

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

STR:s remissvar: Uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet (I2020/02448)

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

1. Sammanfattning

Transportstyrelsen har lagt fram ett utmärkt batteri av nödvändiga åtgärder mot den illegala verksamheten inom svensk förutbildning vilken under lång tid vuxit sig allt starkare.

STR vill först av allt understryka och betona att det är bråttom att besluta och införa alla dessa förslag som STR med ytterst få undantag, ovillkorligt och till fullo stöttar. Den illegala verksamheten som pågått under många år, ges just nu dessutom extra skjuts mot bakgrund av den pågående pandemin, då den bl.a. innebär rekryteringsunderlag för nya illegala aktörer, vilket ytterligare förstärker vikten av att de föreslagna åtgärderna verkställs.

STR ser utredningens väl genomarbetade förslag som ett fundament och förutsättning för fortsatt utveckling av ett modernt, hållbart samt effektivare förarutbildnings-system. Där provresultat, synen på kunskap, behov av hjälp, språkbehov och översättning starkt varierar, parallellt med samhällets tydliggörande av att körkort ger jobb och försörjning. I förlängningen sker också försörjningen av yrkesförare via denna grupp. (STR lämnar i bilaga 3, allmänna kommentarer kopplat till 3.7.1 – Genomförande av översynens förslag till nytt förarutbildningssystem).

Dessutom, denna effektivisering och modernisering krävs för att möta ökande antal potentiella körkortstagare (vilket över tid blivit en alltmer heterogen grupp, bl.a. personer med utomnordisk bakgrund, med olika behov) och erhålla bättre provresultat totalt sett (och därmed kortare köer till prov).

Med de föreslagna åtgärderna torde den illegala verksamheten, i alla dess former, få betydligt svårare att utvecklas och med en effektiv efterföljande kontroll, borde den kunna minska betydligt. Detta torde gagna såväl arbetsmarknad, transporter, integration, trafiksäkerhet samt rent allmänt bidra till minskad kriminalitet i samhället. De kostnader som utredningens åtgärder beräknas till, lär mycket snabbt betala sig ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

STR vill också hedra alla de trafikutbildare som år efter år bedriver en utmärkt och regelrätt utbildning samtidigt som de pressas, ibland hotas och t.o.m. i förekommande fall, utsätts för skadegörelse av illegala aktörer. För dessa utbildare är förslagen i denna utredning en upprättelse och bevis på att ärlighet varar längst.

2. Allmänna kommentarer

För närvarande överskuggar den pågående Corona-pandemin allt annat, men vi måste ändå orka ta ett perspektiv bortom denna pandemi och fokusera på nollvisionen i allmänhet och ett ännu bättre förarutbildningssystem i synnerhet vilket denna utredning är en del av och förutsättning för.

STR har under många år önskat och argumenterat för verkningfulla åtgärder mot alla former av illegal förarutbildning, eller *trafikskolliknande verksamhet* vilket det också bl.a. kan benämnas, samt det som benämns som *”fusk”* vid förarprov (vilket dock bör benämnas som brott vilket det är). Den illegala verksamhetens ekonomiska omfattning är mycket svår att bedöma. Enligt STR:s beräkningar på basis av de fakta och den kunskap som finns idag, kan den illegala verksamheten totalt sett omsätta en miljard kronor årligen – se bilaga 4. STR välkomnade tillsättandet av denna utredning, då det är en nödvändighet att först reglera och stävja den illegala verksamheten, innan den legala kan vidareutvecklas. Nu görs saker i rätt ordning vilket STR ser som en grundförutsättning för en positiv utveckling.

