



Stockholm 2017-02-21

2013:117

## **Synpunkter på förslag till ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:117) om ansökan och utfärdande av färdskrivarkort**

### **Bakgrund**

Sveriges Bussföretag, vill med denna skrivelse lämna synpunkter på förslaget till ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:117) om ansökan och utfärdande av färdskrivarkort. Förslaget innebär bl.a. att 7 § upphör att gälla. Sveriges Bussföretag svar avser **enbart** denna del av förslaget.

Paragraf 7 behandlar ansökan om förarkort av elev som övningskör enligt körkortsförordningen och inte innehar körkort. Regeln är enligt remissförslaget överflödigt eftersom övningskörning i samband med kommersiella transporter inte anses vara tillåtet enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.

Lagen om yrkesförarkompetens innehåller ett undantag (2 kap 4 § punkt 6) för förare av fordon ”som används vid övningskörning enligt författningar om körkort eller körträning för yrkeskompetensbevis enligt denna lag”. Detta nämns inte i remissförslaget.

Utgångspunkten i förslaget, att övningskörning i samband med kommersiella transporter inte är tillåtet måste utgå ifrån att undantaget inte är giltigt. Hur Transportstyrelsen kommit fram till den uppfattningen framgår inte av förslaget.

Frågan om övningskörning i samband kommersiella transporter har diskuterats under lång tid.

Resonemang om övningskörning med kommersiell transport fördes i propositionen 2007/08:10 ”Kompetens hos yrkesförare”. Där står bl.a. ”Det bör även vara möjligt att kunna öva sin körförmåga utöver den körträning som grundutbildningen kräver enligt lagen om yrkesförarkompetens för att få ett körkort eller ett yrkeskompetensbevis. Regeringen anser att ett undantag från lagens tillämpningsområde inte bör begränsas till att enbart omfatta förare av fordon som används vid traditionella trafikskolors trafikutbildning för körkort eller yrkeskompetensbevis.” Man pekade också på ansvaret för den som övervakar körningen och skrev ”Om en körträning äger rum i samband med transport av gods eller passagerare krävs dock alltid att den som övervakar körningen innehar den yrkesförarkompetens som krävs för



körningen.” Man tog i propositionen också upp riskerna för missbruk och noterade att ”När det gäller ett eventuellt missbruk med körningar(..)löses inte detta inom ramen för nu aktuell lagstiftning utan får angripas på annat sätt.”

Transportstyrelsen har tillsammans med Skolverket tagit fram ett myndighetsövergripande stödmaterial avsett för skolor och utbildningsanordnare - ”Förarutbildning inom gymnasieutbildning och kommunal vuxenutbildning”. Version 2 av dokumentet gavs ut i april 2016. I avsnitt 4.1 om övningskörning inom fordons- och transportprogrammet, inriktning transport anges ”Vid arbetsplatsförlagt lärande (apl) på ett transportföretag finns särskilda regler för företaget att följa när det gäller att redovisa kör- och vilotider. Eleven ska vid framförandet av tunga fordon som har färdskrivare registrera sin kör- och vilotid när han eller hon sitter vid ratten (kortplats 1). Handledare som sitter bredvid registrerar sin tid som aktivt arbete (kortplats 2).” Vägledningstexten beskriver en övningskörning då kör- och vilotidsreglerna gäller d.v.s. under en kommersiell transport. En körning som i remissförslaget anges vara olaglig.

Det har de senaste åren funnits en diskussion om hur tydlig eller entydig lagstiftningen är, bl.a. har Skolverket framfört önskemål till Näringsdepartementet om en lagändring där undantaget för övningskörning förtydligas.

I den diskussion som förts har dock aldrig Transportstyrelsen uttalat sig på det sätt som nu sker i remissförslaget. I det tidigare nämnda stödmaterialiet från Transportstyrelsen och Skolverket står det ”Det finns idag ingen rättspraxis inom området. I dessa fall är det upp till polis att rapportera och åklagare att avgöra om en övningskörning med en tung lastbil eller buss som elev utför tillsammans med sin apl-handledare är att anse som övningskörning eller en transport som kräver yrkeskompetensbevis.”

Den förändrade inställningen måste rimligtvis bygga på att Transportstyrelsen gjort en ny tolkning av lagstiftningen, att nya sakförhållanden eller insikter kommit fram. Remissförslaget saknar dock helt resonemang av detta slag.

Vår uppfattning är att lagen har ett klart undantag för övningskörning och att det där inte framgår att den inte får ske i samband med kommersiella transporter.

Vi konstaterar att övningskörning i samband kommersiella transporter var förutsedd och accepterad då lagen om yrkesförarkompetens trädde i kraft, att det pågått i stor omfattning under flera år med berörda myndigheters vetskap och att inga nya argument, sakförhållanden eller insikter har presenterats som ändrar förutsättningarna.

