

Transportstyrelsen
vag@transportstyrelsen.se

cc Departementsrådet Maria Gelin

STR:s remissvar: Remiss av föreskrifter om Transportstyrelsens föreskrifter om trafikskolor (Diarienummer TSF 2015-77)

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

STR har mottagit rubricerade förslag på remiss och vill med anledning härav anföra följande.

Sammanfattning:

STR kan konstatera att det nu av Transportstyrelsen remitterade föreskriftsförslaget, Remiss av föreskrifter om Transportstyrelsens föreskrifter om trafikskolor, (där remissvar ska lämnas senast den 25 april 2016), av någon anledning utformats så att det blivit oförenligt med de ändringar i lag och förordning, som Transportstyrelsen själv tidigare föreslagit och som för närvarande är under remittering till den 20 maj 2016 (*Remiss N2016/06824/MRT Förslag om regler för trafikskolor och förarutbildare*).

STR anser dessutom rent allmänt att remiss om förändringar måste föregås av den utredning om egenkontroll inom trafikskolbranschen som är beslutad och skall påbörjas inom kort, samt att en försöksverksamhet i ämnet genomförts och utvärderats. Som beslutsordningen nu ser ut riskerar den utredningen att bli ovidkommande och onödig och branschen och Transportstyrelsen missar möjligheten till en välbehövlig reformering.

Dessutom anser STR att förslaget att stryka detaljregleringen av tillsynen i föreskrifterna som här föreslås, är ett argument till att inte ändra i föreskrifterna innan myndigheten genomfört sitt uppdrag med översyn av tillsynssystemet i sin helhet.

Under dessa oklara omständigheter kan STR inte inta någon annan hållning än att helt avstyrka ett genomförande av det remitterade föreskriftsförslaget och att förslaget återremitteras.

Allmänna synpunkter

STR vill dock passa på att framföra ett par allmänna synpunkter inför nästa remiss:

Den 22 februari i år remitterade Näringsdepartementet Transportstyrelsens förslag till ändringar i Körkortslagen (1998:448), Lagen (1998:493) om trafikskolor och Förordningen (1998:978) om trafikskolor (Transportstyrelsens rapport TSV 2015-

1415). Förslagen bygger i sin tur på förslag som lämnats i SOU 2008:130, En reformerad körkortslagstiftning. De föreslagna ändringarna går i huvudsak ut på att krav på särskilda godkända befattningar som trafikskolechef och utbildningsledare tas bort och att tillståndshavare och trafiklärare ska ansvara för att utbildningen bedrivs på föreskrivet sätt och med tillräcklig kvalitet.

I mitten av mars i år har nu transportstyrelsen remitterat ett förslag till nya myndighetsföreskrifter om trafikskolor (TSF 2015-77). Det förslaget bygger emellertid på att de nuvarande särskilt godkända befattningarna som trafikskolechef respektive utbildningsledare bibehålls. Begreppen förekommer i åtskilliga paragrafer och de har även fått särskilda avsnitt under rubrikerna Trafikskolechef respektive Utbildningsledare. Om det från Näringsdepartementet remitterade förslaget genomförs, kommer dessa delar av föreskriftsförslaget att bli inaktuella. Det är emellertid inte endast de direkt berörda paragraferna som påverkas. Det ansvar och de uppgifter som nu åvilar trafikskolechef respektive utbildningsledare försvinner inte. I Transportstyrelsens rapport 2015-1415 sägs exempelvis bl.a. "*...Förslaget innebär i praktiken att tillståndshavarens ansvar och befogenheter behöver ses över och förstärkas när ansvaret i en trafikskola omfördelas....*"

Om de förslag till lag- och förordningsändringar, som först framförts i SOU 2008:130 och därefter av Transportstyrelsen och som nu remitterats av Näringsdepartementet, genomförs kommer således myndighetsföreskrifterna om trafikskolor att behöva en genomgripande omarbetning. Transportstyrelsen har föreslagit ett ikraftträdande av lag- och förordningsändringarna till den 1 januari 2017. Även om denna tidpunkt skulle något förskjutas skulle de nu remitterade myndighetsföreskrifterna sålunda i praktiken att behöva omarbetas praktiskt taget innan ikraftträdandet. Detta kan knappast vara rimligt.

