

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

STR:s remissvar: Remiss av Transportstyrelsens rapport Uppdrag att utreda en modernare utbildning av yrkesförarkompetens (TSFS LI2023/03827)

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

Sammanfattning

STR har följande kommentarer:

Inledningsvis känns det angeläget i sammanhanget att påminna om att YKB finns till för förare och företagen, inte primärt för vare sig utbildare, myndigheter eller annan part. YKB ska vara en relevant och effektiv vidareutbildning som matchar de krav som transportbranschen har på yrkesförarnas kompetens.

Det finns även ett påtagligt och reellt trafiksäkerhetsmotiv till YKB. Studier som tex Folksam och NTF genomfört visar tex att yrkesförare ofta bryter mot gällande hastighetsregler (¹ Gregersen och Forward, 2024). Hastighetsefterlevnaden måste bli bättre med tanke på att tunga fordon är överrepresenterade i dödsolyckor. Under perioden 2010 till 2022 utgjorde tunga lastbilar ca 6 procent av trafikarbetet på svenska vägnätet. I olyckor där tunga lastbilar är inblandade dödades under perioden 2010–2022, 600 personer. Totalt dödades under samma period 3 376 personer i trafikolyckor. I olyckorna med tunga lastbilar har alltså knappt 18 procent dödats (¹ Gregersen och Forward, 2024). Yrkesförarens efterlevnad av de regler som gäller är i sammanhanget oerhört viktigt. EUs revisorer har nyligen rapporterat om att trafiksäkerhetsåtgärderna inte räcker för att uppnå målen och det omfattar även naturligtvis den tunga trafiken. Dessutom, mot bakgrund av att den tunga trafiken förväntas öka, är det avgörande att YKB blir mer effektivt, inte mindre.

Det är uppenbart att yrkesförarens kompetens måste öka. Att ensidigt och lyfta fram fjärrundervisningen och e-lärandet som något som ökar kvaliteten för YKB, anser STR är ett förenklat och felaktigt perspektiv. Felaktigt utfört av oseriösa aktörer för ofokuserade deltagare, riskerar det snarare att få direkt motsatt verkan. Därför finns det många aspekter och konsekvenser som nog måste beaktas.

Utgångspunkten för att fjärrundervisning och e-lärande ska fungera väl, är att Transportstyrelsen har resurser att bedriva effektiv, rationell och väl fungerande tillsyn. Vad STR erfar utgörs Transportstyrelsens personalstyrka avseende YKB-tillsyn av mellan 2 - 3 heltidstjänster vilka ska fördelas på f.n. 349 tillstånd. Detta ställer rimligen stora krav på myndigheten att finna effektiva tillsynsformer och metoder för att klara av att granska allt e-lärande och i hög grad den fjärrundervisning som kommer bedrivas.

STR menar att utbildarbranschen är redo att möta de utmaningar som de nya utbildningsformerna fjärrundervisningen och e-lärandet innebär, givet effektiv tillsyn, och hoppas på en skyndsam hantering då det fyller en viktig funktion för kompetensförsörjning av yrkesförare.

Ämnen

STR ser positivt på intentionerna med e-lärande och fjärrundervisning men vill peka på att det är centralt att även YKB-utbildningen utgår ifrån vedertagen forskning inom det pedagogiska ämnet i allmänhet och inom förarutbildning i synnerhet. Detta är speciellt viktigt med tanke på att tunga fordon är överrepresenterade i dödsolyckor.

Alla ämnen lämpar sig inte för fjärrundervisning och e-lärande varför valet av ämnen som ska genomföras som fjärrundervisning eller e-lärande måste ske med omsorg och hänsyn taget till forskningen och beprövad erfarenhet. Det övergripande syftet med YKB får aldrig underordnas vad som är teknisk och praktiskt genomförbart. Tillsyn och utvärderingar är därför mycket viktiga medel för att sälla ut de ämnen som fungerar väl respektive mindre väl för fjärrundervisning och e-lärande.

