

Transportstyrelsen
Ekonomi- och förvaltningsavdelningen
601 73 Norrköping

kontakt@transportstyrelsen.se

STR:s remissvar: Förslag till föreskrifter om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet (TSF 2013-66)

Det är positivt att Sveriges Trafikskolors Riksförbund, STR, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag och koncentrerar sitt remissvar på förslagen till föreskrifter inom vägtrafikområdet.

Sammanfattning

STR anser att det är positivt med en sänkning av handledaravgiften.

STR anser att avgiften för ansökan om utökning av tillstånd för att bedriva förarutbildning höjs med 60 % är olycklig mot bakgrund av att ytterligare ökning av trafikskolornas avgifter kan motverka ett brett serviceutbud även i glesbygder. Detta resonemang gäller även för höjningen av YKB-tillstånd vilken i sig är ännu kraftigare (fyrdubblad).

STR ifrågasätter höjningen av avgift för förordnade av förarprovare mot bakgrund av att Trafikverkets Förarprovsavdelning har brist på förarprovare.

STR *har inget att anföra* mot att

- påställningsavgiften för fordon tas bort,
- avgiften för färdskrivarkort sänks från 500 till 250 kr,
- avgiften för hållbarhetsprovning av nya fordon sänks från 75 kr till 55 kr per fordon
- avgiften för tillsyn av ackrediterade besiktningsorgan sänks från 3,00 kr till 1,30 per besiktigt fordon,
- avgiften för dubletter av registreringsbevis som beställs mot postförskott sänks från 100 kr till 65 kr.
- avgift införs för förlängning av högre behörigheter C1, C1E, D1 och D1E

STR anser principiellt att Transportstyrelsens verksamhet, avgiftsuttaget för denna verksamhet och dess beräkningsgrunder, regelbundet bör granskas av en oberoende

part, förslagsvis Riksrevisionsverket. Detta i syftet att säkerställa att avgiftsuttaget är rimligt och korrekt beräknat.

STR vidhåller sin ståndpunkt från tidigare remissvar i ärendet att trafikskolebranschen "...bör, och tål, att granskas.." (TSG 2010-592) men konstaterar nu att branschen är hårt drabbad av tillsynsavgifterna vilket bl a fått till följd att serviceutbudet av utbildningar i främst glesbygd försämrats och därmed även konkurrensen, samt att körkortstagarna fått ökade kostnader som en direkt följd av tillsynsavgifterna, vilket bl a visar sig i genomförda mätningar bland STRs medlemmar (se not 1).

Kommentarer

Förslagen

STR anser att det är positivt med en sänkning av handledaravgiften. Detta mot bakgrund av att de fasta avgifterna för körkortstagande har ökat under de senaste åren och att den privata mängdträningen är ett viktigt komplement till den professionella utbildningen. Dock är inte sänkningen motiverad om t ex servicen kring väntetiderna för handledarintyg och kontrollen av dessa försämrats. Idag tvingas t ex trafikskolor att söka efter förlorade intyg vilka inte finns lagrade hos myndigheten.

STR anser att avgiften för ansökan om utökning av tillstånd för att bedriva förarutbildning höjs med 60 % från 2000 till 3200 kr är olycklig mot bakgrund av redan genomförda höjningar av trafikskolornas avgifter och att ytterligare ökningarna i ännu större utsträckning kan minska serviceutbudet i främst glesbygder. Detta resonemang gäller även för höjningen av YKB-tillstånd vilken i sig är ännu kraftigare (fyrdubblad). En nybliven YKB-utbildare som vill erbjuda samtliga YKB-kurser, kommer framgent ha en uppstartskostnad á 12 800 kr i engångsavgift plus årlig avgift á 2700 kr x 2, dvs 18 200 kr innan man haft en enda krona i intäkt. I YKB-fallet finns även risken att de mindre utbildningsföretagen missgynnas visavi större företag. Avgiftshöjningen kommer i slutändan oundvikligen att belastas slutkunderna, vilka avseende denna utbildning dock är företag med en bättre betalningskapacitet än privatpersoner.

