

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

## **STR:s remissvar: Remiss av PM med förslag på ändring av förordningen (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m. (diariernr: LI2023/02028)**

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

### **Sammanfattning**

STR har full förståelse för att Trafikverkets förarprovsvksamhet måste bedrivas med en ekonomisk balans. Vad STR erfar har förarprovsvksamheten under många år givit ett överskott, men ger således nu ett underskott vilket förslaget redogör för. Det är fullt förståeligt att detta måste regleras.

STR menar att den föreslagna avgiftshöjningen på marginalen kan hämma provchansandet något vilket naturligtvis i sig är positivt: det ska löna sig för alla att vara förberedda då man kommer till ett förarprov, oavsett behörighet. STR anser dock att en bättre modell vore ett progressivt system där det blir dyrare ju fler omprov som krävs. Det skulle sända tydliga signaler att det inte lönar sig att slösa med vare sig egna eller samhällets resurser.

STR konstaterar samtidigt att en avgiftshöjning med tex. 41 % för kunskapsprovet för behörighet B, sannolikt minskar antalet prov och andelen omprov men även riskerar att minska körkortstagandet. Detta är i sin förlängning problematiskt för Sverige bl.a. då det påverkar kompetensförarförsörjningen för transportnäringen, utryckningsverksamhet och försvaret.

Vidare, STR saknar en redovisning av kostnader och intäkter från uthyrning av Trafikverkets provfordon vilket av utbildarbranschen betraktas som en form av statlig konkurrens mot bakgrund av dess kraftiga expansion under främst senare år. Det finns en rad andra aspekter kring Trafikverkets Förarprovsvs roll och påverkan på körkortsprocessen totalt sett man bör reflektera över och analysera, utöver de grundläggande ekonomiska förutsättningarna. STR redogör för sin syn på detta i remissvaret.

## Kommentarer

Utbildningsbranschen är helt beroende av Trafikverkets förarprovsverksamhet. Det är naturligtvis viktigt för såväl körkortstagare, utbildare som övriga samhället att förarprovsverksamheten kan bedrivas med en långsiktighet för att bibehålla och utveckla sin verksamhet i positiv riktning. STR:s medlemmar har generellt ett gott samarbete med förarprovsavdelningens personal och bedömningen av provtillgången är att den gradvis förbättrats under de senaste tio åren, främst inom B. Det finns relativt stora skillnader över landet vilket bör analyseras, men generellt är STR:s uppfattning att Trafikverket Förarprovsavdelning har en hög ambition avseende service. Att man lyckades upprätthålla 80% provvolym under de mycket svåra förutsättningarna som pandemin innebar, är ett exempel på detta.

STR menar dock att det finns en god anledning att utreda och analysera i vilken utsträckning som Trafikverkets förarprovsavdelning uppfyller de krav som ställs på en myndighet, och dessutom om kraven är relevanta. Har Trafikverket Förarprov ett relevant regleringsbrev och om så är fallet, uppfylls detta?!

STR ser tex. med oro på att ökade provvolymerna på B totalt sett har delvis skett på bekostnad av främst A-prov, men även B96 och andra tyngre behörigheter på vissa platser i landet. Dessutom kan vi konstatera att fler och fler provorter läggs ned och/eller får försämrade service vilket i sin förlängning påverkar regional service och glesbygdens attraktivitet. Vi är oroad för framtiden avseende detta. Som ett exempel kan nämnas är att för ett par år sedan lades provorten Åmål ner med hänvisning till att prov gick att göra i Säffle. Nyligen har man lagt ner provmöjligheten i Säffle och hänvisar till Karlstad. Älmhult, Filipstad, Olofström är några andra exempel där provmöjligheter dragits in under senare år. Ska prov i framtiden enbart kunna göras i länens residensstäder?!

Provtillgången påverkas även av vakanser inom Trafikverkets Förarprovsavdelning. Vi har intrycket att Förarprovsavdelningen omdirigerar och ”styr” personal mot större provorter varpå servicen försämras. Konsekvensen blir att efterfrågan minskar då utbildare tvingas anpassa och flytta sin verksamhet. Till slut är den mätbara efterfrågan så låg att provverksamheten på orten helt kan läggas ner med hänvisning till minskad efterfrågan, vilket naturligtvis inte är konstigt då man gradvist inskränkt möjligheten att göra prov på den aktuella orten.

