

Arbetsmarknadsdepartementet
a.registrator@regeringskansliet.se

STR:s remissvar: Departementspromemorian Körkortslån (A2017/01458/A)

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

STR har följande kommentarer:

Sammanfattning

- STR stödjer promemorian och anser att det är klokt att staten genom denna reform främjar körkortstagandet i samhället. Trafikkunskaper och körkortsinnehav är viktigt för såväl individens, som samhällets, utveckling. Det skapar även viktiga förutsättningar för integration.
- STR har inget att anföra mot förslaget till ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor givet att nödvändiga kontrollfunktioner byggs in i systemet samt att rapporteringen på ett rimligt sätt belastar trafikskolans administration.
- STR har inga kommentarer till förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).
- STR anser att i syfte att förstärka elevens ställning, förståelse och insikt i sin CSN-lånefinansierade utbildningsprocess, bör det tidigt krävas någon form av obligatorisk kontrollfunktion för trafikskolor med en första estimering av utbildningens beräknade omfattning.

Kommentarer

Mot bakgrund av det nuvarande förarutbildningssystemets brister, är det angeläget att det i systemet finns kontrollfunktioner av såväl förarprov som utbildning.

STR anser t ex att i syfte att förstärka elevens ställning, förståelse och insikt i sin utbildningsprocess, bör det tidigt krävas någon form av obligatorisk kontrollfunktion för trafikskolor. Detta bör komma tidigt, dvs. inom ramen för den första utbetalningen av 5 000 kr, och att trafikskolor då åläggs att göra en individuell utbildningsplan med en första estimering av utbildningens beräknade omfattning. Skälet för detta är att STR anser att det är viktigt för en aspirant att ha en estimerad kostnad och tidsplanering att ta hänsyn till, i synnerhet i de fall då estimeringen pekar mot en kalkyl som överstiger 25 000 SEK, dvs. CSN-lånets maxtak enligt förslaget.

Detta är förvisso inte enkelt då det är många parametrar som påverkar och vilka trafikläraren inte kan överblicka: individens livspussel och möjligheter att mentalt och tidsmässigt lägga ned det arbete som ett körkort kräver, möjlighet till privat mängdträning etc., men det bör bli ett obligatoriskt moment då det även hjälper aspiranten.

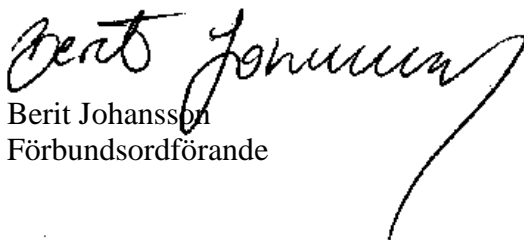
STR anser även att Transportstyrelsens tillsyn bör omfatta tillståndsinnehavares hantering av elever med beviljade Körkortslån.

Vidare, det är nödvändigt att möjligheten att använda CSN-medel till prov begränsas. Tre kunskaps- respektive körprov måste var fullt tillräckligt, om inte i överkant. STR anser att det egentligen borde räcka med ett omprov vilket räcker för den absoluta majoriteten som förbereder sig väl och arbetar igenom hela kursplanen. Detta skulle dessutom förstärka signalen om vikten att vara väl förberedd innan prov.

STR anser dock i sammanhanget, mot bakgrund av de brister som finns i förarutbildningssystemet, att införandet av ett Körkortslån ytterligare stärker nödvändigheten av en översyn av hela förarutbildningssystemet i syfte att utforma ett mer effektivt system med fokus på kunskaper. En systemöversyn och åtgärder för att skapa ett bättre fungerande system, skulle möjliggöra att körkortsprocessen blir mer effektiv, och körkortet därmed billigare för aspiranten. Motiven till detta utvecklas i bilagan till detta remissvar:

Landskrona den 28 september 2017

Med vänlig hälsning
SVERIGES TRAFIKSKOLORS RIKSFÖRBUND



Berit Johansson
Förbundsordförande

Bilaga: Bakgrund och historia kring körkort

Bilaga

Bakgrund och historia kring körkort

Möjligheter till bättre struktur

Rätt nyttjat ger Körkortslånet körkortsaspiranten en möjlighet att få en bättre struktur och helhetssyn över körkortsprocessen och bättre möjligheter att finansiera den så att den leder fram till slutmålet: körkort. Detta som kontrast till dagens situation där de ofta råder brist på struktur och blir en ryckig process för eleven. STR anser vidare att det inte bara är viktigt att tillse att utlånade medel verkligen går till själva körkorts-utbildningen och "...används till rätt ändamål", som utredningen riktigt pekar på, utan även att processen i sig blir mer effektiv än vad som ofta är fallet idag.