Dagens situation har dessvärre bara förlorare:

- Konsumenter utsätts, både fullt medvetet, som ovetandes, för illegal verksamhet. Oavsett vad, är konsumenten helt rättslös, i ett utsatt läge och erhåller dessutom en undermålig utbildning vilket fördyrar och förlänger körkortprocessen.
- Nysvenskar är en central målgrupp för illegala utövare och det är ytterst beklagligt att många luras att inleda sitt liv i Sverige med att köpa dessa illegala tjänster, troligen helt ovetandes.
- Utbildningsbranschen utsätts för kriminell konkurrens, hot i olika former och t.o.m. skadegörelse.
- Staten utsätts för uppsåtlig och organiserat bedrägeri och förlorar skatteintäkter.
- Allmänheten utsätts indirekt för fördyrande av körkort och försämrade trafiksäkerhet.
- Kombinationen av två förekommande brott, där illegala utövare erbjuder kunden avancerat fusk vid kunskapsprov kopplas ofta också till övriga tjänster där ”utbildning” ingår och med det, har man sin kund i fast grepp (se bl.a. ”SVT granskar körkortsfusket”, 2016).

Konsekvensutredningen ger, menar STR, en god inblick i de olika alternativen och dess konsekvenser. STR delar i stort utredarnas slutsatser här.

När dessa förslag verkställs utgör de grunden för ett fortsatt arbete med de nödvändiga förändringarna som förarutbildningssystemet behöver. STR har med glädje noterat att ansvarigt statsråd Eneroth, tydligt har åberopat behoven av reformering och utveckling av förarutbildningssystemet. Detta ställningstagande ser STR som ett tydligt och tryggt ledarskap i arbetet mot en utvecklad och moderniserad förarutbildning.

Utredaren har enligt STR:s uppfattning tagit ett professionellt och insiktsfullt helhetsgrepp vars framtagna förslag då de införs, kommer att göra stor skillnad. Med detta i beaktande, väljer STR att acceptera att några av de förslag som STR starkt yrkat på, inte finns med bland förslagen.

STR välkomnar även den markering och straffskärpningar för tillståndshavare som föreslås. Vi är övertygade om att de överträdelser som har skett av tillståndsgiven verksamhet är få och inte i paritet eller jämförelse med den grova och organiserade illegala verksamheten som finns och bevisligen uppdagats på många orter i landet.

Dock har företrädare inom EBM har tidigare uttryckt: ”då en illegal verksamhet har utvecklats och tillåtits bli en omfattande del inom en bransch, vilket vi har uppfattat här, så ökar risken för att legal verksamhet dras in”. Med den reflektionen i åtanke, finns det skäl att noga reglera och markera mot all oriktig verksamhet, för att stödja alla de som bedriver en god och fullt legal verksamhet.

STR för även ett resonemang om att utredningen bör benämna de som ibland inom myndigheten ibland benämns som möjliggörare, till ”brottsling”. En möjliggörare är en tillståndsgiven verksamhet där någon möjliggör något för en illegal utövare, t.ex. utfärda falsk rapportering vid utbildning. STR menar att rätt term för arten av denna handling är ”brottsling” och inget annat.

Samhället gör nu väl behövda och kraftfulla markering i och med detta förslag, där också straffskalan utökas med fängelsestraff. Att skärpa reprimanden från dagens ofta blygsamma penningbot till fängelsestraff bör inverka avskräckande och göra denna bransch mindre intressant för illegala utövare.

I sammanhanget kan t.ex. nämnas att 16% av STR:s medlemmar uppgav att man någon gång under 2019 blivit utsatt för ett, eller flera, fullbordade mutbrott, främst kopplat till de obligatoriska utbildningsmomenten. Även hot och skadegörelse förekommer mot tillståndsinnehavare. Detta är inte acceptabelt och dessa brott har successivt ökat i takt med illegala verksamheten expanderat. Förslaget, givet att alla åtgärder verkställs, kommer att fungera som en motvikt till denna utveckling. STR:s medlemmar har därför tydligt tagit ställning i en nolltolerans mot mutbrott i syfte att tydligt markera för kunder, potentiella kunder och samhället i stort, att STR inte på något sätt accepterar någon form av mutbrott och uppmanar samtliga medlemmar och anställda som utsätts för detta att polisanmäla. STR har även inrättat ett granskningsråd vilket hanterar tips om oegentligheter och som samarbetar med berörda myndigheter. STR administrerar också sen drygt 30 år en opartisk reklamationsnämnd dit missnöjd kund kostnadsfritt kan vända sig. Nämnden är oberoende STR och dess ordförande är lagfaren.

