

# Fortbildning för yrkesförarkompetens

Förslag på åtgärder i arbetets slutskede



© Transportstyrelsen

Väg- och järnvägsavdelningen  
Enheten för verksamhetsutveckling och stöd

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

Dnr/Beteckning TSG 2016-1052

Författare Michael Stridsberg  
Månad År Mars 2016

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

## Förord

Från och med den 10 september 2016 måste förare som utför godstransporter ha ett yrkeskompetensbevis. Förare som haft rätt att köra godstransporter innan 10 september 2009 har omfattats av hävdvunnen rätt och har inte behövt gå en grundläggande kompetensutbildning. Istället har kravet på dem varit att gå en kortare fortbildning.

Under hösten 2015 uppmärksammade Transportstyrelsen att få förare har fullföljt utbildningen och än färre fått sitt yrkeskompetensbevis. För att bidra till att finna om ytterligare åtgärder vore möjliga att sätta in från myndighetens sida initierades i början av 2016 en utredning vars resultat presenteras i denna rapport. Resultatet är ett antal förslag på tänkbara aktiviteter som har potential att leda till att fler förare skaffar och får sina yrkeskompetensbevis i tid.

Arbetet har utförts av Michael Stridsberg, utredare vid sektion omvärld. Ett stort tack riktas till medarbetare inom Transportstyrelsen och till företrädare för olika delar av branschen som bidragit med material och kunskap.

Borlänge, mars 2016

Stina Eklund  
Tf. chef sektion omvärld



## Innehåll

<b>1</b>	<b>INLEDNING .....</b>	<b>7</b>
1.1	Bakgrund.....	7
1.2	Syfte.....	7
1.3	Metod och avgränsningar .....	7
<b>2</b>	<b>YRKESFÖRARKOMPETENS – KRAVEN OCH NULÄGET .....</b>	<b>8</b>
2.1	Författningens krav rörande YKB .....	8
2.2	Yrkesförarnas arbetsmarknad .....	9
2.3	Utveckling rörande införskaffande av YKB .....	9
2.4	Identifierade risker .....	11
2.5	Internationellt genomförande av YKB .....	13
<b>3</b>	<b>GENOMFÖRDA AKTIVITETER .....</b>	<b>15</b>
3.1	Nationellt forum för YKB .....	15
3.2	Transportstyrelsens genomförda aktiviteter .....	15
3.3	Insatser från övriga organisationer .....	16
<b>4</b>	<b>FÖRSLAG PÅ YTTERLIGARE AKTIVITETER .....</b>	<b>16</b>
4.1	Tätare uppföljning .....	16
4.2	Etablera kontakt med transportköpare .....	17
4.3	Gå ut med egeninitierad nyhet med skarpt budskap .....	18
4.4	Organisera en YKB-chatt.....	18
4.5	Förbättra ”Frågor och svar” på hemsidan.....	19
4.6	Genomför en sista ansträngning vid ELMIA Lastbilmässan .....	20



# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Den 10 september 2016 måste alla som kör tunga godstransporter på svenska vägar, och inom resten av EES, inneha ett yrkeskompetensbevis (fortsättningsvis förkortat YKB). Bakgrunden till detta är ett EU-direktiv som är tänkt att bidra till säkrare godstransporter inom den europeiska unionen.<sup>1</sup>

Transportstyrelsen och branschen har under hösten 2015 uppmärksammat att få av de som bedöms vara berörda av kravet på fortbildning har genomgått denna. Detta är oroväckande då det från den 10 september 2016 är obligatoriskt att medföra ett YKB vid godstransporter med tung lastbil. Införandet av reglerna har varit känt sedan länge. Det finns en risk att det blir en anstormning till utbildarna i takt med att sista datum för införskaffande av beviset närmar sig. Transportstyrelsen har också uttryckt oro kring att det inte är säkert att korten med yrkeskompetensbevis, som måste medföras vid färd, kommer att hinna produceras i tid.

Transportstyrelsen har sedan flera år tillbaka arbetat med att kommunicera att yrkeskompetensbevisen måste införskaffas och på senare tid informerat om att tiden för att göra detta börjar rinna ut. Det finns även ett samarbete med branschen som även den tagit ett stort ansvar för och medverkat i informationsspridningen.

## 1.2 Syfte

Konsekvenserna av ett scenario där många förare inte får ut sina kompetensbevis i tid kan bli allvarliga för den svenska transportsektorn och för transportköparna. Syftet med denna rapport är att genom att studera de uppgifter och övrig tillgänglig information som finns undersöka vad som ytterligare kan göras för att nå ut med budskapet om att genomgå den nödvändiga fortbildningen.

Beroende på att tiden för införskaffande av yrkeskompetensbevis håller på att rinna ut är det viktigt att de insatser som görs i slutskedet är relevanta och riktar sig till rätt målgrupper. Målsättningen har varit att kunna identifiera de viktigaste områdena att jobba med i projektets slutskede.

