

kontakt@[transportstyrelsen.se](mailto:kontakt@transportstyrelsen.se)
Transportstyrelsen
Ekonomi- och förvaltningsavdelningen
601 73 Norrköping

STR remissvar: Förslag till föreskrifter om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet (TSG 2012-347)

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

STR konstaterar att förslaget visserligen i dagsläget inte innebär några höjningar av tillsynsavgifter för trafikskolor, men vill ändå framföra några principiella synpunkter.

Sammanfattning

- **STR anser att den nuvarande debiteringsmodellen för tillsyn är mycket byråkratisk och stelbent och snedvrider konkurrensen då den drabbar mindre företagare med ambitionen av att ha en brett utbud av tjänster att erbjuda. Den bör utredas och förändras.**
- **STR anser att de nuvarande tillsynsavgifterna är orimligt höga vilket drabbar eleverna, i form av ökade kostnader och sämre utbud, och trafikskolebranschen, i form av försämrade möjligheter till expansion och utveckling vilket redan blivit effekterna av avgifterna (181 trafikskolors verksamhet har direkt påverkats enligt kartläggning).**
- **STR finner det principiellt märkligt att Transportstyrelsen så kort tid efter att avgifterna beslutades och infördes, tvingas revidera avgiftsnivåerna generellt och STR ifrågasätter huruvida Transportstyrelsen har en tillräckligt bra kontroll över ekonomin för tillsyn.**

Inledning

STR är principiellt positiv till granskning av branschen, men anser att den nuvarande avgiftsfinansierade tillsynen motverkar sina syften och är i det närmaste att betrakta som företagarfientlig.

STR anser att:

1. formerna för tillsynen bör utredas och förändras.
2. det saknas möjlighet till egenkontroll som incitament för att sänka den enskilda trafikskolans tillsynskostnader.

3. avgifterna bör sänkas generellt.
4. det ska finnas möjligheter till sänkning i enskilda fall då tillsynsavgifterna blivit orimliga.

1. Formerna för tillsynen bör utredas och förändras.

Sedan 2011 är tillsynen avgiftsfinansierad från att tidigare varit anslagsfinansierad, d v s finansierad via skatt. STR bennämnde initialt avgiften som en skatt. Då skattelättnader hittills inte givits till vare sig trafikskolebranschen eller andra branscher inom transportsektorn som påförts tillsynsavgift, är den med STR:s resonemang att betrakta som en extra skatt.

STR menar vidare att den nu rådande debiteringsmodellen är mycket byråkratisk och stelbent och snedvrider konkurrensen då den drabbar mindre företagare med ambitionen av att ha en brett utbud av tjänster att erbjuda.

STR anser att tillsynen bör utgå från helheten på företaget, istället för att som nu hantera de enskilda behörigheterna separerade från varandra. Den pedagogiska verksamheten på trafikskolorna fungerar inte så att behörigheterna är separerade från varandra. Det normala är att trafiklärare utbildar på flera behörigheter och att utbildningsledaren verkar för enhetlighet i arbetssätt och erfarenhetsutbyte mellan de anställda etc. Ett helhetsperspektiv torde effektivisera tillsynen och möjliggöra minskade tillsynskostnader för såväl myndighet som företag.

STR anser därför att formerna för tillsynen inom trafikskolebranschen bör utredas och förändras.

2. Det saknas möjlighet till egenkontroll som incitament för att sänka den enskilda trafikskolans tillsynskostnader.

STR anser att det är märkligt att det i systemet för tillsyn inte finns möjlighet till egenkontroll som incitament för att sänka den enskilda trafikskolans tillsynskostnader. I ett förändrat tillsynssystem bör det finnas några möjligheter för trafikskolor att genom egen insats, påverka och sänka tillsynsavgifterna.

3. Avgifterna bör sänkas generellt.

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. De höga tillsynsavgifterna drabbar eleverna, i form av ökade kostnader och sämre utbud, och trafikskolebranschen, i form av försämrade möjligheter till expansion och utveckling. Redan har ca 30 % av STR:s medlemmar tvingats minska sin verksamhet och ytterligare 15 % överväger detta som en direkt konsekvens av tillsynsavgifterna.