STR stöttar också att målsättningen är att konsekvenserna av brott ska vara så kraftfulla, och kända, att de har en avskräckande effekt på det stora flertalet, oavsett om brottet begås av person som innehar tillstånd eller ej.

STR anser, vilket vi inledde med, att det är extra viktigt att skyndsamt upprätta en tidsplan för debatt, beslut, införande och verkställande av de föreslagna åtgärderna, bl.a. mot bakgrund av att:

- åtgärderna rent allmänt bereder väg för andra åtgärder för ett bättre fungerande och modernt förarutbildningssystem vilket är nödvändigt för att möta de utmaningar som trafiksäkerheten och mobiliteten ställs inför.
- Corona-pandemin leder till hög arbetslöshet vilket uppenbart tyvärr riskerar att kraftigt utöka rekryteringsbasen för kriminell handledning vid privat övningskörning.

Betalning – ekonomi - tillstånd

STR anser att ett fortsatt arbete kring ekonomiska aspekter bör inledas och fördjupas. Vi vill värna våra kunder och en kund bör enkelt själv kunna kontrollera en verksamhet om denne vill. Att innehav av F-skatt, nödvändiga för verksamheten tillstånd finns och goda rutiner för betalning där alltid kvitto från svart låda ska erhållas. Betalning ska självklart alltid kunna ske elektroniskt vilket ger en spårbarhet, till skillnad från kontant betalning vilket STR på sikt vill helt omöjliggöra. Det finns även skäl att se över de regelverk som finns för just tillstånd. Vi vet att företag ibland har ett antal förarutbildningsbolag som tillsammans utgör en verksamhet. Där finns tillstånden i ett bolag och ekonomi i ett annat och fordon kanske i ett tredje. Detta sker för att det är tillåtet och för att det kan ha praktiska och ekonomiska effekter, men det bör ses över vilket STR har påtalat tidigare. Dessutom ökar andelen trafiklärare som arbetar som konsulter, vilket ytterligare ökar motivet till detta.

Annonsering

Dessutom anser STR att den omfattande annonseringen av körlektioner mot betalning och utan tillstånd för vare sig lärare eller företag, vilket i princip dagligen sker i sociala medier, främst Facebook, annonsörsplatser som Blocket etc., tyvärr förbises i utredningen. Denna marknadsföring anstiftar brott för såväl kund och utbildare och är dessutom vilseledande då den normalt är utformad i syfte att uppfattas som legal. Denna oblyga annonsering är dessutom ytterst provocerande för legal verksamhet, vilken till och med fått erfara plakat och annonser uppsatta på den egen trafikskolans dörr. Eller att legal trafikskolors kunder direkt på plats efter avslutad körlektion muntligen erbjuds ”bättre och billigare utbildning av en illegal utövare”. STR:s Granskningsråd får t.ex. kontinuerligt in tips om detta vilket förmedlas till myndigheter.

