



Näringsdepartementet
Enheden för transportpolitik
Catrin Tidström

Datum
2009-01-14
Ert datum
2008-12-04

Vår referens
2008-12-0009
Er referens
N2008/6592/TR

Yttrande över "Alkolås för rattfyllerister och körkortsprov i privat regi" **SOU 2008:84**

Fackförbundet ST har tagit del av betänkandet "Alkolås för rattfyllerister och körkortsprov i privat regi" (SOU 2008:84) och lämnar här sitt yttrande över den del i betänkandet som behandlar en privatisering av körkortsproven.

Sammanfattande synpunkter

Frågan om hur körkortsexaminationen skall bedrivas är av stort intresse både för allmänheten och för samhället i övrigt. Körkortsexaminationen ska skötas på ett effektivt och rättssäkert sätt och släppa ut kompetenta förare i trafiken. Dessutom håller ST med utredningen om att det är av vikt att tillgängligheten inte minskar, varken med avseende på geografi, ekonomi eller särskilda behov.

ST tycker att utredningen har sett sitt uppdrag allt för snävt – att ta fram ett förslag på hur ett system för körkortsprov i privat regi kan se ut var en del av uppdraget. Analysen och konsekvensbeskrivningen av för- och nackdelarna med körkortsprov i privat regi är väl knapphändiga och saknar flera viktiga aspekter. Några exempel: Vad det innebär för rättssäkerheten liksom för säkerhetsfrågor och ökade risker för korruption mm berörs endast ytligt. Vad det innebär för öppenhet och insyn nämns inte alls, inte heller hur överklaganden av beslut ska gå till.

ST anser att en privatisering av den myndighetsutövning som körkortsproven innebär inte är tillrådligt av flera skäl.

- Eftersom köerna till stor del beror på att körkortsaspiranterna inte är tillräckligt förberedda och antalet omprov därför blir omfattande ser inte ens utredningen att problemen med långa kötider löses med en privatisering. En privatisering av en statlig verksamhet ska inte göras utan att goda motiv för det redovisas – detta saknas när direktivets motiv avfärdats av utredningen.
- En privatisering av körkortsproven tyder på att inga lärdomar dras av erfarenheterna från examination av förarbevis för moped i privat regi.
- Examination av körkortsprov är myndighetsutövning och myndighetsutövning ska inte läggas ut på privata aktörer utan skötas av statliga myndigheter.
- Tjänstemannaansvaret försvinner, vid myndighetsutövning måste handläggaren kunna ställas till svars – inte bara den juridiska personen.
- Beslut som är myndighetsutövning måste kunna överklagas, i utredningen är det otydligt hur möjligheterna till överklagande ska säkerställas när verksamheten går över till privata aktörer.
- Otydligt vad förändringarna kommer att innebära för rättssäkerheten.
- Vad händer med det extra rättsliga skydd som trafikinspektörerna har idag och som bidrar till rättssäkerheten?

Fackförbundet ST

Box 5308, 102 47 Stockholm

Besök: Sturegatan 15

Tfn: 08-790 51 00 Fax: 08-24 29 24 ST Direkt: 020-578 578

E-post: st@st.org Webbplats: www.st.org

Organisationsnummer: 802003-2101

Pg: 11 44-5 Bg: 365-60 71

- Öppenhet och insyn påverkas eftersom offentlighetsprincipen och meddelandeskyddet inskränks när verksamheten sköts av ett privat företag jämfört med en statlig myndighet.
- Ökade kostnader för staten när självkostnadsprincipen lämnas men Vägverket ska täcka upp de geografiska områden som är företagsekonomiskt olönsamma.
- Utredningens konsekvensbeskrivning visar bara på ökade kostnader för staten – en viktig del i privatisering av statlig verksamhet måste vara att det innebär en bättre verksamhet till lägre kostnad för staten och för medborgarna annars är det ingen större vits med privatiseringen.

Myndighetsutövning ska skötas av statliga myndigheter och statligt anställda tjänstemän

ST anser att myndighetsutövning ska skötas av statliga tjänstemän eftersom en handläggare ska ha ett stort personligt ansvar när beslut som fattas har betydande konsekvenser för individen.

När myndighetsutövning förs över till en privat aktör sker flera förändringar vars konsekvenser inte berörs i betänkandet. En statlig tjänsteman har ett tjänstemannaansvar, det innebär att handläggaren kan ställas till svars om han eller hon inte sköter myndighetsutövningen korrekt. När verksamhet sker i privat regi är det den juridiska personen som kan ställas till svars. ST anser att vid myndighetsutövning är det viktigt att detta tjänstemannaansvar finns, handläggaren måste kunna ställas till svars, och det går inte om verksamheten sker i privat regi.