Intyg

STR anser att det är **positivt att delkursintyg tas bort**, men anser att även **slutintygen kan tas bort så länge föraren genomfört alla delkurser efter 1 juni 2023, och att de således är inregistrerade digitalt till Transportstyrelsen**. Så som slutintygen ska utfärdas idag blir det en omöjlighet för utbildare att utfärda slutintyg om delkursintygen försvinner.

Kurstid

STR ställer oss **frågande hur man ska kunna garantera att en deltagare i t.ex. en grundutbildning inte genomför flera delar av e-lärandet under en och samma dag, och att det således blir mer än 4 timmar lång tid som e-lärande vid ett tillfälle**. Vi vill också framhäva, vilket nämns i utredningen, att e-lärandet syftar till att en förare i t.ex. en fortbildning ska kunna göra e-lärandet fritt i tid och rum. Vi uppfattar utredningen som att det ska gå att göra e-lärandet i en delkurs i fortbildningen på en annan dag än dagen innan eller dagen efter delen med fjärrundervisning eller platsbundna studier.

Deltagarnas aktivitet

STR anser även principiellt att det är vissa förutsättningar som måste uppfylla för att de nya undervisningsmetoderna fjärrundervisning och e-lärande ska ge önskat resultat:

1. YKB-deltagarnas aktiva deltagande även under fjärrundervisning måste säkerställas. Det är tex viktigt att säkerställa att YKB-deltagaren befinner sig på en lämplig studieplats i en lugn och harmonisk miljö (ej på resa eller på arbetsplats och ej upptagen av annat arbete), att deltagaren syns i bild under hela utbildningen, visar att denne är aktiv och låter sig aktiveras av YKB-utbildaren samt utbildaren ges mandat att aktivt kräva detta av respektive deltagare. Mot bakgrund till YKB-föreskrifterna i praktiken inte ger utbildaren rätt att underkänna en deltagare, anser STR att en principiell förutsättning för att kursmålen ska kunna uppnås, är att YKB-utbildaren har ett mandat som står i proportion till uppgiften.

2. Goda tekniska förutsättningar. YKB-utbildare ska ha utrustning som är lämpad för undervisningsformerna fjärrundervisning och e-lärande samt kompetens att använda den.

I sammanhanget ska man väga in att e-lärande kommer utvecklas och vi ska inte begränsas till den erfarenhet vi har idag. Det viktiga är att det är en seriös utbildare som åtar sig uppdraget och att tillsyn och kvalitetsuppföljning får styra upp.

Då den tekniska utvecklingen går snabbt, anser STR därför inte att regleringen av detta måste göras i förordning vilket skulle kunna få en hämmande inlåsningseffekt för utvecklingen, utan att detta kan göras i kommande föreskrifter, men att det måste göras. STR anser således att regleringen av detta mer ligger inom ramen för kommande föreskrifter vilket skulle ge myndigheten att flexibel hantering vid missbruk och successivt anpassa till teknikutveckling.

Undervisningsplan

STR anser att utbildare i praktiken blir begränsade och inlåsta genom att endast ha en (1) undervisningsplan medges per tillstånd. Varierat utlärningsätt ska inte vara något problem för seriösa och erfarna utbildare varför STR anser att utbildare vid ska kunna ha flera planer.

Tillsyn av utbildningsmaterial och utbildning

I samband med att undervisningsformer förändras, menar STR att det är extra viktigt att Transportstyrelsen kontrollerar utbildningsmaterial innan tillstånd medges. Transportstyrelsens tillsyn får här en central funktion att kontrollera att utbildningsmålen uppnås av alla aktörer. EU:s mål om fri rörlighet inom unionen ställer krav på yrkesförarnas kompetens och det faktum att tunga fordon är överrepresenterade i dödsolyckor, är centralt.