Stärk konsumentens möjlighet och incitament att fatta rätt/lagligt beslut

STR anser att det finns ett område som behöver utvecklas vilket torde ha en stor potential: nämligen att tydliggöra för konsumenten dennes makt att säkerställa att man anlitar legala och professionella aktörer vilket är underställda tillsyn. Chefsåklagaren i rättegången i det stora målet mot illegal, trafikskoleliknande verksamhet i Karlstad 2018 (mål nr B 1657-16) med fällande dom i såväl tings- som hovrätt, konstaterade att det stora flertalet av de dryga 1000 personer som köpt illegala tjänster av gärningsmannen, var nyanlända vilka inte förstod att de gjorde en olaglig handling och betalade pengar till en illegal verksamhet. Då körkortet är viktigt för denna kategori av människor är det viktigt att ge dessa en god information samt vägledning. Ett fint exempel finns där kommunen och Länsstyrelsen tog ett helhetsgrepp i Valdemarsvik där projektet *Förberedande Trafikantutbildning* genomförts och också utvärderats. I detta projekt fick 400 nyanlända personer, vilka stod lång ifrån arbetsmarknaden, en grundläggande trafikskoleutbildning med språkstöd. Detta ledde till förståelse för vikten och värdet att genomgå det svenska körkortprocessen på ett riktigt och legalt sätt, vilket målgruppen ansåg var en självklarhet

STR anser därför att efter att åtgärderna i denna utredning verkställts, är nästa steg att genomföra kommunikativa insatser på olika språk och metoder, för att informera om hur det svenska körkortssystemet fungerar och hur man ska agera inom det på bästa sätt.

Slutligen vill STR hänvisa till fyra bilagor där vi kommenterar;

1. *De enskilda förslagen*
2. *Förslag som övervägts men som Transportstyrelsen inte föreslår,*
3. *Åtgärder som kräver ytterligare utredning. Vi hoppas att våra reflektioner och förslag uppfattas som intressanta och värdefulla.*
4. *Kommentar kring beräkning av den årliga omsättningen för illegal förarutbildning och provfusk*

STR vill här även understryka att det konstruktiva samarbetet som skapats mellan de fem berörda myndigheterna Transportstyrelsen, Trafikverket, Skatteverket, Ekobrotts-myndigheten och Polisen sinsemellan, och även med de berörda branschorganisationerna i dessa frågor, måste få fortsätta, dels när det gäller att beivra illegal verksamhet, men även när det gäller vidare utveckling av utbildningssystemet. Mycket arbete kvarstår.

Landskrona den 20 januari 2021

Med vänlig hälsning
SVERIGES TRAFIKUTBILDARES RIKSFÖRBUND



Benny Gunnarsson
Vice förbundsordförande

Bilaga 1

Kommentarer till de enskilda förslagen

I korthet anser STR följande om respektive konkreta förslag i utredningen:

- ***Intygandeförfarande och sanktionsmöjligheter kopplade till fusk vid kunskapsprov (3.1)***

STR har länge efterfrågat denna åtgärd och stöttar detta förslag till 100%. Detta är nödvändiga skärpningar för att stävja en omfattande provfuskindustri. När det kommer till kunskapsprov, menar STR att det inte ska gå att överklaga. STR förordar även att ett myndighetsbeslut om att avstänga en aspirant, som påkommit med att fuska vid kunskapsprov eller annat yrkesprov, inte ska kunna överklaga beslutet. STR vill därmed jämställa denna sanktion med gällande regler vid körprovet där underkänd aspirant inte kan överklaga förarprovarens beslut.

- ***Begränsning av tillåtna provfordon för behörighet B (3.2)***

STR har länge efterfrågat denna åtgärd och stöttar detta förslag till 100%, även att vid bokning av prov via trafikskola ska trafikskolekod anges. STR anser vidare att förslaget att privat fordon med dubbelkommando inte ska kunna nyttjas vid prov är bra. Det fordon som trafikskolan använder vid prov ska vara typbesiktigat samt naturligtvis på anmält till Transportstyrelsen. Dock innebär detta i praktiken endast en begränsning i en illegal utbildares tjänsteutbud vilket är viktigt att påminna om. Kostnaden för en kund för provet utgör normalt ca 5 - 10 % av den totala kostnaden för körkortet. Den resterande delen utgörs av utbildning för vilket andra åtgärder krävs.

- ***Begränsning av antal elever en handledare kan övningsköra med (3.3)***

STR har länge efterfrågat denna åtgärd och stöttar detta förslag till 100%. STR har föreslagit denna begränsning sedan 20 år och anser att det främst har ett viktigt signalvärde.