Myndighetsutövning ska kunna överklagas

Det är fundamentalt att myndighetsutövning ska kunna överklagas men i betänkandet saknas hur överklagande ska kunna fungera när en privat aktör tar över körkortsexaminationen. Det här måste tydliggöras innan några förändringar görs.

Rättssäkerhet

En hög kvalitet på förarproven är viktig, likaså är det viktigt att kraven på en körkortsaspirant är tydliga och bedömningarna enhetliga.

Dagens trafikinspektörer har ett extra rättsligt skydd jämförbart med t.ex. poliser, tulltjänstemän och liknande myndighetspersoner, vilket bidrar till att stärka rättssäkerheten. Vad som händer med detta rättsliga skydd om verksamheten övergår i privat regi är i dagsläget osäkert.

Utredningen konstaterar att om verksamheten förs över på privata aktörer behövs en omfattande tillstånds- och tillsynsverksamhet för att säkerställa rättssäkerheten. Precis som utredningen tar upp har Riksrevisionen kritiserat att Vägverkets bedömningar inte varit tillräckligt enhetliga och ansåg det viktigt att bl.a. intensifierar kvalitetssäkringen. Utredningen konstaterar också att ”Det kan förmodas att kvalitetssäkrande arbete blir än svårare, om förarprovverksamheten privatiseras. Tillsynen försvåras av att det blir fler aktörer på marknaden, till skillnad från dagens system där verksamheten bedrivs inom en myndighet” (Källa: s.140, SOU 2008:84).

I SOU 2005:45 *Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjuling* föreslås att den examination av mopedförare och andra förarbevis som lagts ut på privata intressenter ska återföras till Vägverket för att rättssäkerheten inte varit tillräcklig. Ytterligare ett exempel är att yrkeskompetensproven för buss- och lastbilsförare i yrkesmässig trafik samt för rätten att vara trafikansvarig i ett företag som bedriver yrkestrafik tilldelades Vägverket år 1996 för att säkra rättssäkerhet och enhetlig bedömning.

ST är tveksam till att bedömningen kommer bli mer enhetlig bara för att verksamheten överförs i privat regi, istället är ST överens med utredaren om att det kvalitetssäkrande arbetet troligen kommer att bli svårare. Här ska också konstateras att Vägverket har påbörjat ett omfattande arbete

för att öka kvalitetssäkringen. Dessutom anser ST att slutsatserna om externa examinatore för mopedförare och andra förarbevis i SOU 2005:45 bör väcka frågetecken inför att göra detsamma med andra verksamheter. Utredningen ger inga svar på vilka lärdomar som ska dras av utvärderingen av förarbevis och att göra om exakt samma sak som visat sig inte fungera, med en kostnad för staten, är en misshushållning med statliga medel.

Ett av alternativen som utredningen föreslår för att privatisera examinationen är att låta trafikskolor eller deras föreningar anställa trafikinspektörer som examinerar företagets körkortsaspiranter. ST anser att detta alternativ strider mot EUs tredje körkortsdirektiv. Examinatorerna skulle då hamna i beroendeställning till de trafikskoleföretag/föreningar som betalar deras löner mm vilket är helt oacceptabelt ur rättssäkerhets- och jävsynpunkt.

Tillgänglighet och konkurrens på lika villkor

Utredningen konstaterar att det är tveksamt om privata aktörer kommer vilja ta över verksamheten i sådan omfattning så att tillgängligheten inte minskar. ”Det bör inte komma i fråga att minska tillgängligheten för körkortsaspiranter” (Källa: s.143, SOU 2008:48). Därför föreslår utredningen att Vägverket ska ha kvar viss verksamhet för att garantera tillgängligheten. Samtidigt säger utredningen i ett senare avsnitt att avgifterna ska sättas av marknaden och att det även gäller Vägverkets avgifter, idag bygger de på självkostnadsprincipen. Utredningen konstaterar också vikten av att priserna inte stiger kraftigt vid en privatisering men att det inte bör vara någon risk om flera aktörer kan vara förarprovsanordnare och det därigenom skapas en god konkurrens på marknaden.

ST håller med utredningen om vikten av att tillgängligheten inte minskar och ser flera farhågor i resonemanget.

Om de privata aktörerna får välja russen ur kakan på samma sätt som vid konkurrensutsättningen av postverksamheten anser ST att lärdomen från den privatiseringen är att de privata aktörerna inte kommer att erbjuda samma geografiska tillgänglighet som i dagsläget utan välja de platser som är mest företagsekonomiskt lönsamma.

