

Notat om kørelærere som prøvesagkyndige.

Indledning.

Dette notat vil adressere den mangel på køreprøver, som nu har været et vedvarende problem gennem flere årtier. Der har været store forhåbninger til, at overgangen til Færdselsstyrelsen i sig selv løste problemet, men det har desværre ikke været tilfældet.

Situationen er nu så uholdbar og kritisk at der skal igangsættes nogle tiltag, der kan løse situationen på både kort og lang sigt. Kørelærerforeningen vil derfor beskrive et løsningsforslag i det følgende.

Baggrund.

Politiet har traditionelt stået for køreprøverne i Danmark, men nu er disse overgået til Færdselsstyrelsen. Et tilbagevendende problem, har været manglen på tider til køreprøver, som var afledt af en række faktorer og ofte forklaret af manglende ressourcetildeling fra politiets side. Et tilstødende problem, har været at politiet samtidig har været kontrolmyndighed for kørelærerne i forbindelse med håndhævelse af reglerne om køreundervisningen. Det har givet et problemfyldt samarbejde uden mange handlemuligheder for kørelærerne.

Det er formentlig denne gamle tradition, der har medført at en køreprøve har en særlig status som en prøve og måling af en persons kompetenceniveau, der kun kan klares af en særlig specialuddannet embedsmand. Set fra kørelærernes synspunkt var dette en historie, som politiet gladeligt vedligeholdt for at holde på området.

Kørelærerforeningen vil gerne påpege, at et kørekort ikke er meget anderledes end et truckcertifikat, eller en svendeprøve for maskinsnedkere. Vi skal i første omgang væk fra tankegangen om, at en køreprøve er noget specielt og i stedet sammenligne den med samfundets mange andre måder at måle kompetencer på.

Knallertkørekort er en opgave kommunen står for. Her er andre myndigheder slet ikke inde over. Ved et flycertifikat, er det instruktøren der bestemmer, når du er dygtig nok. Alle andre uddannelser, folkeskolen, gymnasier, universiteter osv, er det læreren der eksaminerer, og en censor fra et andet undervisningssted der bestemmer bestået/ikke bestået.

Løsningen.

Manglen på prøver kan føres tilbage til manglen på prøvesagkyndige. For at løse problemet er der brug for en stor og fleksibel pulje af personer, der kan være sagkyndige ved en køreprøve. Og hvem egner sig bedre end kørelærerne selv?

Der er ofte fremsat en række forbehold om dette, men inden for mange andre uddannelser er der et velfungerende censorsystem på tværs af landet. Her tages der højde for, at der sker en tilfældig udvælgelse og at lærer og censor ikke matches på et lokalt niveau. Der er derfor grund til at betragte en køreuddannelse som en uddannelse på linje med andre erhvervsuddannelser.

Vi foreslår derfor en løsning hvor kørelærerne selv kan være censorer/sagkyndige, som et supplement til de fastansatte sagkyndige, så udsving i efterspørgslen kan opfanges. Det er klart, at der er nogle udfordringer, men ikke nogen der ikke kan løses ved lidt pragmatisk tænkning. I første omgang kan der hurtigt udformes et 2-dages kursus som intro til de kørelærere der ønsker at indgå i puljen af sagkyndige. Kurset gennemføres af Færdselsstyrelsen og gennemgår lovgivning, de tekniske formalia, afregning mv.

Færdselsstyrelsen bevarer sin status som teknisk udbyder, og styrer tilmelding via de nuværende IT-systemer, så løsningen drejer sig primært om at Færdselsstyrelsen skal kunne leje alle kørelærere til at være prøvesagkyndige. Derved bliver det op til branchen selv, at sørge for den rette forsyningssikkerhed, og at problemstillingen ikke genopstår.

Naturligvis skal der være en koordinering, så en kørelærer får tildelt et minimum antal prøver i sammenhæng, så det praktisk og økonomisk kan svare sig for en kørelærer at påtage sig opgaven, når der evt. skal rejses på tværs af landet. Samtidig skal der være en tidsmæssig fordeling, men det er alt sammen funktioner der forholdsvis enkelt kan indbygges i et digitalt system.

Tilfældighed i match mellem køreprøver og sagkyndig.

Det skal sikres, at der er en tilfældighed i tildelingen af sagkyndige, så man ikke selv kan vælge en sagkyndig man har speciel positiv reference for. Systemet kendes inden for skoleverden hvor censorerne fordeles ud fra en fælles pulje hvor udbud og efterspørgsel matches.

Godkendelse som sagkyndig.

Der skal opstilles en række kriterier for, hvordan en kørelærer kan godkendes som sagkyndig. Det vil være hensigtsmæssigt at rigtig mange kørelærere kan godkendes, fordi det også giver kørelærerne en faglig erfaring at være ude som sagkyndig. Kriterierne kan f.eks. være min. 5 års erfaring osv.

Man kan også tænke sig, at de sagkyndige skal godkendes til særlige områder, fordi der kræves et vist kendskab til de lokale trafikale forhold. Det betyder at den sagkyndige kan have en godkendelse som er begrænset geografisk, og som kan udbygges ved at den sagkyndige opnår kendskab til nye områder. Der skal derfor være adgang til, at man opnår dette lokale trafikalskendskab og, at de kan dokumenteres på den enkeltes tilladelse.

Økonomi

For en køreprøve afregnes der et fast honorar til den sagkyndige. Det betyder at enhver kørelærer, der har den nødvendige tilladelse, kan påtage sig en række køreprøver. Honoraret udbetales fra Færdselsstyrelsen.

Planlægning.

Færdselsstyrelsen udformer en mere fleksibel tilgang til køreprøvebooking, så behovet hele tiden dækker de lokale forhold. Ud fra den konstaterede efterspørgsel, tildeles der prøvedage til puljen af køreprøvesagkyndige. Den store fordel med dette setup er, at ansvaret for ventetid flyttes over til kørelærerne selv, fordi deres branche selv skal stille med de ressourcer der er nødvendige, for at have korte ventetider. Man hører jo heller aldrig om, at f.eks.

erhvervsskoler klager i det offentlige rum om mangel på censorer, simpelthen fordi der er en fælles interesse blandt skoler og lærere om, at få systemet til at fungere.

Forhold på prøvestederne.

I forbindelse med et nyt system skal der ske en gennemgang og opgradering af forholdene på de enkelte prøvesteder. Alle, dvs. kørelærerne, eleverne og de prøvesagkyndige skal have adgang til læ og toiletforhold. Det kan lyde som et unødvendigt emne at bringe op i denne sammenhæng, men der er problemer en hel del steder, hvor kørelæreren skal vente udendørs, mens køreprøven foregår i kørelærerens bil. Det er et simpelt spørgsmål om, at overholde reglerne for arbejdsmiljø for alle parter.

Statistik.

Vi skal også væk fra holdningen om, at et vist antal elever skal dumpe for at justere og vedligeholde procentsatser. Bag det synspunkt ligger en forældet og politimæssig tænkning uden tanke for moderne undervisning og test af elevernes kompetencer. På linie med et truckcertifikat og en svendeprøve kan alle elever sagtens være så dygtige, at alle består på en given dag.

Hvad nu?

Dette notat er udsendt bredt til interessenter i kørelærerbranchen. Vi forventer, at der straks nedsættes en arbejdsgruppe, der kan arrangere den praktiske implementering af vores løsningsforslag. Og nej, alle løfter om at det bliver bedre i fremtiden under det nuværende setup er for længst udtømte.

Venlig hilsen Lisbet Jensen, formand for Kørelærerforeningen.