- ***Sanktionsmöjligheter kopplade till felaktig rapportering (3.4.1)***

STR har sedan flera år efterfrågat denna åtgärd och stöttar detta förslag till 100%. STR anser vidare att tillstånd bör tidsbegränsas. En giltighetstid på två år kan t.ex. vara lämpligt då kontrollen ska balanseras mot den administrativa arbetsinsats som krävs av såväl företagare som myndighet.

I denna kontext vill STR peka på rapporteringspliktiga utbildningar och att ytterligare utredning är nödvändig. Vi tar riskutbildning del 1 och 2 som exempel. Vid vissa riskutbildningar sker rapportering inte av ansvarig utbildare eller från den plats där utbildningen bedrivits. Utbildningen rapporteras till extern person vilken är den som har det övergripande tillståndet och denne rapporterar sedan i sin tur de som genomgått utbildningen. STR har inget bra förslag men pekar på de vittnesmål som vid rättegångar visar på att vittnen inte vet var i landet de genomfört sina utbildningar vilket är mycket märkligt. Varpå det bör anses föreligga behov att utreda än mer. Dessutom, utvecklingen mot fjärrundervisning är ytterligare ett skäl till detta.

- ***Möjlighet att kontrollera körkortstillstånd och koppling till godkänd handledare (3.4.2)***

STR har sedan länge efterfrågat denna åtgärd och stöttar detta förslag till 100%. Det är idag mycket enkelt och relativt riskfritt för den som kör organiserat med många elever och som därmed sätter brottsligheten i system. Polisman i yttre tjänst har idag mycket svårt att kontrollera giltigheten i tillstånden. STR anser dock att även elevens skriftliga körkortstillstånd ska medtas, även om det finns risk för att det inte är giltigt vid tillfälle för

Det är dock framgent av mycket stor vikt att utformningen av delrapporteringsystemet blir sådant att systemet informerar utbildaren vilka obligatoriska ämnesområden som genomförts samt hur många timmar som genomgått totalt och på distans, då kunder inte alltid har ordning på de delkurser de gått och fel kan uppstå om inte utbildaren kan se kunden utbildningens historik. Systemets uppbyggnad måste också tydliggöra att alla obligatoriska ämnesområden godkänts samt att totalt 35 timmar slutförts och den obligatoriska fortbildningen är komplett, samt att då sista delkursen har genomförts, dirigerar systemet automatiskt utbildaren vidare till slutlig registrering vilket denne utför.

- ***Bättre möjligheter att söka uppgifter ur vägtrafikregistret (3.6.3)***

STR har sedan länge efterfrågat denna åtgärd och stöttar detta förslag till 100%. Med bättre samverkan myndigheter emellan torde den illegala verksamheten kunna beivras på ett mer effektivt sätt.

Bilaga 2

Kommentarer till förslag som övervägts men som Transportstyrelsen inte föreslår

- **Speciell registrerings skylt (3.8.1)**
- **Trafiklärarlegitimation (3.8.2)**
- **Förbud mot dubbelkommando i privatägda fordon (3.8.3)**

STR konstaterar att ett par av de förslag som STR bidragit med i processen, inte vunnit gehör vilket STR accepterar men vill ändå framhålla följande.

Avseende trafiklärarlegitimation och speciell registrerings skylt för trafikskolor kan STR hålla med utredaren om att det mot bakgrund av de kostnader som förslagen skulle innebära, kan finnas mer effektiva åtgärder. Behovet kvarstår: såväl kund som polis, Skatteverket, EkoBrott och Transportstyrelsens tillsynsverksamhet, måste ges bättre möjligheter att kontrollera att förarutbildning mot betalning verkligen bedrivs inom lagens ramar samt att skatter och andra avgifter betalas. STR anser att de föreslagna åtgärderna, främst 3.4.2, 3.4.4, 3.6.1, 3.6.3, givet att de beslutas och införs på ett samordnat sätt såsom utredningen föreslår, ger tillräckligt goda effekter och är mer effektivt än de förslag STR lämnat tidigare i utredningen.