## 1.3 Metod och avgränsningar

Detta arbete har byggts på tillgängligt material och existerande uppgifter tillsammans med insamling av kunskap som finns inom Transportstyrelsen

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransporter och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG.

och bland företrädare för branschen. Fokus har legat på att samla tillräckligt med bakgrundsinformation för att kunna föreslå framtida åtgärder, snarare än att samla in så mycket och så detaljerade uppgifter som möjligt.

Arbetet har utförts under en mycket begränsad tidsperiod för att de förslag som lämnas ska ha möjlighet att genomföras och få effekt. Det har därför endast varit möjligt att genomföra en begränsad mängd analyser.

## 2 Yrkesförarkompetens – kraven och nuläget

### 2.1 Författningens krav rörande YKB

Kraven på en förare för att berättigas ett YKB återfinns i tre författningar:

- Lag (2007:1157) om yrkesförarkompetens,
- Förordning (2007:1470) om yrkesförarkompetens,
- Vägverkets föreskrifter om grundläggande kompetens- och fortbildning för förare som utför gods- eller persontransporter.

Då kraven som träder i kraft i september 2016 gäller de förare som omfattas av så kallad hävdvunnen rätt, fokuserar beskrivningen på bestämmelserna rörande fortbildning. Vidare fokuseras på förare av godstransporter, då kraven för persontransportförare redan införts.

Hävdvunnen rätt omfattar de förare som innehaft körkortsbehörighet C1, C1E, C eller CE innan den 10 september 2009.<sup>2</sup> Denna rätt innebär att dessa förare inte omfattas av kravet på att genomgå en 280 timmar<sup>3</sup> lång grundutbildning som avslutas med prov. Istället räcker det att dessa förare genomgår en fortbildning omfattande 35 timmar. Inget prov behöver avläggas i samband med fortbildningen.

Fortbildningens 35 timmar får delas upp i delkurser omfattande minst sju timmar vardera. Syftet med fortbildningen är att uppdatera förarnas kunskaper om yrkets utförande. Särskild tyngdpunkt ska läggas vid trafiksäkerhet, förarens säkerhet och rationell bränsleförbrukning. I bilagan till förordningen om yrkesförarkompetens finns en fullständig förteckning över vilka ämnen och mål som ska ingå i en fortbildning.

---

<sup>2</sup> C1: medeltung lastbil.

C1E: medeltung lastbil med tungt släp.

C: Tung lastbil.

CE: Tung lastbil med tungt släp.

<sup>3</sup> Det finns möjlighet att genomgå en förkortad grundutbildning som omfattar 140 timmar.



Från den 10 september 2016 behöver förare som bedriver godstransporter ha ett YKB. Beviset måste medföras vid färd. Saknas YKB vid kontroll kan föraren dömas till penningböter, förutsatt att anmälan om förlust av bevisets inte gjorts. Förlustanmälan ska kunna styrkas.

Ansvar för att den som utför en godstransport har de tillstånd som krävs delas mellan föraren och transportören. Båda kan vid överträdelse dömas till dagsböter. Transportören kan dömas på grund av såväl oaktsamhet som uppsåt.

## 2.2 Yrkesförarnas arbetsmarknad

I Transportstyrelsens register finns ungefär en miljon människor som innehar tung behörighet. Av dessa bedömer branschen att ungefär 150 000 är aktiva förare, fördelat på 25 000 bussförare och 125 000 lastbilsförare.

En stor del av dessa förare, som berörs av kravet på yrkeskompetensbevis, arbetar inom åkerinäringen. Åkeribranschen präglas av en hög andel små företag. En dryg tredjedel av företagen på marknaden är enskilda företag och många av aktiebolagen har få eller inga anställda.<sup>4</sup> De större företagen står dock, av naturliga skäl, för en stor del av de anställda.

Många av företagen inom åkeribranschen är verksamma inom delmarknaderna bygg- och anläggning, fjärrtransporter, närdistribution och skogstransporter.<sup>5</sup> Bland transporterade varor är styckegods och samlastat gods den vanligaste kategorin, följt av livsmedel, drycker och tobak samt produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske.<sup>6</sup>

Utöver de förare som arbetar inom åkerinäringen finns också ett antal personer som arbetar med att köra transporter, men som inte är en del av åkerinäringen. Det kan exempelvis bero på att själva transporten inte utgör det huvudsakliga arbetsområdet.

## 2.3 Utveckling rörande införskaffande av YKB

Uppskattningar från branschen anger att ungefär 125 000 förare omfattas av kraven på YKB för godstransporter. Det är en stor mängd förare, inte minst jämfört med vid införandet av YKB för bussförare, som berörde cirka 25 000 förare. Utvecklingen har varit långsam, vilket är det främsta skälet till Transportstyrelsens och branschens oro att alla inte kommer hinna färdigt med sin fortbildning i tid.