Om möjligheten att övningsköra i samband med kommersiella transporter utan YKB tas bort ser vi flera allvarliga konsekvenser både vad gäller trafiksäkerhet och kompetensförsörjning.

## **Trafiksäkerhet**

I Konsekvensutredningen till remissen anger Transportstyrelsen helt kort att förslaget bidrar till en ”säkrare funktion och användning av transportsystemet”. Vi delar inte denna uppfattning. Vi har inte kännedom om någon statistik som pekar på att just övningskörning i samband med kommersiella transporter skulle medföra en ökad olycksfallsrisk.

För att bli en säker yrkesförare krävs enligt branschens erfarenheter att man som elev får träna på att köra i miljöer där man senare ska utföra sina arbetsuppgifter. Resonemanget stöder sig också bl.a. på Nils Petter Gregersens skrift ”Nollvision tonåringar i trafiken” där betydelsen av körträning under säkra former starkt betonas.

I gymnasieskolans fordons- och transportprogram, inriktning transport ges möjlighet till denna form av övningskörning i samband med det arbetsplatsförlagda lärandet (APL) som omfattar minst 15 veckor. Branschen har inom ramen för APL aktivt verkat för en strukturerad och säkrad metod som ger eleven utbildning inkl. körning i verkliga arbetssituationer under tydlig handledning. Om denna möjlighet till övningskörning tas bort kommer det att medföra att vi får ut förare av tunga fordon i trafiken med väsentligt minskad erfarenhet av körning jämfört med i dag. Vi anser att det innebär en mycket stor risk när dessa personer ska träna sin kompetens i yrkestrafik utan handledning istället för under utbildning och under handledning.

Ett av gymnasieskolans uppdrag är att utbilda elever så att de blir anställningsbara. I begreppet ”yrkesprogram” ligger att praktiskt träna det framtida yrkets väsentliga färdigheter i realistiska miljöer. I samtliga yrkesprogram på gymnasiet ges eleverna möjligheten att, efter att ha skaffat sig teoretiska kunskaper, praktisera dessa i skarpa situationer under handledning. Om det inte längre vore möjligt inom transportprogrammet skulle programmets grundidé rubbas. Transportprogrammet blir därmed det **enda** av yrkesprogrammen utan möjlighet att praktiskt omsätta teoretiska kunskaper och färdigheter som leder till yrkeskunskaper. Det ska ställas i relation till övriga yrkesprogram så som vård, elektriker eller bygg där färdigheter tränas på riktiga patienter, i skarpa installationer och på riktiga byggnationer så som vägar, broar mm. Detta kommer enligt vår uppfattning att inskränka möjligheten för transportprogrammet att utbilda säkra och kompetenta yrkesförare.

### **Kompetensförsörjning**

Förslaget bedöms av Transportstyrelsen inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar. Det bedöms inte heller få några konsekvenser för kommuner. Vi delar inte heller denna uppfattning.

Vi konstaterar att behovet av yrkesförare är mycket stort. Enligt en undersökning gjord av Sveriges bussföretag våren 2016 så behöver bussbranschen minst 4200 bussförare de närmsta åren fram till och med 2018 och förväntas ha fortsatt behov även efter 2018.

Om möjligheten att övningsköra under kommersiella transporter försvinner ser vi risken att tillförseln på kompetens via gymnasiet kommer att minska. Programmet kommer att utarmas och bli mindre attraktivt för eleverna, då de inte är fullt utbildade i sitt yrke när de lämnar gymnasiet. Vi bedömer också att skolornas kostnader kommer att öka i stor omfattning. Detta då eleverna istället för att träna i skarpt läge bli tvungna att träna i skolmiljö. För att möjliggöra det måste skolorna införskaffa ytterligare fordon, utöka körplaner samt träningsmiljöer och till detta rekrytera ytterligare lärare. Denna merkostnad är betydande och riskerar att slå ut Transportprogrammet på många orter. Redan idag är programmet det enskilt dyraste i gymnasieskolan.

Konsekvensutredningen som är kopplad till remissförslaget är mycket kortfattad vad gäller både bakgrund och konsekvenser. Vi utgår dock ifrån att samtliga viktiga argument och bakgrundsfakta som ligger till grund för förslaget har redovisats.



**Sveriges Bussföretag**

Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

Synpunkter som framförts ovan är även relevanta för det fall förändringen inskränker möjligheten att bedriva övningskörning inom vuxenutbildningen.

**Sveriges Bussföretag anser på ovanstående grunder att förslaget att ta bort 7 § måste dras tillbaka.**

Med vänlig hälsning

**Sveriges Bussföretag**

Caj Luoma

Chef Utbildning & Arbetsmarknad