmän utveckling för förarutbildningen i Sverige

Bakgrunden till STR:s oro kring vilka effekter implementeringen av yrkeskvalifikationsdirektivet kan få för branschen är främst att branschen är inne i ett mycket känsligt läge för närvarande.

Trafikskolebranschen är en utpräglad småföretagarbransch, med stort trafikalt och pedagogiskt kunnande och inte sällan ett mått av idealism i frågor som trafiksäkerhet och miljö, men med ibland svagt företagskunnande och svag ekonomi. Den lider på allt fler håll av en betydande konkurrens från aktörer vilka bedriver en helt olaglig verksamhet. En verksamhet vars effekter på vissa håll i landet nu resulterat i att legala företag lägger ner sin verksamhet. Genom att dessa olagliga verksamheter exempelvis inte betalar skatter och avgifter, använder sämre fordon och saknar egna lokaler, kan man locka med lägre timpriser. Dock, allt tyder på att eleverna mycket ofta förlorar på affären genom att undervisningen är mindre effektiv och bevisligen ger dåliga resultat. Det händer inte sällan att presumtiva kunder inte förmår att se skillnad på laglig och olaglig verksamhet då den olagliga marknadsför sig på ett synnerligen oblygt sätt genom offentlig annonsering, fullt utrustade bilar och falska intyg. Samhället förlorar naturligtvis också, såväl direkt i uteblivna skatteintäkter som långsiktigt i form av sämre insikter hos nya förare när det gäller trafiksäkerhet och miljö med kostnader för både samhället och den enskilda vid en trafikolycka.

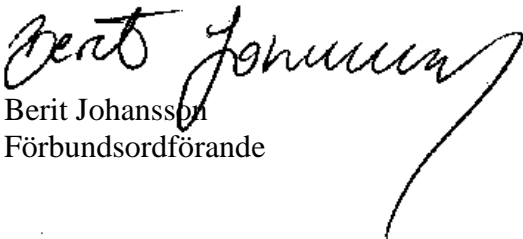
STR ser, tillsammans med politiker och flera myndigheter, med oro på den nu i korthet beskrivna allmänna situationen. Vi befarar en utveckling, i likhet med vad som skett i vissa andra branscher, mot en ökad olaglig verksamhet och en försvagning av den goda pedagogiken och den seriösa delen av branschen, med negativa effekter för såväl enskilda elever, trafiksäkerhet och miljö som för

skatteintäkter och myndigheternas arbete. Det är mot bakgrund av den utvecklingen, som STR:s synpunkter till ”Transportstyrelsens föreskrifter om erkännande av yrkeskvalifikationer” (TSF 2016-27) ska läsas.

Landskrona den 22 juli 2016

Med vänlig hälsning

SVERIGES TRAFIKSKOLORS RIKSFÖRBUND



Berit Johansson
Förbundsordförande