<sup>4</sup> Transportstyrelsen 2015 Godstrafikmarknaden på väg – producenter.

<sup>5</sup> Sveriges Åkeriföretag.

<sup>6</sup> Trafikanalys Statistik 2015:21 Lastbilstrafik 2014.

Tabell 1: Utveckling antal som genomgått fortbildning för respektive erhållit yrkeskompetensbevis, godstransporter. Ackumulerade värden. Uppskattat målanttal 125 000 förare.

	2014-01-23	2014-04-16	2014-08-04	2014-11-13	2015-02-24	2015-05-29	2015-08-27	2015-11-05	2016-01-21
Antal som genomgått fortbildning	1 259	1 496	1 671	2 316	4 551	10 631	13 361	18 225	25 838
Antal som erhållit YKB	1 159	1 327	1 509	1 842	3 081	7 036	10 188	13 057	16 467

Källa: Transportstyrelsens register.

I mitten av januari 2016, som är de senast tillgängliga uppgifterna, hade knappt 26 000 förare genomgått hela fortbildningen. Vid samma tidpunkt hade ungefär 16 500 förare erhållit sina YKB. Det betyder att ungefär en femtedel av förarna genomgått den obligatoriska utbildningens alla delar, och att endast 13 procent fått ut sina bevis och i nuläget är berättigade att köra godstransporter från den 10 september 2016.

En svaghet med siffrorna är att det inte är känt hur många förare som har påbörjat sin utbildning. I och med att utbildningen får delas upp finns en möjlighet att många av de cirka 100 000 förare som ännu inte genomgått fortbildningen har påbörjat densamma och kanske bara har enstaka kurstillfällen kvar. Uppgifter från utbildningsföretagen har dock varit något oroande. Inblandade aktörer väntade sig en kraftig ökning av bokningar av fortbildningsutbildningar efter årsskiftet, men en sådan ökning har inte kunnat märkas av. Dock menar Sveriges Åkeriföretag att de har märkt av en ökning av förare som genomgår utbildningstillfällen i deras regi, avseende såväl de första som de avslutande stegen.<sup>7</sup>

På persontransportsidan började kraven för YKB gälla den 10 september 2015. Bussbranschen och åkeribranschen är till sin utformning och struktur väldigt olika, varför stor försiktighet bör iakttas vid jämförelser mellan dem. Dock kan det vara intressant att studera hur utvecklingen såg ut även för dessa förare i samband med att kraven började gälla för dem, inte minst för att få en bättre förståelse kring den problematik som föreligger.

<sup>7</sup> Uppgifter från Mats Andersson, Sveriges Åkeriföretag.

Tabell 2: Utveckling antal som genomgått fortbildning för respektive erhållit yrkeskompetensbevis, persontransporter. Ackumulerade värden. Uppskattat målanttal 25 000 förare.

	2014-01-23	2014-04-16	2014-08-04	2014-11-13	2015-02-24	2015-05-29	2015-08-27	2015-09-09
Antal som genomgått fortbildning	7 370	8 918	10 044	12 145	16 042	24 017	28 883	29 946
Antal som erhållit YKB	6 809	8 147	9 456	10 760	13 486	20 648	26 917	28 409

Källa: Transportstyrelsens register.

Ett drygt år innan kraven om YKB började gälla för persontransporter hade ungefär 40 procent av de uppskattade 25 000 förarna genomgått sin utbildning, och andelen som fått sitt bevis var nästan lika hög. Ungefär tre månader senare var andelen utbildade uppe i knappt hälften. I slutet av maj, alltså knappt tre månader innan sista datum för införskaffande av YKB, hade över 24 000 förare fullföljt utbildningen. I slutet av augusti hade antalet utfärdade YKB överstigit målantalet. Den 9 september 2015 hade knappt 30 000 förare genomgått fortbildningen, alltså nästan 5 000 förare mer än vad branschen räknade med var aktiva.

Bussbranschen är en mindre bransch än åkeribranschen, både sett till antal företag och antal förare. Det gör att mängden förare att utbilda var betydligt färre vid införandet av YKB för persontransporter. Enligt uppgifter från Sveriges bussföretag avseende år 2014 var knappt 20 000 personer anställda i linjebussföretag och drygt 4 000 i charterbussföretag.<sup>8</sup> En övervägande majoritet av dessa var anställda i företag med 100 eller fler anställda. Inom åkeribranschen är betydligt fler anställda i mindre företag eller agerar som egenföretagare (se avsnitt 2.2). Erfarenheter från införandet av YKB på både person- och godstransportsidan har visat att större företag i regel har bättre koll och utbildar i bättre tid än mindre företag och egenföretagare. Detta kan delvis bero på att det redan vid införandet av krav på YKB fanns en uppgörelse mellan arbetsmarknadens parter om att anställda i åkeriföretag skulle få avsatt minst en kompetensutvecklingsdag varje år.<sup>9</sup> Det fanns således redan en inarbetad rutin för att låta de anställda utbilda sig.

