

vag@transportstyrelsen.se

Enhet behörigheter

Box 267

781 23 Borlänge

STR remissvar: Förslag till nya föreskrifter om Riskutbildning för behörighet B (TSV 2011-5279)

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

Sammanfattning

STR ställer sig positivt till förslaget avseende att ta bort kravet på att föra elevmatrikel och spara den i fyra år men ställer sig tveksamt till förslaget att myndigheten inte ska ha uppdaterade uppgifter kring lärarbehörighet för riskutbildning samt att kravet att anmäla till Transportstyrelsen när verksamheten startar, tas bort.

STR vill framföra följande synpunkter:

Det är välkomnande att Transportstyrelsen söker effektiviseringar av administrativa rutiner för såväl myndighet som tillståndshavare. STR har inget att anföra mot att det dubbla arbetet kring elevmatrikel och digital inrapportering förändras och att kravet på att föra elevmatrikel tas bort.

STR anser dock principiellt att det är myndighetens uppgift att föra register över tillstånd som myndigheten beviljar och är tveksam mot förslaget att ta bort krav på anmälning till Transportstyrelsen när lärare som är anställd hos tillståndshavaren genomför sin årliga fortbildning, samt att kravet att anmäla till Transportstyrelsen när verksamheten startar tas bort.

Motiven till detta är att det finns tillfällen då en tillståndshavare har behov av att dubbelkontrollera huruvida en lärares behörighet har uppdaterats och är giltig, t ex i en anställningssituation. Dessutom, vad händer t ex om en trafikskola går i konkurs - hur kan lärarna på dessa skolor i framtiden vidimera att de fortbildat sig om Transportstyrelsens förslag verkställs? I sammanhanget kan nämnas att STR i en skrivelse från den 5/12 2011, framfört önskemål om att trafikskolor ska få direktåtkomst för dubbelkontroll av giltighet för körkortstillstånd, riskutbildningar samt introduktionsutbildningar. Det är ett återkommande behov av att kontrollera tillståndets giltighet.

Dessutom torde det finnas en risk att möjligheterna att bedriva en effektiv tillsyn, faktiskt motverkas av förslaget. Detta då myndigheten inom ramen för sin tillsyn i praktiken är tvingad att regelbundet kontakta tillståndshavare för att inhämta och kontrollera uppgifter vilka myndigheten valt att inte själv hålla register över. **STR**

anser principiellt att den mycket kostsamma tillsynen måste koncentreras på trafikskolans utbildningskvalitet, och inte på löpande kontroller av uppgifter som myndigheten själv kan förfoga över.

Dessutom, mot bakgrund av de omfattande problem som myndigheten haft med registerhållning sedan myndighetens tillkomst samt att rapporteringssystemen är relativt nya, är STR tveksamma till om det är klokt att i detta läge helt överföra ansvar på registerhållning på tillståndshavaren i ovan nämnda avseenden. Ett eventuellt överförande av registeruppgifter till tillståndshavarna i framtiden bör göras först då registerhanteringen inom myndigheten är stabila och väl fungerande.

STR anser med ovan nämnda argument, att kravet att anmäla till Transportstyrelsen när verksamheten startar, bör behållas. Även om myndigheten indirekt kan kontrollera detta genom de elever som rapporteras elektroniskt efter att de genomgått riskutbildningen, anser STR att det kan innebära en mer tungrodd tillsyn och därmed i slutändan högre kostnader för tillståndshavaren, istället för tvärtom.

Transportmyndigheten har, enligt STR:s mening, i förslaget inte tillräckligt tydligt redovisat vad man har för belägg för att i Konsekvensanalysen hävda att:

”Förändringarna skulle över tid kunna medföra oförändrade eller minskade kostnader för kollektivet via den årliga tillsynsavgiften. För den enskilde tillståndshavaren skulle kostnaden kunna öka via den timbaserade tillsynsavgiften som utfaller när uppföljande besök krävs. Det möjliggör dock en omfördelning av resurser inom Transportstyrelsens sektioner för Tillsyn.” (4.2 Jämförelse av konsekvenser av de olika regleringsalternativen).

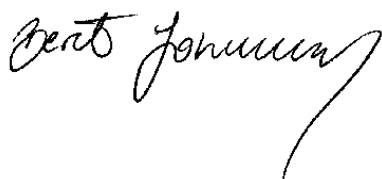
Om de föreslagna förändringarna verkligen kan effektivisera myndighetens tillsyn, är detta något som naturligtvis är positivt då förbundets medlemmar är hårt belastade av de höga tillsynskostnaderna. Det kan nämnas att det finns exempel där tillsynsavgiften för den enskilda trafikskolan uppgår till ett par procent av årsomsättningen. Detta gäller främst mindre trafikskolor på mindre orter som vill ge allmänheten en bred service och utbud av olika behörigheter.

Den avgiftsbaserade tillsynen har redan fått mycket påtagliga effekter för körkortstagarna. På de trafikskolor där det inte funnits utrymme att ta ut kostnaden på eleverna, vilket kan bero på hård konkurrens och/eller för litet elevunderlag totalt sett för en behörighet, har man tvingats minska sitt serviceutbud. En kartläggning bland STR:s medlemmar under våren 2012 visar bl a att på frågan: *”Har din skolas utbud av utbildningar påverkats av Transportstyrelsens nya avgifter?”* svarar 167 (31 %) trafikskoleföretag att man minskat utbudet, att 84 (15 %) överväger detta och att 296 (54 %) ej övervägt detta. M a o har 167 företag minskat sitt serviceutbud med en eller flera behörigheter. I praktiken innebär detta ökade kostnader för berörda elever för att kunna erhålla en sådan behörighet.

Sammantaget anser STR att den nya avgiftsbaserade tillsynen noggrant bör följas upp och utvärderas avseende dess effekter, innan förändringar görs kring bl a registerhantering av tillstånd.

Landskrona den 9 april 2012

Med vänlig hälsning
SVERIGES TRAFIKSKOLORS RIKSFÖRBUND

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Berit Johansson', with a long, sweeping tail stroke extending downwards and to the right.

Berit Johansson
Förbundsordförande