STR kan således konstatera att det nu av Transportstyrelsen remitterade föreskriftsförslaget, där remissvar ska lämnas senast den 25 april 2016, av någon anledning utformats så att det blivit oförenligt med de ändringar i lag och förordning, som Transportstyrelsen själv tidigare föreslagit och som för närvarande är under remittering till den 20 maj 2016. (*Remiss N2016/06824/MRT Förslag om regler för trafikskolor och förarutbildare*).

Under dessa oklara omständigheter kan STR inte inta någon annan hållning än att helt avstyrka ett genomförande av det remitterade föreskriftsförslaget och att förslaget återremitteras.

STR anser dessutom rent allmänt att remiss om förändringar måste föregås av den utredning om egenkontroll inom trafikskolbranschen som är beslutad och skall påbörjas inom kort, samt att en försöksverksamhet i ämnet genomförts och utvärderats. Som beslutsordningen nu ser ut riskerar den utredningen att bli ovidkommande och onödig och branschen och Transportstyrelsen missar möjligheten till en välbehövlig reformering. Det finns en risk att tillsynsreglerna blir mindre tydliga och förutsägbara om de tas bort från föreskrifterna innan den beslutade översynen om egenkontroll är genomförd. Det kan ju finnas en risk att tillsynerna blir annorlunda utan att trafikskolorna är förberedda på detta.

Samtidigt är det naturligtvis så, att en ny myndighetsföreskrift behövs om lag- och förordningsförslagen genomförs. Även av annan anledning kan det finnas anledning att göra ändringar i den nu gällande myndighetsföreskriften. STR vill mot den bakgrunden bidra med några kommentarer till det nu presenterade föreskriftsförslaget.

I förordningens 6 § krävs "...en lokal som är lämplig för sådan undervisning" (avser teoriundervisning). I den föreslagna föreskriften finns i 3 § ett krav på att en tillståndssökande ska styrka "...tillgång till och lämpligheten av den lokal eller de lokaler som ska användas i teoriundervisningen". I konsekvensutredningen preciseras lokalkravet till att tillståndshavaren ska kunna "...visa stadigvarande tillgång till en sådan lokal". Det kan enligt STR:s uppfattning ifrågasättas om ett sådant krav verkligen ska ställas idag. För en seriös trafikskola kan det vara rimligt att kräva att det finns en lokal, ett "fast näringsställe", dit elever kan vända sig och inte bara ett telefonnummer eller dylikt. Detta är för STR:s medlemmar självklart och något som oftast torde skilja en legal verksamhet från en "svart" skola. Däremot bör det inte ställas krav på en egen, varje dag disponibel, undervisningslokal. I dagens undervisning är det inte ovanligt att teoridelen läses in helt på egen hand, ofta med hjälp av modern teknik. Många elever är studievana och tillägnar sig de teoretiska kunskaperna själva, samtidigt som naturligtvis teorin även kommer in i körlektionerna. I vissa fall kräver eleverna en koncentrerad utbildning, kanske på annan ort än bostadsorten, vilket kan vara svårt att förena med traditionell klassundervisning. För de situationer då man har behov av en lite större undervisningslokal, t.ex. då man för teoriundervisning kan samla större grupper vid "säsongstarter" eller för introduktionsutbildning eller riskutbildning borde det gå lika bra med en hyrd eller delad lokal. I många fall kan exempelvis småföretagare överenskomma med andra företagare om samutnyttjande av lite större sammanträdes- eller undervisningslokaler eller avtala med kommuner om att hyra lämpliga lokaler, t.ex. i skolor utanför skoltid.

Ett krav på att en småföretagare ska tvingas hålla en på vissa orter dyrbar större lokal, som inte används kontinuerligt, känns inte rimligt i dagens samhälle. Att en godkänd trafikskola ska ha ett fast kontor, med möjlighet för enstaka elever att där ta del av undervisningsmaterial eller exempelvis trafikförfattningar, digitalt eller i pappersform, borde vara fullt tillräckligt.