STR menar därför att en förutsättning för att kunna säkerställa att en tillräckligt hög kvalitetsnivå uppnås, krävs det initialt extra tillsynsresurser för Transportstyrelsen. Detta för att kunna genomföra tillsyn av både den faktiska utbildningen via e-lärande och fjärrundervisning men även av de verktyg (tex bildspel, databaser med pedagogiska uppgifter, filmer, frågor etc.) som utbildare använder sig av inom respektive utbildningsform. Dessa relativt nya utbildningsformer ställer olika, och nya, krav på såväl utbildare som deltagare och det kommer ta tid innan de blir lika effektiva som lärarledd undervisning vilket motiverar resursförstärkt och extra fokuserad tillsyn. Tillsynen syftar naturligtvis även till att hindra oseriösa YKB-utbildare från att etablera sig på utbildningsmarknaden. Det övergripande motivet är att tilltron till YKB inte ska minska och värdet av YKB därmed ifrågasättas, utan att det tvärtom bidrar till att utveckla och stärka YKB och dess legitimitet på transportmarknaden.

Övriga kommentarer

Nedan formulerar vi våra synpunkter utifrån hur förslagen i ny lydelse i olika kapitel och paragrafer föreslås lyda efter en ändring.

1 kap 2§

Inga synpunkter

2 kap 3§

STR ställer sig bakom föreslagen lydelse, men vi ställer oss frågande till hur man i praktiken ska kunna begränsa e-lärande under högst fyra timmar i sträck?! I en grundutbildning blir det särskilt svårt då deltagaren kan ha tillgång till sina 65 timmar som ska genomföras som e-lärande. Vi tolkar föreskriven text som att en utbildningsmodul inte får omfatta mer än 4 timmar, men att en deltagare kommer kunna genomföra t.ex. 2 sådana moduler, totalt 8 timmar under en dag. Det blir annars en fråga vad som menas med 4 timmar i sträck och hur lång tid det måste gå innan nästa 4-timmars-pass får påbörjas.

I en fortbildning uppstår inte samma bekymmer är vår uppfattning, även om en förare krasst skulle kunna genomföra 4 timmar e-lärande för en delkurs på förmiddagen och 4 timmar e-lärande för en annan delkurs på eftermiddagen.

(Vi är införstådda med att detta är direktivstyrt men anser att det vore önskvärt att vid en direktivsförändring beakta att den avslutande delen av e-lärande måste göras dagen innan den lärarledda delen, att en delkurs ska vara minst 7h. samt att det inte finns begränsningar hur lång den kan vara.)

4§

Inga synpunkter

5a§

Inga synpunkter

5b§

Inga synpunkter

3 kap 3§

Se kommentarer ang. 4 timmars utbildning under 2 kap 3§ ovan.

STR anser att möjligheten till att delar av en delkurs kan genomföras som e-lärande är positivt. 7 timmar kan kännas som lång tid för en förare som är van att vara aktiv i sitt arbete. Därför kan e-lärande i en delkurs göra att utbildningen och delkursen uppfattas som mer givande.

Det som är viktigt är att e-lärandet får genomföras tidigare än bara dagen innan den lärarledda delen genomförs, men att det bör begränsas så att e-lärandet inte kan göras för tidigt i förhållande till den lärarledda delen. I 3 kap 2 § regleras att en delkurs i fortbildningen får delas upp och genomföras på två på varandra följande dagar. Därför anser STR att det kan bli en fråga om tolkning om inget förtydligande görs. STR föreslår därför ett nytt stycke införs i 3 kap 2§ med följande lydelse:

”För delkurs som innefattar e-lärande, får e-lärandet påbörjas upp till 14 dagar innan den lärarledda delen av delkursen.”

5 kap 7§

STR anser att förslaget om att ta bort delkursintyg är positivt. Det kommer spara en massa administration hos utbildare och gör att förare slipper hantera delkursintyg efter avslutad kurs.

STR anser dock att slutintygen också bör kunna plockas bort för förare som enbart genomfört delkurser som är digitalt rapporterade, alltså genomfört samtliga fem delkurser efter den 1 juni 2023. Detta eftersom det för en utbildare inte går att skriva slutintyg så som det regleras idag om innehåll i slutintyg. I ett slutintyg ska det framgå uppgifter om alla tidigare utbildningsanordnare och datum för utbildning, vilket kräver att en utbildare kan se tidigare delkursintyg.