Oavsett var prov utförs, behöver körkortstagare ha adekvata kunskaper. STR anser principiellt att Trafikverket alltför ensidigt fokuserar på kundnöjdhet och total provproduktion och glömmer det övergripande syftet med körkort, nämligen att uppnå beslutade lagkrav på vad en förare av motorfordon ska kunna både nationellt och på EU-nivå. Vi har en Nollvision vilken förpliktigar om den ska vara trovärdig. Utvecklingen bland unga går åt fel håll och därför behövs det motkrafter. Fostrande förarutbildning med fokus på kunskaper och beteende är en sådan motkraft. Mot bakgrund av utvecklingen inom den svenska skolan, är det ännu större anledning att strukturera förarutbildningssystemet med fokus på lärandet så att det i sin förlängning finns rekryteringsunderlag för tex bussförare men även vidareutbildning inom tex. polis och försvaret.

Det svenska förarutbildningssystemet lider av ett grundläggande problem vilket är att fokus ligger på prov, och inte kunskaper och utbildning. Chansandet och det initiala misslyckandet har blivit en norm. Visserligen är provkostnaden i relation till övriga

kostnader för ett körkort relativt låg, men då provet är i fokus och att en del körkortskandidater till och med inte ens har för avsikt att försöka lära sig utan tänker chansa fram till ett godkänt prov, kan man anta att provavgiftshöjningar oundvikligen får vissa effekter för körkortstagandet.

Fakta och erfarenheter från de senaste 25 åren visar tydligt att högre provavgifter och längre köer till prov inte är verkningsfulla styrmedel för att skapa ett effektivare system som ger mer kunskap och snabbare körkort per satsad krona och tid. I England har man i likhet med Sverige ett av de friaste utbildningssystemen och tillika de lägsta provresultaten i Europa. Där har staten nu gjort en kraftansträngning för att vända trenden med en tydlig kampanj: "Ready to pass" <https://readytopass.campaign.gov.uk/> i vilken det betydligt tydligare än i Trafikverkets kommunikation till sina kunder, framgår vilka krav som ställs och vad den absoluta majoriteten körkortstagare behöver göra för att nå dit.

Transportstyrelsen har f.n. som bekant ett utredningsuppdrag av regeringen och lämnar snart sitt förslag vilket förhoppningsvis adresserar dessa problem med verkningsfulla åtgärder på kort och lång sikt.

Bakom varje misslyckat prov, döljer sig en, i olika grad, ineffektiv process. Ytterst är det såväl individen som samhället som betalar kostnaden för denna ineffektivitet. Motivet är att upprätthålla hög tillgänglighet och kvalitet. STR:s medlemmar anser att i detta sammanhang måste man analysera vilken Trafikverkets övergripande roll är och vilka mål som ska styra förarprovsvärksamheten. Att enbart fokusera på provvolym och kundnöjdhet innebär att man missar det övergripande systemansvar som en statlig myndighet rimligen måste åläggas så att den verkar för att stötta ett önskat beteende hos körkortskandidater. Chansandet i trafiken påverkar inte bara den "skyldige" individen, utan naturligtvis även omgivande trafiken och i sin förlängning, hela samhället.

Vidare, vi kan konstatera att sedan 2000 har andelen privatbokade prov ökat kraftigt: från 42% till 86% när det gäller kunskapsprov och från 33% till 63% för körprov. Detta innebär att en absolut majoritet av körkortstagarna idag väljer att själva bedöma om de har tillräckliga kunskaper vilket uppenbarligen är ett för stort ansvar vilket provstatistiken tydligt visar. Stora andelar av körkortstagarna använder således staten som utbildare. Följaktligen har provresultaten kraftigt försämrats: från 73% till 40% respektive från 64% till 45%. STR menar att denna historiska kraftiga förskjutning ändrat premisserna för hela systemet och den kursplan som nu gäller.

Denna kraftiga förskjutning från utbildning till prov, kan bero på två saker:

- *Antingen* har trafiklärare och andra förarutbildare kraftigt försämrat sin utbildningsförmåga och service, (*vilket motsägs av bland annat resultat från NKI-mätningar där 400 000 kundomdömen visar på en mycket hög kundnöjdhet: index 80+*),
- *eller* så har staten blivit en för svår konkurrent för branschen.

Prissättningen av provvärksamheten är en del i denna process och har ett viktigt signalvärde vid sidan av den direkta påverkan som en prishöjning får. Därför anser STR att det vore bättre med ett progressivt prissättningssystem vilket skulle gagna de körkortskandidater som är väl förberedda och inte oreflekterat slösar med egna eller samhällets resurser.

Landskrona den 15/8, 2024

Med vänlig hälsning

SVERIGES TRAFIKUTBILDARES RIKSFÖRBUND

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Maria Stenman', written in a cursive style.

Maria Stenman  
Förbundsordförande