Värdet av körkortet över tid

Vi väljer att inleda med en tillbakablick. Riksdagen beslöt hösten 1996 att fr.o.m. 1/1 1997 införa full moms på körkortsutbildning, dvs. 25%. (Detta var f.ö. samma år som riksdagen beslutade om Nollvisionen.) Över en natt blev utbildningen ca 20 % dyrare. Detta bidrog kraftigt till att förstärka den redan nedåtgående trenden avseende körkortstagande bland unga människor. Det bidrog även till att ca 120 trafiklärare försvann från branschen, ca 5 % av den dåvarande yrkeskåren. Ett par år efter detta lades en omfattande utredning om ett säkrare, mer effektivt och stegvist utbildningssystem (STEFUS) i malpåse, primärt med motivet att förslaget uppfattades fördyra processen.

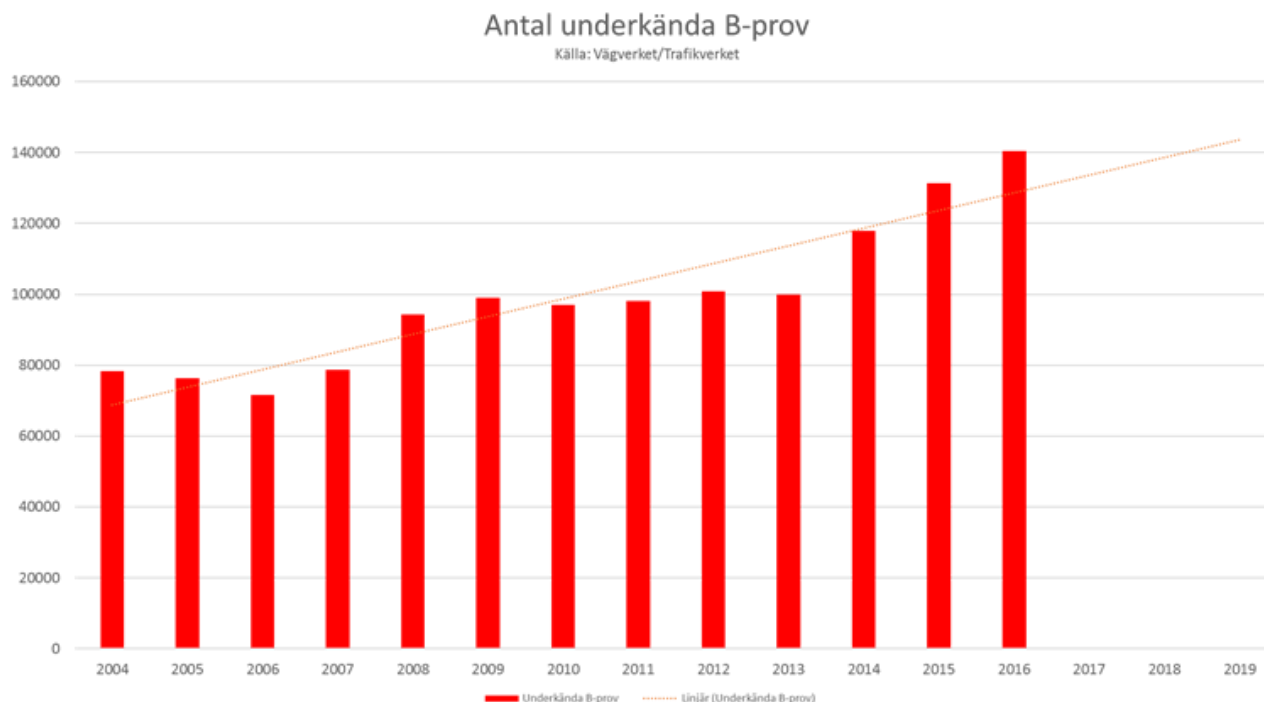
Värderingen och synen på körkort har förändrats över åren. Körkortets värde ur ett frihetsperspektiv för individen har minskat, bl.a. i takt med urbaniseringen. Samtidigt har körkortets värde och betydelse sett ur ett samhälls- och arbetsmarknads-perspektiv, istället ökat. Många instegsarbeten på arbetsmarknaden förutsätter körkort. Körkortet fungerar även som ett sällningskriterium för arbetsgivare. Körkortet kräver teoretisk och praktisk inlärningsförmåga. Det går inte att förhandla med trafiken. Brister i kompetens och erfarenhet får konsekvenser. Verkligheten ger oss inte ständigt nya chanser.