## 2.4 Identifierade risker

Att införskaffandet av YKB utvecklats så långsamt kan ha en mängd olika orsaker. Det finns inbyggda faktorer i införandet som indirekt motiverar förare och företag på individuell nivå att avvakta i det längsta med

<sup>8</sup> Sveriges Bussföretag 2015 Statistik om bussbranschen 2015.

<sup>9</sup> Prop. 2007/08:10 Kompetens hos yrkesförare.

utbildning och betalning. I ett större perspektiv kan ett sådant synsätt dock leda till problem och förluster för såväl företagen som förarna.

Transportstyrelsen har identifierat två risker som bedöms vara de som kan leda till de allvarligaste konsekvenserna:

1. Det kan finnas förare, särskilt sådana som inte befinner sig i åkeribranschen, som inte vet om att kraven på YKB finns och att de själva omfattas av dem.
2. Förare eller företag väntar med att gå färdigt fortbildningen eller att betala in avgiften för YKB.

Ungefär 75 % av förarna bedöms av branschen på något sätt vara anslutna eller ha koppling till de organisationer Transportstyrelsen samverkat med i samband med införandet av YKB. Det innebär att många företag och förare haft goda möjligheter att bli informerade om kraven, men det finns en risk att alla inte nåtts av informationsinsatserna. Detta gäller främst små- och egenföretagare, särskilt de som inte är anslutna till arbetsgivarorganisationerna, samt förare som inte arbetar inom åkerinäringen. En utmaning är därför att nå dessa för att säkerställa att de är medvetna om kraven de behöver leva upp till.

Något förenklat går det att säga att de stora företagen har god koll på kraven och att de anställda lever upp till dessa. Flera av de större företagen håller dessutom själva i utbildningen av sina förare och slipper således anlita externa utbildare, något som också underlättar kontroll över vilka kursmoment förarna genomgått. Bland mindre företag är bilden mer varierad. Många har koll och tar ansvar för förarnas utbildning, men det finns undantag. Dessa företag har inte heller resurserna att utbilda sina förare själva utan behöver anlita en utbildare med tillstånd.

Transportstyrelsen har nåtts av indikationer på att företag och förare avvaktar med att gå färdigt sin utbildning alternativt att betala in avgiften för att få sina YKB. Det kan finnas flera anledningar till att göra på detta sätt. En anledning är för att YKB-fortbildning behöver genomföras var femte år och det är datumet på beviset som utgör gränsen. Det betyder i sin tur att ju längre en förare väntar med att få sitt bevis, desto längre tid kan det dröja innan han eller hon behöver genomgå ytterligare fortbildning. Att göra på detta sätt kan innebära en fördel för den enskilde föraren, men innebär också vissa risker. Kapaciteten i tillverkningen av YKB-kort är begränsad och alltför många ansökningar de sista dagarna kommer att leda till att alla inte får sina bevis i tid, vilket kan göra att de inte kan arbeta under en period.

I ett företagsperspektiv kan det finnas ett flertal anledningar till att avvakta med såväl utbildning av förare som betalning. Att utbilda förare innebär en

kostnad för företagen, både för själva utbildningen samt för den tid då arbetstagaren inte kan utföra inkomstbringande arbete. Skulle en förare välja att efter att ha genomgått sin utbildning och fått sitt YKB byta arbetsgivare skulle det innebära en kostnad för företaget som de inte får ut någon nytta av. I och med att många företag på åkerimarknaden är små företag så kan kostnaden för att låta sina förare gå utbildningen vara betydande sett till företagets omsättning. Det finns även uppgifter som pekar på att företag endast låtit utbilda de förare som haft tillsvidareanställning.

I ett företagsperspektiv finns också en allmän ekonomisk rationalitet som säger att betalningar ska göras så sent som möjligt. Detta beror på att det anses bättre att ha likvida medel tillgängliga så länge som möjligt.<sup>10</sup> Detta synsätt kan göra att företag väljer att avvakta med att betala in avgiften för YKB. Även här finns dock risken att förarna inte får ut sina bevis i tid, vilket kan leda till försenade leveranser, uteblivna körningar och missade uppdrag. Det kan kosta företagen stora belopp.

Ytterligare en faktor som kan ha bidragit till att företag och förare avvaktat med att betala in YKB-avgift är att det förekommit att utbildare uppmanat till detta. Hur vanligt förekommande detta varit är inte klarlagt. Förare som genomgår YKB-fortbildning har rätt att vänta upp till ett år från sista utbildningstillfället med att betala in avgiften.<sup>11</sup> Detta har dock i några enstaka fall fått till följd att förare som genomgått utbildningen men avvaktat med att betala in blivit tvungna att gå om utbildningen, då de helt enkelt väntat för länge med att betala.<sup>12</sup>

## 2.5 Internationellt genomförande av YKB

Yrkeskompetensbevis är eller håller på att bli ett krav i hela den europeiska unionen samt Norge, Island och Liechtenstein. Hur länder gått tillväga för att införa kraven och när detta gjorts varierar kraftigt. Tabell 3 ger en, i vissa fall kraftigt, förenklad bild av vilka datum som gällt i olika länder för person- respektive godstransporter.