STR ifrågasätter höjningen av avgift för förordnade av förarprövare mot bakgrund av att Trafikverkets Förarprovsavdelning har brist på förarprövare samt att avdelningen har svårt att få balans i sin ekonomi, (vilket enligt STR bl a yttrar sig genom att man utifrån sin monopolposition relativt offensivt ägnar sig åt intäktbringande biluthyrning i samband med körprov).

Tillsynsavgifter

STR refererar här till följande framförda remissvar och skrivelser i ämnet sedan 2010:

- *Transportstyrelsens rapport om att underlätta för små och medelstora företag samt kulturhistoriska verksamheter (N20131368TE) (2013) (Näringsdepartementet)*
- *Förslag till föreskrifter om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet (TSG 2012-347) (Transportstyrelsen)*

- *Förslag till föreskrifter om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet (TSG 2011-426) (Transportstyrelsen)*
- *Avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet (TSG 2010-592) (Transportstyrelsen)*
- *Önskemål om skyndsamt möte angående avgiftsfinansiering inom trafikskolebranschen (2010-12-06) (skrivelse till Transportstyrelsen)*
- *Synpunkter angående Transportstyrelsens avgiftsfinansiering: insamlade av beräkningsunderlag, omställsetid, samt föreskrifter (2010-12-28) (skrivelse till Transportstyrelsen)*

STR konstaterar att tidigare framförda synpunkter avseende avgifter inte hörtsammats i princip några avseenden. STR beklagar fortsättningsvis även att det inte föreslås avgiftslättnader för förarutbildning avseende tillsyn. Det förekommer fortfarande att tillsynsavgiften utgör mer än 2 % av företagets omsättning vilket STR inte anser är rimligt. En avgiftslättnad skulle gagna körkortstagandet i landet vilket i ett internationellt perspektiv är mycket lågt bland unga människor (18-24 år).

Granskning

STR anser principiellt att Transportstyrelsens verksamhet, avgiftsuttaget för denna verksamhet och dess beräkningsgrunder, regelbundet bör granskas av en oberoende part, förslagsvis Riksrevisionsverket. Detta i syfte att säkerställa att avgiftsuttaget är korrekt beräknat. Transportstyrelsen har tidigare i år, på regeringens uppdrag, presenterat en utredning av tillsynsavgifterna och dess effekter (Förslag om avgiftslättnader – (N20131368TE). STR anser principiellt att det rimligen inte är en bra ordning att myndigheten granskar sig själv och sin effektivitet. Oavsett hur stor en myndighet är - kan den inte på ett objektivt sätt granska sin egen verksamhet.

Bättre vore att exempelvis Riksrevisionsverket regelbundet gjorde en genomlysande analys av beräkningsgrunderna för avgifterna, bl a så att ingen korssubventionering sker. Det är centralt att avgift är kopplad till en given motprestation och även kan hänföras till denna, annars är det att betrakta som en skatt. Transportstyrelsen har ett stort informationsövertag i den här frågan varför det inte är relevant att diskutera eller ifrågasätta enskilda detaljer.

Allmänt – Det svenska förarutbildningssystemet, utveckling av egenkontrollsystem och den nuvarande tillsynen

STR vill i sammanhanget återigen framföra ståndpunkten att det nu är hög tid att möjliggöra ett kostnadseffektivt egenkontrollsystem så att ett tydligt incitament för trafikskolor som har ordning och reda på sin verksamhet och som arbetar långsiktigt och seriöst, ska få en möjlighet att påverka sina tillsynskostnader. Utgångspunkten bör vara att avgiftsuttaget ska bli mindre genom att färre förrättningstimmar blir nödvändiga. STR och Transportstyrelsen hade ett samrådsmöte i april kring detta och diskussionen handlade om nödvändiga anpassningar av föreskrifter.

Utgångspunkten bör även vara att tillsynen ska anpassas till den faktiska verklighet som dagens förarutbildning verkar i. Som ett exempel kan nämnas att det inte finns något som helst krav att elev ska delta på teoriundervisningen, utan kan fritt välja exakt vad och i vilken utsträckning man vill utbilda sig, men däremot krävs det av trafikskolan att man för varje elev ska redovisa hur denne genomfört sin teoriutbildning. Tillsynen kring detta kan upplevas som en relativt poänglös rutin som är helt fränkopplad från innehållet i utbildningen och resultatet av den.