Ska Vägverket vara en aktör på den konkurrensutsatta marknaden med marknadspriser men med uppdraget att ta hand om de geografiska delar som är företagsekonomiskt olönsamma innebär det en konkurrens på ojämlika villkor. Fungerar prissättningen på marknaden så som utredningen hoppas kommer det också innebära att Vägverkets verksamhet för körkortsprov kommer att gå med ett underskott – vilket den inte gör idag – och därmed orsaka ytterligare kostnader för staten.

Skulle det ske en bolagisering av Vägverkets verksamhet för körkortsprov uppstår ytterligare ett statligt ägt bolag som ska verka med marknadsvillkor på en konkurrensutsatt marknad men inte får agera företagsekonomiskt rationellt. Erfarenheterna från Posten är att detta inte är någon bra lösning.

Tillståndsgivning och tillsyn

Utredningen kommer fram till att tillsynen över en privat förarprovverksamhet bör vara omfattande och avse både kontroll av enskilda förarprövare och av de företag som bedriver verksamheten. Det bör vidare krävas tillstånd från behörig myndighet för att få anordna förarprovverksamhet liksom ett förordnande av den som förrättar förarprovet. Utredningen förordar att det är Transportstyrelsen som ska utöva tillsynen och utfärda tillstånd för såväl anordnare som förrättare. I betänkandet nämns ett annat alternativ – att SWEDAC ska utfärda tillstånd via ackreditering och därmed också utöva tillsyn.

Läggs körkortsproven ändå ut i privat regi är ST överens med utredningen om att det kommer krävas en omfattande tillsynsverksamhet för att kunna upprätthålla kraven på rättssäkerhet. ST instämmer även med utredningen om att det är mest lämpligt att Transportstyrelsen är den myndighet som

utfärdar tillstånd och utövar tillsynen. Det är i så fall också viktigt att Transportstyrelsen tillförs de resurser som behövs för en omfattande tillsynsverksamhet.

Öppenhet och insyn i myndighetsutövning

Vad effekterna på öppenhet och insyn kommer att bli av att privata aktörer tar över verksamheten tas överhuvudtaget inte upp i utredningen. Vid myndighetsutövning är det av vikt att det finns en stor öppenhet men sköts verksamheten inom privata företag får det effekter genom att offentlighetsprincipen och meddelandeskyddet inskränks i förhållande till om verksamheten sköts av en statlig myndighet.

Kötiderna för körkortsprov

I utredningens direktiv nämns de långa kötiderna som en viktig anledning till att överföra körkortsproven till privat regi. Utredningen konstaterar det föreligger ett systemfel inom körkortsutbildningen, där många aspiranter med bristande utbildning chansar upprepade ggr att avlägga prov. De många för tidiga in- av- samt ombokningar uppmärksammas också, som bidrar till att blåsa upp köerna till prov. Utredaren konstaterar också att en privatisering inte i och för sig löser problemen med köer eller systemfelen inom förarutbildningen.

Därmed faller också det argument för en privatisering som framförts i direktiven, något annat tydligt argument för varför en privatisering skulle vara bra lyfts inte fram i utredningen. Och en privatisering av en statlig verksamhet bör inte göras utan att goda motiv för det redovisas.

Eftersom en stor del av köproblematiken beror på ett systemfel inom körkortsutbildningen drar ST slutsatsen att det behövs andra åtgärder än en privatisering av körkortsproven för att komma till rätta med den. Det ska också konstateras att Vägverket har vidtagit och vidtar flera kraftiga åtgärder för att komma till rätta med köerna, och de har börjat ge effekt. 2007 nyrekryterades 32 nya trafikinspektörer, som efter utbildning är i produktion i december 2008. Under 2008 rekryterades ytterligare 35 nya trafikinspektörer som efter utbildning kommer i produktion under 2009. Innan dessa rekryteringar fanns det 330 inspektörer vilket innebär att antalet inspektörer ökat med ca 20 procent på tre år. Dessutom har provadministrationen effektiviserats med 14 % med hjälp av digital penna och digitalt körprovprotokoll.

Mot denna bakgrund hade det varit klokare att behandla körkortsexaminationen tillsammans med en översyn av hela förarutbildningssystemet så att examinationen kan bli en väl fungerande del i en hel förarprocess.

Övrigt

Avslutningsvis vill ST nämna att det är märkligt att SEKO fick betänkandet på direktremiss från Näringsdepartementet men inte Fackförbundet ST trots att ST organiserar ca 95 procent av personalen på verksamhetsområde Förarprov inom Vägverket och har kollektivavtal på området.

Fackförbundet ST



Annette Carnhede
Förbundsordförande



Karin Morild
Utredare