STR föreslår därför i första hand att kraven om slutintyg tas bort, alternativt att det enbart ska krävas för förare som genomfört delar av fortbildningen innan den 1 juni 2023, och att det bara krävs uppgift om delkurser som skett innan den 1 juni 2023.

STR föreslår därför att det läggs till ett nytt stycke i 7§ med följande lydelse:

”Första och andra stycket krävs enbart för förare som genomfört delar av sin fortbildning innan den 1 juni 2023. Slutintyget behöver då enbart innehålla uppgift om delkurser som genomförts innan den 1 juni 2023.”

8 kap 1§

Inga synpunkter.

Övriga synpunkter i samband med denna remiss

STR vill passa på att skicka med följande synpunkter som rör lärarkrav för yrkesförarkompetens, något som styrs av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:29, med ändringen TSFS 2023:11) om yrkesförarkompetens.

Transportbranschens behov av bra och anställningsbara förare är stort. För att möta detta behov krävs det att det finns kunniga och behöriga lärare för att utbilda både befintliga förare i fortbildning och nya förare i grundutbildning. I föreskrifterna som styr detta krävs det att man arbetat inom transportbranschen i minst två år, eller har jobbat som trafiklärare för transportslaget (lastbil eller buss) under minst två år.

STR önskar en översyn där trafiklärare som är godkända för att undervisa på lastbil eller buss, också blir godkända att undervisa inom yrkesförarkompetens. Om den möjligheten saknas ser vi en stor risk i tillförseln av nya lärare som både har behörigheten som trafiklärare för tunga behörigheter och för yrkesförarkompetens.

En trafiklärare för tunga behörigheter har 60 veckor lång utbildning till trafiklärare omfattandes bland annat arbetsmiljö, trafiksäkerhet, transportpolitik och framförallt yrkespedagogik unikt inriktat mot trafik. Efter dessa 60 veckor har en trafiklärare för tunga behörigheter genomgått en påbyggnadsutbildning omfattande bl.a. metodik i tunga fordon, fordonsteknik, fordonets miljöpåverkan etc.

STR anser därför att en trafiklärare för tunga behörigheter har de förutsättningar som krävs för att bli godkänd som lärare inom yrkesförarkompetens. Särskilt i jämförelse med att en yrkesförare efter två års arbete som förare kan bli lärare inom YKB fortbildning efter en tre dagar lång kurs plus tre dagar praktisk tillämpning i att hålla delkurser. Vi anser att de 60 veckornas utbildning till trafiklärare och påbyggnadsutbildningen för att bli behörig trafiklärare för tunga fordon motsvarar kraven och bidrar till både tillförseln av nya

yrkesförare och en god utbildning.

I Transportstyrelsens föreskrifter anges också att de lärare som undervisar ska ha god kännedom inom sitt undervisningsområde, vilket innebär att en godkänd YKB-lärare inte per automatik undervisar i alla ämnen inom området.

STR vill därför att regeringen riktar uppdrag till Transportstyrelsen att ändra i föreskrifterna enligt ovan beskrivning och lämnar därför följande förslag på ny föreskriftstext:

TSFS 2020:29, 2 kap:

14 § Lärare ska ha sammanlagt minst två års dokumenterad erfarenhet från den transportbransch som utbildningsverksamheten avser, eller inneha ett godkännande som trafiklärare enligt lagen (1998:493) om trafikskolor och som gäller för de fordon som utbildningsverksamheten avser.

Lärare ska även ha dokumenterad erfarenhet av att undervisa vuxna som sammanlagt motsvarar minst sex månaders heltidsarbete inom de senaste tio åren. Alternativt ska lärare ha genomgått eftergymnasial utbildning med pedagogisk inriktning som sammanlagt motsvarar sex månaders heltidsstudier.

Landskrona den 18 april 2024

Med vänlig hälsning

SVERIGES TRAFIKUTBILDARES RIKSFÖRBUND



Maria Stenman

T.f. förbundsordförande

¹ Gregersen, N. P., Forward, S. (2024). *Trafiksäkerhet – Samspelet mellan människor, fordon och trafikmiljö, andra upplagan*. Nordstedt Juridik, Stockholm, Sweden.