

Infrastrukturdepartementet  
i.remissvar@regeringskansliet.se  
cc annica.liljedahl@regeringskansliet.se

## **STR:s remissvar: Promemoria Förlängd giltighetstid för yrkeskompetensbevis (I2020/01230/TM)**

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

### **Sammanfattning**

STR har full förståelse för att den extraordinära situation som Sverige och omvärlden ställts inför pga. Corona-pandemin och Covid-19, kräver extraordinära insatser och som i det här fallet, behov av förändringar av regelverk med kort omställningstid för alla inblandade parter.

Det är en svår avvägning som departementet tvingas göra och dess bedömning att ökad risk för smittspridning, samt en ökad risk för störningar i vissa samhällsviktiga transporter, medför större samhällsekonomiska kostnader än den tillfälliga förskjutningen som förslaget innebär. STR delar principiellt, men inte ograverat, den bedömningen i denna extraordinära situation.

Förslaget omfattar i praktiken två lagförslag, det första är en ny paragraf med regler om förlängd giltighetstid för vissa YKB och om undantag för krav på giltigt YKB under en viss period för vissa förare och det andra är ett lagförslag vilket innehåller en regel om att den nya paragrafen ska upphöra att gälla den 1 december i år. Förslaget är relativt svårt att förstå sig på i sin konstruktion. Vi tror oss dock ha förstått det, dess innebörd och förväntade konsekvenser någorlunda väl. *(Oavsett vad som i slutändan beslutas angående detta, anser STR att det finns risk för otydlighet och ett behov av informationsinsatser. Risker för förvirring och för oavsiktliga överträdelser av lagen om yrkeskompetens torde bli stor, då reglerna sammanfaller med utbyte av kompetensbevis som inte berörs av reglerna.)*

STR förstår således motivet till förslaget, men samtidigt att det finns stora risker med det och vill därför förslå en kompromiss. Denna kompromiss skulle ge yrkesförare rimligt anstånd och smittskydd under den aktiva Covid19-perioden, samtidigt som utbildningsbranschen får mycket bättre förutsättningar att hantera omställningen och klara det mycket kraftiga, förskjutna och ackumulerade, utbildningsbehovet 2021 som blir konsekvensen av förslaget såsom det ser ut nu. STR föreslår istället att:

- **Korta ned förlängningen till att upphöra senast 1/1, 2021, (dvs. att giltighetstiden för lagen begränsas till 1/1, 2021)**
- **Maximera tiden till fyra månader för förlängningen**

Bakgrund och motiv till ovanstående motförslag redovisas nedan.

### **Kommentarer och synpunkter på föreslagen föreskrift**

Utbildningsbranschen påverkas olika hårt av Covid-19 rent allmänt och det är svårt att med säkerhet veta exakt hur mycket totalt sett. STR kan i konsekvensbeskrivningen (kap 5) konstatera att det råder en samsyn mellan olika aktörer kring nuläget och STR delar i stort beskrivningen i förslagens konsekvensanalys, bl.a. att en förlängd giltighetstid kan få som konsekvens att det blir brist på utbildningsplatser och även lärare.

Dock vill STR peka på att det som skissas avseende konsekvenserna för utbildningsbranschen, de facto är ett best-case scenario. Den förväntade intäktsbortfallet å 55 miljoner kronor motsvarar mellan 180 000 – 200 000 kr per tillståndsinnehavare. Redan på den nivån riskerar vi konkurser bland de relativt få tillståndsinnehavarna (298 st. okt 2019, källa: TS). Branschen har generellt låga vinstmarginaler (totalt sett i snitt 3,4% bland aktiebolag i senaste bokslutet). Yrkesförarutbildare har visserligen generellt bättre marginaler jämfört med personbilsutbildare, men tvingas å andra sidan till stora investeringar i fordon, vilket gör att man exponerar sig för större risker vid svängningar i efterfrågan vilket kommer att bli konsekvensen av det nu lämnade förslaget.

Blir konsekvenserna större än 55 miljoner kronor, finns det en uppenbar risk att flera av dessa går i konkurs vad STR erfar. Detta är småföretag som planerat för den ökade utbildningsvolymen 2020 och 2021, vilka eventuellt inte klarar av att denna efterfrågan förskjuts i tiden. Denna risk torde vara extra stor för de utbildningsföretag vilka inriktat sin verksamhet på fortbildning YKB. I samband med konkursen återkallas även tillståndet att bedriva utbildning. Vid ett eventuellt försök till återstart i ett senare skede, måste nya tillstånd sökas till högre ansökningsavgifter. Det är en relativt omständlig och tidskrävande procedur att söka nytt tillstånd vilket gör att återetableringen kan bli kraftigt fördröjd eller att företagen avstår. Det minskade antalet utbildare ska i ett lite senare skede under 2021/22 hantera en kraftig ackumulering av utbildningsbehov när undantaget upphör, vilket i sin tur förmodligen blir svårt för åkerier att hitta utbildningar.