---

<sup>10</sup> Principen bygger på pengar in så tidigt som möjligt och pengar ut så sent som möjligt, eftersom medlen kan förräntas om de kontrolleras av företaget.

<sup>11</sup> Förordning (2007:1470) om yrkesförarkompetens 4 kap. 2 § 2 st.

<sup>12</sup> <http://www.akeritidning.se/svensk-akeritidning/nyheter/2016/02/22/missade-betala-nu-tvingas-hela-foretaget-gora-om-ykbn>.

Tabell 3: Införandedatum för YKB i Europa, förenklad tabell.<sup>13</sup>

Land	Sista införandedatum persontransporter	Sista införandedatum godstransporter
Belgien	2015-09-10	2016-09-10
Bulgarien	2013-09-10	2014-09-10
Cypern	2012-01-26	2012-01-26
Danmark	2013-12-31	2014-12-31
Estland	2011-09-01	2011-09-01
Finland	2013-09-10	2014-09-10
Frankrike	2011-09-10	2012-09-10
Grekland	2013-09-10	2014-09-10
Irland	2009-09-10	2010-09-10
Italien	2013-09-10	2014-09-10
Lettland	2013-09-10	2014-09-10
Litauen	2013-09-10	2014-09-10
Luxemburg	2015-09-10	2016-09-10
Malta	2013-09-09	2014-09-09
Nederländerna	2015-09-10	2015-09-10
Norge	2015-09-10	2016-09-10
Polen	2014-09-12	2014-09-12
Portugal	2015-09-10	2016-09-10
Rumänien*	-	-
Slovakien	2013-09-10	2014-09-10
Slovenien	2008-10-01	2009-10-01
Spanien	2015-09-10	2016-09-10
Storbritannien	2013-09-09	2014-09-09
Sverige	2015-09-10	2016-09-10
Tjeckien	2011-08-01	2011-08-01
Tyskland	2015-09-10	2016-09-10
Ungern	2013-09-10	2014-09-10
Österrike	2013-09-10	2014-09-10

\*Enligt uppgift har Rumänien haft ett system för YKB på plats sedan 2003.

Källa: EU-kommissionens sammanställning, tillgänglig via [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se).

I tabellen presenteras sista datum för införande av YKB. I vissa länder har olika datum bestämts beroende på förarens ålder, när deras körkort utfärdats med mera. Tabellen är sålunda förenklad och bör användas med

<sup>13</sup> Olika länder tillämpar olika system för vilka datum som gäller. De här angivna datumen är de absolut sista datumen som förekommer i respektive land. Krav på att inneha YKB tidigare kan förekomma på grund av exempelvis förarens födelsedatum eller körkortets giltighetsdatum. Uppgifter saknas för Kroatien, Island och Liechtenstein.

försiktighet. Vad som kan sägas utifrån den är att Sverige valt att lägga införandet av YKB så sent som direktivet tillåter. Det har även ett flertal andra länder, såsom Tyskland, Belgien och Nederländerna, gjort.

Tyvärr finns det få internationella erfarenheter angående svårigheter i samband med införandet av YKB. Dock kan det konstateras att det inte förekommit rapporter om att några större problem skulle ha uppstått, varför ett rimligt antagande är att införandet än så länge inte inneburit några stora bekymmer i övriga länder. Att rapporter om problem inte inkommit från länder som implementerat direktivet tidigare tyder även på att det inte är införandedatumet i sig som innebär problem.

### **3 Genomförda aktiviteter**

#### **3.1 Nationellt forum för YKB**

2014 skapades samarbetsplattformen Nationellt forum för YKB. Det är en samverkansgrupp initierad av Transportföretagen. I samarbetet ingår, förutom Transportföretagens delförbund Biltrafikens Arbetsgivareförbund och Sveriges Bussföretag, Sveriges Åkeriföretag, TYA (Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd), Transportarbetareförbundet, Kommunal, STR (Sveriges Trafikskolors Riksförbund) och Transportstyrelsen. Tanken är att kunna lyfta frågor av övergripande karaktär rörande utbildningen, dess utformning och effekter för transportbranschen.

Via Nationellt forum för YKB har det varit möjligt för parterna att nå ut med gemensamma budskap rörande införandet av YKB och behovet av att förare genomgår fortbildning. Detta har gjorts bland annat genom gemensamma debattartiklar och spridande av nyheter i alla forum som aktörerna har kontroll över. Ett flertal av aktörerna har också deltagit i andra aktiviteter, exempelvis ett seminarium vid ELMIA Lastbilmässan i augusti 2014.