Den avgiftsbaserade tillsynen har redan fått mycket påtagliga effekter för trafikskolorna och i förlängningen för körkortstagarna. Många trafikskolor har inte haft utrymme att ta ut kostnaden av eleverna, vilket kan bero på hård konkurrens och/eller för litet elevunderlag totalt sett för en behörighet. Dessa har tvingats minska sitt serviceutbud i form av att man upphört med en behörighet (eller valt att inte satsa

på en behörighet trots att det funnits viss efterfrågan). En kartläggning bland STR:s medlemmar under våren 2012 (svarsfrekvens 98 %) visar bl a att på frågan: "Har din skolas utbud av utbildningar påverkats av Transportstyrelsens nya avgifter?" svarar 181 (31 %) trafikskolor att man på något sätt minskat utbudet, 88 (15 %) överväger detta samt att 317 (54 %) ej övervägt att dra ner på verksamheten. M a o har 181 företag minskat sitt serviceutbud med en eller flera behörigheter. I praktiken innebär detta ökade kostnader i form av bl a längre resor för berörda elever för att kunna erhålla en sådan behörighet.

Transportstyrelsen menar att det "...saknas tillräckligt underlag för att uppskatta kostnaden" men att de nuvarande avgifterna eventuellt inte kommer att räcka för att även omfatta tillsyn av de nya behörigheterna A2, C1, C1E, D1 och D1E. STR finner det principiellt märkligt att Transportstyrelsen så kort tid efter att avgifterna beslutades och infördes, tvingas revidera avgiftsnivåerna generellt.

STR ifrågasätter huruvida Transportstyrelsen har en tillräckligt bra kontroll över ekonomin för tillsyn. STR har efterfrågat, i såväl remissvar som i direkta framställningar till myndigheten, en redovisning av den totala ekonomin för tillsynen för trafikskolebranschen, men ännu inte fått någon. De underliggande beräkningsgrunderna, eller kalkylerna det refereras till, har inte heller redovisats. Enligt STR:s beräkningar blir Transportstyrelsens intäkter från trafikskolebranschen ca 24 miljoner kronor per år. Detta motsvarar drygt 30 helårsarbetskrafter. Är detta rimligt?

Transportstyrelsen menar att "De nya förutsättningarna innebär att Transportstyrelsens kostnader för tillsynen kan förändras". STR hoppas att de nya förutsättningarna medger *sänkningar* istället för höjningar av avgifterna och har flera förslag till hur detta skulle kunna ske, bl a att en inspektör är tillräckligt vid normal tillsyn samt att man bör utreda om etableringskraven kan höjas. Det vore en bättre väg att höja de initiala kraven för att erhålla ett tillstånd, istället för att myndigheten ska lägga stora resurser att i efterhand dra in tillstånd.

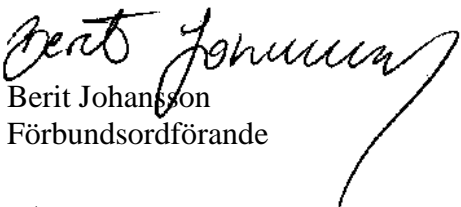
4. Det ska finnas möjligheter till sänkning i enskilda fall då tillsynsavgifterna blivit orimlig.

Enligt 1 kap. 7 § i TSFS 2010:186 kan Transportstyrelsen, om det finns synnerliga skäl, besluta att en avgift enligt förordningen ska sättas ned eller helt utgå, eller i övrigt meddela undantag från föreskrifterna. STR-medlemmar har nu börjat överklaga beslutade avgift för tillsyn till förvaltningsdomstol.

Landskrona den 28 maj 2012

Med vänlig hälsning

SVERIGES TRAFIKSKOLORS RIKSFÖRBUND


Berit Johansson
Förbundsordförande