Eleverna bär ytterst kostnaden för ineffektivt system

De 20 åren som förlöpt sedan momsinförandet år 1997, har bristerna i det svenska förarutbildningssystemet fortsatt att bli alltmer påtagliga. De mest påtagliga symtomen är att det årligen görs 140 000 omprov vilka till stor del bekostas av unga människor som saknar eller som har ringa inkomst, och de återkommande långa provköerna.

Förarutbildningssystemet har inte fått en helhetsöversyn på över 20 år. Man har från myndighetshåll försökt lappa och laga under åren och utbildningssystemet innehåller idag många bra delar: mer fokus på risker, självvärdering/kännedom och miljö. Dock saknas det en röd tråd och en sund resistens i systemet. Delarna hänger inte ihop och detta yttrar sig i den under 20-år nedåtgående trenden för provgodkännande.

I följande graf redovisas de senaste 13-årens utveckling avseende underkända körprov samt en trendlinje för en förväntad utveckling om inga åtgärder vidtas för att stävja denna utveckling.



STR har beräknat att **elevernas totala kostnad* för underkända körprov sedan 2004 i dagens prisnivå uppgår till 1,5 miljarder kronor, eller i snitt 118 miljoner kronor per år.**

(Totalt 1 283 700 underkända B prov under perioden 2004 - 2016 x 1 200 kr = 1 540 440 000 kr. 1,5 miljarder skattade kronor är alltså körkortskandidaternas direkta kostnader under den här perioden för misslyckade prov. Tillkommer ev. resekostnader och ev. inkomstbortfall. *Ett prov kostar f.n. 800 kr hos Trafikverket och utöver detta behövs en bil vilket man kan hyra av Trafikverket för 400 kr, inalles 1200kr.)

Samtidigt gör Trafikverket en årlig vinst på förarprovsvksamheten á ca 40 - 50 milj. kr. Man erbjuder prov med hög servicenivå (höga NKI-värden), man har ett mycket högt kapacitetsutnyttjande, man har relativt jämn bedömningsnivå och försöker förgäves förmedla vikten av att aspiranter skaffar sig tillräckliga kunskaper innan man kommer till prov. Ett körprov där aspiranten inte lyckas backa från parkeringsplatsen är ett misslyckande och resursslöseri för alla parter: elev, myndighet, utbildare och handledare. Dock, statistiken talar sitt tydliga språk: så länge systemet möjliggör oinskränkt chansande, kommer chansandet fortsätta och med det också öka. Människan är optimist till sin natur. Körkort är bevisligen inget undantag. VTI har i aktuella rapporter för såväl Trafikverket som STR, bl.a. fastslagit att aspiranterna överskattar sin egen förmåga. Omproven är en logisk konsekvens av de här förutsättningarna.

STR menar dock att det **principiellt är ett märkligt förhållande att staten de facto tjänar pengar på att dess medborgare, ofta unga människor utan inkomst, ges i princip oinskränkt möjlighet att chansa sig fram och därtill ofta misslyckas.** Körkortslånet riskerar i sin förlängning att, om inte reformen kombineras med andra åtgärder, förstärka detta oönskade förhållande.

Hög tid för systemöversyn

STR anser sedan länge att det är hög tid för en SOU. I den bör systemet ges en röd tråd där utbildning och kunskap fokuseras, istället för prov. Man bör även väga in framtidens krav på förare. I framtiden kommer vi förare att ställas inför nya utmaningar, bl.a. genom blandningar av autonom- och manuell körning av fordon. Tekniken finns, juridiskt finns en hel del utmaningar kvar men även utbildningen och människan måste involveras.