När det gäller dubbelkommando i privatägda fordon har inte STR föreslagit ett förbud, men väl ett dispensförfarande. Detta mot bakgrund av det stora antal fordon i privatägo vilka misstänks användas vid illegal privat övningskörning. Dock anser STR att utredarnas resonemang har en poäng och att det finns mer effektiva åtgärder för att beivra den illegala privata övningskörningen. Därför accepterar STR utredarens slutsats att inte gå vidare med detta förslag. Speciellt viktigt är förslaget att endast Trafikverkets eller legala trafikskolors fordon kan användas vid prov (3.2). Detta begränsar den illegala aktörens serviceutbud och gör det dessutom lättare för kunden att avgöra om det är en legal utbildare som anlitas eller inte.

Utredarens synpunkt att dubbelkommandon bör avinstalleras innan försäljning har naturligtvis en poäng. Detta görs i praktiken relativt ofta men innebär en extrakostnad för den enskilda trafikskolan vilket kan minska motivationen då man tvingas betala två gånger för montering.

STR anser dock att det faktum att det finns nästan 3 000 st. privatägda, påställda, fordon med dubbelkommando, bör föranleda en systematisk kontroll av dessa kopplat till andra kontrollmöjligheter som föreslås i utredningen. Ett innehav av sådant fordon kan styrka misstanke om att det rör sig om illegal trafikskoleverksamhet precis som utredaren framhåller.

Dessutom kan man antaga att den tekniska utvecklingen av fordon på sikt kommer göra behov av fysiska dubbelkommandon onödiga i autonoma fordon, dvs. då denna funktionalitet förmodligen kommer att vara en mjukvarufråga i fordonens styrsystem.

I sammanhanget väger STR även in att dubbelkommandot har en trafiksäkerhetshöjande effekt vid legal privat övningskörning givet att handledaren har kompetensen att nyttja den på rätt sätt. Här fyller introduktionsutbildningen en viktig roll för att vägleda handledaren mot en säker privat mängdträning.

Bilaga 3

Kommentarer kring *Åtgärder som kräver ytterligare utredning*

Genomförande av översynens förslag till nytt förarutbildningssystem (3.7.1)

Så snart åtgärder mot illegal verksamhet beslutats, införts och givit effekt, kan tempot i moderniseringen och utvecklingen av det svenska förarutbildningssystemet ökas.

STR har som vi tidigare påpekat sett denna utredning som ett fundament för en fortsatt utveckling av förarutbildningssystemet. En genomgripande utveckling behövs för att nå den stora kontexten av behovet av samklang med omvärlden då det gäller teknikutveckling och hållbarhet, digitaliseringens stora tekniksprång samt människors behov och krav på god utbildning och smarta transporter.

Utredningen pekar på att de förslag som fördes fram i den senaste utredningen om ett nytt förarutbildningssystem (från 2018/19): att digitalt utbildningsprotokoll, digital ledstång och vägledningstillfällen bör utredas och införas. STR stöttade dessa idéer då förslaget presenterades och har inte ändrat uppfattning. Förslagen utgör viktiga inslag i ett framtida utbildningssystem vilket bör bli mer fokuserat på kunskaper än prov och underlätta processen för den som vill utbilda sig ordentligt och inte chansa sig igenom systemet.

Vi väljer att inte gå in i detalj på dessa förslag då det som anges krävs mer utredning.

STR anser i detta sammanhang rent principiellt att det i ett nytt utbildningssystem bör fokuseras på att möjliggöra en bättre integration mellan utbildning och prov samt att systemet som sagt bör innehålla smarta incitament som lockar till att människor väl förbereder sig som trafikant. Denna princip att belöna och locka till viktig kunskap, torde även underlätta för politiskt reformarbete som rimligen snart bör inledas. Rätt utformat torde detta i slutändan leda till en effektiviserad process totalt sett och göra körkortet billigare och processen mer överskådlig och begriplig för körkortsaspiranten.