Vidare reflekterar STR över Transportstyrelsens långsiktiga planering rörande tillsynsfrågor. Enligt TSV *Uppdrag om regler för trafikskolor och förarutbildare, 2.3 System för egenkontrollprogram*, beskrivs att Transportstyrelsen avser att fortsätta utreda en framtida tillsyn samt i ett fortsatt arbete ska konkreta förslag tas fram för att prövas i en försöksverksamhet. I direkta kontakter med Tillsyns ledning har STR fått besked att ett sådant arbete ska inledas under första halvåret 2016. Mot bakgrund av detta ter det sig kortsiktigt att förändra dagens regler utan STR förslår att invänta resultat från planerad försöksverksamhet.

STR efterlyser också en viss stringens i Transportstyrelsen resonemang och pekar t.ex. på förslaget i 23 § om att man ska anmäla ersättare till Transportstyrelsen om utbildningsledare är borta mer än två veckor. Det verkar väldigt byråkratiskt och en

smula överdrivet. Två veckor är kortare än en vanlig semester och mot bakgrund att Transportstyrelsen verkar för färre byråkratiska inslag för en trafikskola, så bör tiden för rapportering utsträckas något.

Specifika synpunkter

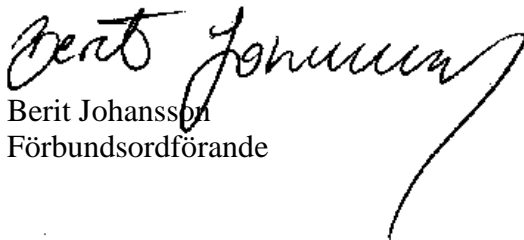
- STR anser att ***krav på teorilokal är förlegat och måste omarbetas*** och anpassas till den verklighet som nu råder avseende förarutbildning. Se förslag tidigare i remissvaret. (§ 6, 1998:978)
- STR accepterar och förstår nödvändigheten i att Transportstyrelsen i förväg inte behöver meddela om tidpunkten för tillsynsbesök och därmed kan göra ”flygande” kontroller av undervisningsplaner. Tillsynen torde genom denna ändring kunna göras mer effektiv för att stoppa tillståndshavare som inte håller måttet. (7 kap. 11 och 12 §)
- STR ***accepterar inte förslaget att företrädare för branschorganisationen inte ges rätt att medverka*** vid särskild tillsyn. Erfarenhetsmässigt har det varit viktigt för enskild företagare att få möjlighet att vid en tvist, situation med tolkningsproblematik etc, låta en sakkunnig representant från branschorganisation kunna närvara. Då tillsynen ofta baseras på subjektiva värderingar och bedömningar från den enskilde tillsynaren och det finns en risk för att tillsynsproblem kan leda till samarbetsproblem mellan tillsynaren och den tillsynade, är det viktigt att det ges denna möjlighet så att rättssäkerheten i systemet kan upprätthållas. (7 kap. 11–12 §§)
- STR anser att om detaljerna för vad tillsynen ska omfatta, och hur den ska genomföras, stryks från föreskrifterna och enbart ska framgå i Transportstyrelsens interna rutiner, är det viktigt att de interna rutinerna öppet redovisas för branschen så att trafikskolor tydligt vet vad man bedöms på och vad som förväntas av tillståndsinnehavaren. (VVFS 2006:65)
- STR anser att Transportstyrelsens tillsyn bör omfatta kontroll av momsregistrering och F-skatt samt att det är samma bolag som har tillstånd som även bedriver verksamhet vilket inte alltid är samma och vilket kan förvilla för kund och skapa problem. Transportstyrelsen bör ges mandat och uppdrag att kunna kontrollera dessa saker. (26 §)
- STR anser att det inte är några problem med att det i föreskrifterna förtydligas att undervisningen ska bedrivas av utbildningsledare och trafiklärare.
- STR anser att det inte är några problem med att kravet på att utbildningskortet ska medföras vid övningskörning tas bort. (§ 9-11)
- STR anser inte att det är några problem med att Förarprövarens anteckning om provresultat på utbildningskortet tas bort. (VVFS 2006:65)

- STR anser att det *är klart olämpligt och fel*, att plocka bort kravet att lämplighetsintyg ska bifogas vid ansökan om godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare.

Landskrona den 25 april 2016

Med vänlig hälsning

SVERIGES TRAFIKSKOLORS RIKSFÖRBUND



Berit Johansson
Förbundsordförande