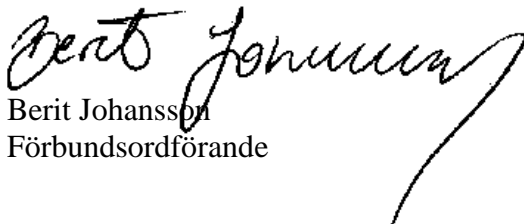
Eleverna kan, uttalat eller outtalat, välja bort stora delar av utbildningen utan att trafikskolan kan påverka detta mer än marginellt. Kunden ges i det svenska förarutbildningssystemet en stor frihet, men i gengäld ställs det mycket stora krav på den enskildes förmåga att själv styra sin utbildning. Eleven har all makt och total frihet, men gagnas verkligen individen och samhället av detta system?

De flesta verkar vara överens om att en stor del av utmaningen för att nå nollvisionens etappmål till 2020 handlar om att påverka trafikanters medvetna, kalkylerade och återkommande felbeslut, främst kring hastighetsanpassning, vilka sammantaget ökar riskexponeringen. Infrastrukturminister Catarina Elmsäter Svärd formulerade sig på följande sätt angående detta på årets resultatkonferens: *"När ska det goda omdömet kliva in hos var och en av oss?"*. För att kunna nå de högre nivåerna i den sk GDE-matrisen (not 2), och därmed ha en möjlighet att påverka trafikanters medvetna felbeslut och ökade riskexponering, krävs bl a att förarutbildningen börjar nyttjas som den resurs den är.

Men om systemet och utbildningen ska kunna förändras, krävs även att kontrollapparaten tillsyn utvecklas i samklang med detta.

Landskrona den 7 juni 2013

Med vänlig hälsning
SVERIGES TRAFIKSKOLORS RIKSFÖRBUND



Berit Johansson
Förbundsordförande

Not 1

28 % av STR medlemmar anger i en medlemsenkät från januari 2013 på frågan *"Har din skolas utbud av utbildningar påverkats av Transportstyrelsens nya avgifter?"* att tillsynsavgiften påverkat utbudet av utbildningar. De behörigheter som medlemmarna främst dragit in är moped men även A, riskutbildning 1, BE, terränghjuling, taxi och introduktionsutbildning. Ytterligare 15 % anger utbudet eventuellt kommer att påverkas.

Not 2

GDE (Goals for Driver Education). I GDE-matrisen definieras de kompetenser som en förare ska ha för att vara trafiksäker. Matrisen visar bl a hur bilkörning är en process som även innebär ett samspel mellan förarens egna förmågor och motiv.

Den nedre ringen är vad man idag kan mäta med ett förarprov i det befintliga systemet och att den övre ringen uppnås endast med diskussion, självvärdering och reflektion. Detta är alltså inte mätbart enbart med det förarprov som vi har idag i Sverige, utan kräver i praktiken att annat synsätt och system.

Matris över förarkompetenser

Efter "GADGET-matrisen", (Hatakka, Keskinen, Gregersen, Glad, 2000)

	Kunskaper färdigheter	Riskökande aspekter	Själv- kännedom
Personl livs- förutsätn och strävanden	Samband mellan livsstil, ålder, grupp etc. och förarbeteende	Äventyrssökande Gruppenormer Kamratpåverkan	Introsk. komp Egna förutsätn Impulskontroll Reflekt. förmåga
Resande och bilkörning	Val av färdväg Val av tidpunkt Val av färdväg Motivens roll	Alkohol Trötthet Vinterväglag Rusningstrafik	Egna motiv för val Självkritiskt tän- kande
Körning i trafik	Trafikregler Komm.förmåga Riskupptäckt Automatisering	Bryta mot regler Korta avstånd Halka Oskyddade	Kalibrering av egen körförmåga Självkritiskt tän- kande
Fordonskunsk och -manövre- ring	Ford.kännedom Skyddssystem Manövr.förmåga Naturslagar	Sitta fel Utan bälte Fel på bromsar Utslitna/fel däck	Kalibrering av egen manövre- ringsförmåga