#### **3.2 Transportstyrelsens genomförda aktiviteter**

Transportstyrelsen har under en lång tid arbetat med att kommunicera att förare behöver fortbilda sig och skaffa YKB för att få fortsätta köra transporter. Kommunikationen har skett på ett antal olika sätt, bland annat genom samråd med företrädare för åkerinäringen, deltagande vid seminarier och konferenser, framtagande av informationsmaterial i form av affischer och broschyrer med mera.

Framöver har Transportstyrelsen även planerat ett flertal aktiviteter för att nå ut till de som ännu inte fullföljt sin fortbildning. Bland annat har ett utskick förberetts som går ut till samtliga ägare av tunga lastbilar. Denna

avgränsning gör att många berörda nås, samtidigt som populationen, och därmed kostnaderna, för utskicket blir hanterbara. Som nämnts så är antalet personer som innehar tung körkortsbehörighet betydligt högre än antalet förare verksamma inom branschen. Transportstyrelsen har även planer på att delta vid ELMIA Lastbilmässan i augusti.

### **3.3 Insatser från övriga organisationer**

Bland övriga aktörer, främst inom Nationellt forum för YKB, har ett antal insatser gjorts på olika nivåer för att nå ut med information om YKB. Transportföretagen har genomfört informationsmöten runt om i landet vid ett 20-tal tillfällen, gjort utskick till sina medlemmar och även informerat närliggande organisationer inom gruppen. Sveriges Åkeriföretag har genomfört ett antal informationsinsatser på regional nivå och tagit upp temat i tidningen Svensk Åkeritidning med jämna mellanrum. Samtliga organisationer har även tillhandahållit information om YKB på sina respektive hemsidor.

## **4 Förslag på ytterligare aktiviteter**

Utifrån de erfarenheter som fångats upp i rapporten lämnas ett antal förslag på aktiviteter som skulle kunna genomföras innan tiden för att skaffa YKB rinner ut. Förslagen är av varierande karaktär och skulle kräva olika typer av insatser för att genomföras. De är tänkta att kräva begränsade ekonomiska resurser, istället är det främst arbetstid som behöver avsättas för att de ska kunna genomföras. De kan behöva fortsatt bearbetning och ska i första hand ses som inspel kring vad som är möjligt att göra under den begränsade tid som återstår. Vissa förslag kan uppfattas som drastiska, vilket är en tanke för att uppmuntra till nytänkande.

### **4.1 Tätare uppföljning**

I slutskedet av arbetet med införandet av YKB är det av vikt att ha en bra bild av nuläget och hur utvecklingen ser ut. Beroende på utvecklingen kan olika metoder för att nå ut vara lämpliga. En observation som gjorts är att uppföljningen av hur många som genomgått fortbildning och erhållit YKB gjorts relativt sällan. Då det återstod en hel del tid innan reglerna började gälla kan det ha funnits fog för detta, men nu är läget ett annat. För att nå upp till den uppskattade nivån om 125 000 förare som behöver YKB behövs ett snitt på ungefär 10 000 förare per månad som blir klara med sin fortbildning fram till 10 september. Att utvecklingen sker i fas med detta är av yttersta vikt och därför behöver uppföljning av statistiken göras oftare än vad som gjorts hittills. Ett förslag är därför att enhet behörigheter på Transportstyrelsen, som begärt ut statistik hitintills, begär ut uppgifter om



fullföljda fortbildningar och erhållna bevis en gång i månaden fram till dess att reglerna om YKB träder ikraft.

Att begära ut siffror för egen uppföljning har ett värde i sig, men det är inte tillräckligt. Framtagna uppgifter bör kommuniceras utåt, och då är externwebben den främsta kanalen att använda. Det skulle kunna göras genom en typ av illustrativ figur, exempelvis en klocka eller stapel, som kan illustrera hur många som genomfört fortbildningen och hur mycket tid som återstår.

Utöver att vara till hjälp i Transportstyrelsens uppföljningsarbete kan aktuella siffror även tillföra nytta för branschen om de får ta del av dessa. Aktuella siffror är alltid av nytta i utåtriktat påverkansarbete och skapar en möjlighet att ständigt kunna återkomma till frågan om införandet. Det skapar möjligheter till medialt fokus och blir därigenom ett sätt att nå ut med information om såväl kraven på YKB som hur situationen utvecklas. Transportstyrelsen bör därför kontakta branschen för att höra efter om de har önskemål om lämpligt datum för att ta fram uppgifterna varje månad för att exempelvis passa med publiceringsdatum för tryckta tidningar.