STR vet i likhet med många andra instanser, att andelen underkända prov under lång tid har ökat och är nu nere på historiskt låga resultat. Dessa underkända prov genererar en årlig intäkt till staten vilken t.ex. år 2020 uppgick till 221 miljoner kronor. Det är pengar som aspiranten ibland har finansierat med statligt studielån, eller surt förvärvade sparpengar. STR anser därför att ett tydligare fokus på kunskaper och struktur i inläringen skulle gynna alla inplanerade parter, samt sannolikt minska detta resursslöseri.

Vidare, STR anser t.ex. att det skulle vara bra att möjliggöra för utbildaren att kunna rapportera eleven direkt i ett vägledningssystem och att det bör finnas en koppling till utbildningsplattformar så att eleven ska få tillgång till utbildningsmaterial, bokning av vägledningstillfällen och andra obligatorier. Totalt sett får en körkortsaspirant som vill göra rätt, en tydligare vägledning och integration, och den som vill chansa och/eller köpa illegala tjänster, en betydligt svårare process.

STR vill dock peka på att risken är att utformningen av plattformar och digitala vägledningssystem lätt kan utvecklas till att bli för ambitiösa och komplexa: ett vägledningssystem bör inte ha ambitionen att försöka ersätta läraren. Då skjuter man vid sidan av målet och missar möjligheten att nå de högre målen i GDE-matrisen. I sammanhanget kan nämnas att sedan 2016 har 300 000 kundenkäter besvarats där STR:s medlemmars utbildningar har utvärderats inom de obligatoriska momenten och hela körkortsprocessen för personbil. Dessa kundenkäter administreras av externt företag utanför

STR samt i enighet med nationell NKI praxis. Idag har samtliga utbildningar (dvs. risk1A respektive Risk1B, introduktionsutbildningen och B-körkort) NKI-index över 80 (med mellan 35 och 50% svarsfrekvens). Genomgående får läraren de högsta betygen. Bristen på struktur och tydlighet i systemet är det som får mest kritik.

Tekniska hjälpmedel för att avskräcka användning av teknisk utrustning för fusk (3.7.2)

STR stöttar principiellt vidare utredningar i syfte att avskräcka brottslighet vid kunskapsprov, men har inte kompetens inom sakområdet för att kunna uttala sig om metaldetektorbåge är en effektiv metod relaterat till kostnader, praktiska och juridiska aspekter.

Ansiktsgenkänning och biometri (3.7.3)

STR stöttar principiellt vidare utredningar i syfte att avskräcka brottslighet vid kunskapsprov, men har inte kompetens inom sakområdet för att kunna uttala sig om ansiktsgenkänning och biometri är en effektiv metod relaterat till kostnader, praktiska och juridiska aspekter.

Bilaga 4

Kommentar kring beräkning av den årliga omsättningen för illegal förarutbildning och provfusk

STR har under många år önskat och argumenterat för verkningfulla åtgärder mot alla former av illegal förarutbildning, eller trafikskolliknande verksamhet vilket det också bl.a. kan benämnas, samt det som benämns som ”fusk” vid förarprov (vilket dock bör benämnas som brott vilket det är). Illegal utbildningsverksamhet, det vill säga tjänster kopplade till förarutbildning som erbjuds mot betalning i strid mot gällande regler, kan ta sig många olika uttryck. Det kan handla om övningskörning utan erforderliga tillstånd eller trafikskoleverksamhet som ger sken av att vara legal fast de saknar tillstånd. Drygt 90% av STR:s medlemmar, vilka utgör ungefär 80% av landets trafikutbildare, vet eller misstänker att det förekommer illegal förarutbildning på sin ort i stor eller liten omfattning. Denna andel har stadigt växt under 20 års tid. Den illegala verksamheten är ofta organiserad, stadigvarande och allt ifrån en heltidssyssla till deltidssyssla. Det kan också röra sig om verksamhet med tillstånd som inte följer regler för skatt eller utbildning. Det förekommer att man säljer hjälp till provfusk genom att sälja svar på tidigare filmade provfrågor eller ge assistans via hörsnäckor.