Dessutom kan i sammanhanget nämnas att detta förslag till förlängd giltighetstid råkar sammanfalla med en stor reform av undervisningen via ett ändringsdirektiv, vilket i sig kräver en anmälan om ändring under 2020. Det är en övervägande risk att företagen på grund av en vikande marknad inte reviderar sin utbildningsplan hos Transportstyrelsen och att tillståndet därmed riskerar att upphöra vid årsskiftet 2020 - 2021, vilket skulle innebära att ytterligare utbildare förvinner från marknaden.

Vid konkurser finns det även en uppenbar risk för att etablerade yrkesförarlärare sökt sig till andra yrken. Det råder sedan länge brist på kompetenta lärare inom alla behörigheter men kanske främst inom yrkesförarområdet. Om undantaget blir omfattande och långt kommer en stor del av lärarkåren att permitteras eller söka nya jobb på grund av konkurser, vilket innebär att dessa förmodligen ändrar inriktning på sitt yrkesliv. Så skedde vid det över ett år långa uppehållet i Arbetsmarknadsutbildningen kring 2016 - 2017.

Det handlar också om att värna en fungerande professionell utbildningsmarknad som kan leverera nödvändiga utbildningstjänster efter det att den akuta Covid-19 krisen är över. Därför bör man se till hela bilden. Det fanns en brist på yrkesförare redan innan Corona-epidemin bröt ut och det finns även en brist på såväl trafiklärare som på yrkesförarutbildare. Att möjligheten att bedriva utbildning på distans som fjärrutbildning är ett sätt att minska

risken för att kompetenta utbildningsanordnare försvinner från marknaden. Sammantaget gör detta att man även bör väga in vad samhällskostnaderna blir om det *inte* finns en fungerande förarutbildningsbransch för YKB den dag då Covid-19 släppt sitt akuta grepp om samhället.

Den professionella förarutbildningen är en förutsättning för kompetensförsörjningen i vägtransportsektorn och riskerar att bli en flaskhals i processen. Detta blir extra påtagligt, om det blir aktuellt (vilket rimligen är ett tänkbart scenario), med omställningar på arbetsmarknaden som en konsekvens av Covid19, dvs. att yrkeskategorier i branscher som erfarit stora neddragningar, kan överföras till transportsektorn.

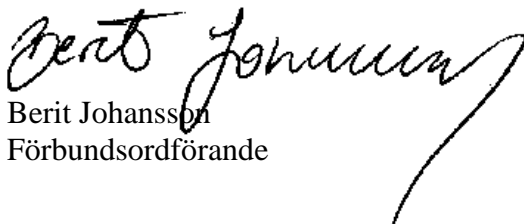
Det är i skrivande stund naturligtvis omöjligt att klart överblicka vilka långsiktiga konsekvenser förslaget om förlängd giltighetstid för yrkeskompetensbevis kan tänkas få, men det är inget som STR tycker tyder på att godstransporter kommer att minska, tvärtom verkar näthandeln ta över mycket från butikshandeln, varför det är viktigt att värna kompetensförsörjningskapaciteten till transportsektorn även på lite sikt.

Förslaget hänvisar på sid 11 till att regeringen vidtagit åtgärder för att lindra effekterna för företag. STR konstaterar dock i sammanhanget att den hyresreduktion som nyligen införts för vad som bedöms vara ”extra utsatta branscher”, inte omfattar förarutbildningsbranschen. Detta trots att den i många avseenden uppfyller kriterierna (en del utbildningsföretag har fått betydligt större omsättningsbortfall än 40%) och drabbas hårt av de nu förslagna förändringarna i detta PM i kombination med minskad tillgång (ca 50% reduktion) till förarprov för främst behörighet B vilket direkt påverkar utbildningsefterfrågan. STR anser i sammanhanget att förarutbildningsbranschen borde omfattas av denna hyresreduktion mot bakgrund av den begränsning som Covid19 rent allmänt får på efterfrågan i kombination med de åtgärder som regeringen vidtagit. Förarutbildning kräver enligt föreskrift lokaler, vilka idag på många håll stor tomma pga. av Covid19, men kostnaden kvarstår. En hyresreduktion för utbildningsbranschen skulle gagna även YKB-utbildare och mildra effekterna av den nu föreslagna förlängningen av giltighetstiden för YKB vilket ingen YKB-utbildare prognosticerat för.

Landskrona den 27 april 2020

Med vänlig hälsning

SVERIGES TRAFIKUTBILDARES RIKSFÖRBUND

  
Berit Johansson  
Förbundsordförande