## 4.2 Etablera kontakt med transportköpare

Arbetsgruppen inom YKB har själva identifierat att det vore bra att kunna etablera kontakt med branscher som i hög utsträckning nyttjar transporttjänster. Då köparna vill vara säkra på att deras transporter fungerar som de ska ligger det i deras intresse att förarna som anlitas har de behörigheter som krävs. De bör därför ha ett intresse av att delta i att motivera företag och förare att genomgå den nödvändiga fortbildningen.

För att underlätta etablering av kontakter har ett antal bransch- och arbetsgivarorganisationer identifierats. Dessa bör ha goda kontakter inom sina respektive branscher och kan förhoppningsvis bidra med kunskap och visst påverkansarbete.

Tabell 4: Branschorganisationer inom för godstransporter viktiga områden.

Bransch	Organisation
Bygg- och anläggning	Sveriges Byggindustrier
	Maskinentreprenörerna
Natur- och jordbruk samt djur	Skogs- och lantarbetsgivareförbundet
Skogsbruk	Skogsindustrierna
Livsmedel	Svensk Handel
	Livsmedelsföretagen

### 4.3 Gå ut med egeninitierad nyhet med skarpt budskap

Som myndighet ska Transportstyrelsen vara försiktig med att vara alltför skarp i annonsering, nyhetsrapportering med mera. Dock är det nödvändigt att vid en situation som kan få allvarliga konsekvenser våga vara tydlig med vilka dessa kan bli. Ett förslag är därför att under våren gå ut med en nyhet som presenterar utvecklingen för genomförda kurser och utfärdade bevis tillsammans med ett budskap om tänkbara konsekvenser.

Tanken med en nyhet av detta slag är att få så mycket spridning som möjligt och göra fler uppmärksamma på tänkbara samhällskonsekvenser som kan uppstå om inte något drastiskt sker i utvecklingen. De analyser myndigheten låtit ta fram pekar på att lastbilsförare är storkonsumenter av till exempel kvällstidningar. För att få plats i en sådan krävs i regel nyheter av sensationskaraktär, där en uppseendeväckande rubrik kan användas. I en nyhet av denna typ kan det därför vara av värde att tänka i termer av hur vi kan nå ut med ett tydligt budskap.

En nyhet med sensationsvärde kan ta sin utgångspunkt i flera olika teman. Ett tänkbar sådant är att propagera att transporter är nödvändiga för att samhället ska fungera och att samhällsfunktioner riskerar att haverera om lastbilar inte rullar. Inriktningen kan sammanfattas i den tänkta rubriken:

*”I höst stannar Sverige”*

Nyheter med detta, eller liknande, tillspetsade budskap har chans att slå igenom och bli uppmärksammade i media. Sannolikt är det även möjligt att finna lokala vinklingar på dem och de kan få transportköpare, såväl privata som offentliga, att fundera kring om de transportörer de anlitar uppfyller kraven. Det kan i sin tur sätta press på transportörerna att slutföra sina utbildningar för att kunna visa upp att de har alla tillstånd som krävs.

### 4.4 Organisera en YKB-chatt

Vid kontakter med företrädare för organisationer inom Nationellt forum för YKB har det framkommit att det sannolikt är så att det finns förare och företag som inte har koll på de nya bestämmelsernas införande. Detta är naturligtvis mycket allvarligt och riskerar att leda till en situation där åkare omedvetet bryter mot lagstiftningen. Det har även framkommit att det fortfarande finns de som tror att kraven om fortbildning kommer att dras tillbaka eller att det kommer finnas möjligheter till undantag och dispenser.

I samband med införanden av nya bestämmelser såsom dessa är det vanligt att det uppstår frågor bland berörda. Sådana frågor kan röra hur bestämmelserna påverkar dem, vad de måste göra för att leva upp till nya krav med mera. Transportstyrelsen, övriga aktörer inom Nationellt forum för YKB och ett flertal andra företag och organisationer har genomfört

aktiviteter för att informera och besvara sådana frågor. Att de kvarstår visar dock på att man inte lyckats nå ut till alla. Därför kan det vara värt att prova nya metoder för en mer direkt kontakt med förare och företag.

Ett sätt att nå ut på ett riktat sätt är att organisera en webbaserad chatt där vem som helst får möjlighet att ställa frågor om införandet av YKB. I en chattmiljö kan frågeställare få snabba, direkta svar på just sina frågor utan att riskera att till exempel behöva sitta i telefonkö. Det skapar också möjligheter att nå ut med information till fler än frågeställarna, då vem som helst även kan läsa svaren på frågorna och därigenom få svar på sina frågor genom någon annan, men ändå som en förstahandsuppgift.

En svårighet med att anordna en chatt skulle vara att nå ut med information om att den ska hållas. Risken finns att informationen bara når ut till de som redan är medvetna och har nåtts av tidigare budskap. Dock är en del av riskgruppen sådana som känner till kraven men trots och alltjämt tror att kraven inte kommer att fullföljas. Bland de som vid något tillfälle nåtts av information kan det även vara bra att bli påmind. De som känner till kraven kan också ha frågor och funderingar som gjort att de avvaktat med att genomgå utbildningen. Därför kan det vara värt att utnyttja de kanaler och samarbeten som står till förfogande för att nå ut till så många som möjligt och skapa engagemang inför en direkt informationskanal i form av en chatt.