Den illegala verksamhetens ekonomiska omfattning är mycket svår att bedöma. Helt klart är att förarutbildningsbranschen är mycket hårt drabbad av illegal verksamhet, (eller brottslig konkurrens vilket den även kan benämnas).

Den legala verksamheten beräknas omsätta ca 2,5 miljarder kr per år. **Enligt STR:s beräkningar, på basis av de fakta och den kunskap som finns idag, kan den illegala verksamheten totalt sett omsätta uppemot en miljard kronor årligen, kanske t.o.m. mer, vilket om det stämmer i så fall utgör 30% av förarutbildningens totala omsättning per år.** Detta är som sagt en uppskattning vilken inte kan beläggas. Om vi räknar lågt och ponerar att den illegala verksamheten i praktiken endast uppgår till hälften av det som ovan beräknats, dvs. 500 miljoner kr per år, utgör denna ändå nästan en femtedel av den totala omsättningen för förarutbildningen, vilket är oacceptabelt mycket även det.

Som utgångspunkt för beräkningarna har STR tagit det faktum att bara ca 150 av de 3 000 privatägda påstådda personbilarna med dubbelkommando kan kopplas till branschen. Med ett grovt antagande att omkring 1 000 av dessa används för organiserad svart verksamhet och att de i snitt tar in 400 000 kr per år (en siffra i paritet med den omsättning som framkommit i ett aktuellt åtal, men bara hälften av det omskrivna fallet i Karlstad (mål nr B 1657-16) utgör denna del 400 miljoner. Till detta läggs mer sporadisk illegal övningskörning av mindre omfattning men med fler aktörer. Vi ser regelbundet annonser i sociala medier, Blocket etc. där handledning för privat övningskörning erbjuds och att där det framgår ett pris, eller indikation att avsändarens tjänster har ett pris vilket får överenskommas vid kontakt. Det är uppenbarligen inte tal om att verksamhet med tillstånd eller ideell verksamhet. Det finns ca 260 000 aktiva handledartillstånd. Om man ponerar att en procent, dvs 2 600, av dessa handledare ägnar sig åt illegal övningskörning på deltid och var och en tar in en fjärdedel av den omsättning som kunnat beläggas i samband med domstolsprövningar enligt ovan, dvs. 100 000 kr per år, förmodat via svarta Swish- eller kontanttransaktioner, omsätter denna grupp illegala ”deltidshandledare” totalt 260 000 miljoner kr per år.

Utöver detta har vi att addera intäkter från teoriprovfusket. Dessa är ännu svårare att beräkna. Totalt gjorde 158 000 personer kunskapsprovet under 2020 och det är ungefär lika många som gör Högskoleprovet under ett normalår. Vi har under de senaste åren i media allt oftare kunnat se att avancerad utrustning används vid provfusk vid teoriprov och att detta är organiserat. Hur utbrett det är, kan Trafikverket och Polis bättre svara på, men mot bakgrund av erfarenheterna från brottsmålet 2020, det s.k. ”högskoleprovsfusket”, och dess omfattning, ses det som rimligt att tro även teoriprovsfusk omsätter åtskilliga miljoner kronor.

Utöver detta ska fusk med rapportering från obligatoriska kurser ska också räknas med. Omfattningen av detta är svår att bedöma och torde vara betydligt mindre än ovan nämnda exempel.

Allteftersom mer information tillkommer, kan en fördjupad diskussion föras och en mer exakt beräkning göras av den illegala verksamhetens omfattning men hur man än räknar och beräknar är den orimligt omfattande.