#### **4.5 Förbättra ”Frågor och svar” på hemsidan**

På Transportstyrelsens hemsida finns information om införandet av YKB och vad som gäller för att få bedriva transporter framöver. Flera andra sidor med information om YKB länkar också till Transportstyrelsens hemsida. Den bör således vara en viktig informationskälla för många som är intresserade av information om YKB.

Under en rubrik på sidorna om YKB finns frågor och svar om hävdvunna rättigheter och utbildning. Tanken med dessa är att ge svar på de vanligaste frågorna och på så sätt tillhandahålla lättillgänglig information och minska behovet av direkt kommunikation. Vid en genomgång av svaren på frågorna framkommer dock att de i ett antal fall har gjorts onödigt krångliga och inte kan sägas leva upp till ambitionen om att tillhandahålla lättillgänglig information. Ett exempel på detta ges i Tabell 5.

Tabell 5: Exempel på fråga och svar om yrkeskompetensbevis.

Fråga	Kommer jag att kunna få dispens från kraven att ha gått fortbildning innan 2015 respektive 2016?
Svar	Grunden för reglerna är att du måste ha genomfört din första fortbildning innan den 10 september 2015, för att få fortsätta att köra persontransporter med buss eller innan den 10 september 2016 för att få fortsätta köra godstransporter med tung lastbil. Då krävs att alla förare som omfattas av krav på yrkeskompetensbevis har ett sådant och medför det under färd. "Deadline" för när förare med hävdvunna rättigheter senast ska ha gått sin första fortbildning och fått ett yrkeskompetensbevis gäller inom hela EES-området. Transportstyrelsen har inte getts möjlighet att bevilja undantag.

Källa: [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se).

I exemplet har frågeställaren ställt en tämligen rak och tydlig fråga kring om det är möjligt att beviljas dispens från reglerna om att ha genomgått fortbildning. Svaret innebär dock en lång utläggning om vilka regler som gäller, att reglerna gäller inom hela EES-området och så vidare. Först i slutet ges något som liknar ett svar på den ursprungliga frågan. Här finns klar förbättringspotential vad gäller tydlighet från Transportstyrelsens sida. I just detta exempel borde svaret ha inletts med det som i nuläget ligger sist. Det raka svaret på frågan är: nej, det kommer inte vara möjligt att få dispens från kraven. Varken Transportstyrelsen eller någon annan aktör har möjlighet att bevilja dispens från reglerna om YKB och det borde framgå av svaret.

Det här är ett exempel och det finns fler på Transportstyrelsens hemsida. Ett förslag till åtgärd är därför att gå igenom de frågor och svar som finns upplagda och se över formuleringarna. Det kan även vara aktuellt att addera ytterligare frågor och svar för att nå ut med så mycket information som möjligt på ett sätt som gör att den lever upp till Transportstyrelsens mål att vara engagerade, begripliga och pålitliga.

#### **4.6 Genomför en sista ansträngning vid ELMIA Lastbilmässan**

ELMIA Lastbilmässan genomförs i slutet av augusti 2016. Det är alltså bara några dagar innan alla förare måste ha sina YKB. I ett sådant skede är det alltför sent att genomföra en insats för att få förarna att genomföra sina utbildningar. Vad som däremot är möjligt är att få de som genomgått utbildningen men ännu inte betalat in avgiften för att få sitt YKB att göra det. Det finns enligt uppgift en hög kapacitet i tillverkningsprocessen av YKB-korten, men vid alltför många ansökningar under kort tid kan det bildas en flaskhals. Denna kan leda till att förare inte får ut sina kort i tid, alternativt att tillverkningen behöver ställas om så att exempelvis tillverkningen av körkort tar längre tid. Därför kan det vara av stort värde

om det går att få förare att betala in något jämnare under perioden från mässan till och med sista datum.

ELMIA Lastbilmässan lockar många deltagare inom branschen och gör det möjligt att nå rätt målgrupp. Att vid ett sådant tillfälle nå ut med ett tydligt och kärnfullt budskap kan få effekter som dämpar de konsekvenser som annars kan uppstå i form av en flaskhals den sista veckan. Ett sådant budskap skulle kunna gå i stil med:

*”Vänta inte. Betala nu!”*

Budskapet kan och bör riktas till både företag och enskilda. Slår budskapet igenom kan det ge en jämnare ström av betalning och därigenom för tillverkning, något som har potential att minska flaskhalsproblematiken. Under de tio dagarna mellan mässans avslutande fram till sista dag för YKB finns kapacitet att tillverka ungefär 40 000 YKB-kort, utan att ställa om produktionen.