

vag@transportstyrelsen.se

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

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

STR har följande kommentarer:

Sammanfattning

STR anser att intentionerna är goda i förslaget. En översyn av föreskrifterna är nödvändig. Senast de nuvarande föreskrifterna ändrades var 2006 och mycket har hänt sedan dess. Metoderna för undervisning har förändrats i takt med bl.a. den tekniska utvecklingen i samhället.

Dock, STR efterfrågar i första hand att en SOU genomförs innan detaljändringar i regelverk bör göras. STR anser sedan länge att man måste se till helheten och göra de fundamentala systemstrukturella förändringarna i systemet först, innan man vet hur olika delar och detaljer i systemet ska utformas/förändras. Bland annat är det viktigt att de olika obligatoriska momentens föreskrifter och reviderade föreskrifter för trafikskolor är i samklang och att det finns en ”röd tråd” som löper genom hela utbildningssystemet.

Senast en översyn gjordes var snart ca 20 år sedan (i samband med förslaget om ett stegvist förarutbildningssystem). Hela förarutbildningssystemet behöver en översyn avseende såväl struktur som regler varför det inte är lämpligt att förändra detaljer i det nuvarande regelverket då det är svårt att överblicka konsekvenserna. De sedan ca 20 år vikande provresultaten är ett av flera symtom på ett system i obalans med dess samtid.

I avvaktan på en SOU eller motsvarande helhetsöversyn, och som inlägg i detta förhoppningsvis kommande utredningsarbete, har STR följande kommentarer till de konkreta förslagen i det nu aktuella förslaget:

Kommentarer till förslaget

- *Principiellt kring definition och distinktion mellan ”ansökan” och ”anmälan”*

STR tolkar det som att det finns en tydlig distinktion mellan föreskriftens krav på ”ansökan” respektive ”anmälan”. Denna distinktion är att en *ansökan* avser nya tillstånd vilket kräver att ett uttryckligt myndighetsbeslut fattas för att kunna beviljas

och börja gälla, till skillnad från en *anmälan* vilket endast är en formell informationsgivning till myndigheten inom ramen för tillståndsinnehavarens tillstånd, och att detta börjar gälla omgående från det att anmälan görs, såtillvida inte myndigheten har något att anföra.

STR menar generellt att det bör finnas en skillnad i regelverket för trafikskolor avseende stadigvarande, utökad verksamhet. Avseende tillfällig utökning av verksamhet torde det räcka med en anmälan, men när det gäller permanent/-stadigvarande, bör det krävas en ansökan. Syftet är att få flexibilitet för att möta tillfälliga behov, t.ex. upphandlingar där uppdragsgivaren kräver att utbildning sker i dennes lokaler. Dock avses att verksamheten förväntas/planeras bli stadigvarande, krävs ansökan.

- *Bedriva utbildning enligt inlämnad undervisningsplan*

Det är positivt att det nu kommer att krävas beskrivning hur utbildningen ska bedrivas, och inte bara hur utbildningsmålen uppnås i sig. STR menar att kraven tydliggörs vilket är positivt.

- *Plocka bort kravet på att utbildningskortet ska medföras vid övningskörning.*

STR har inget att anföra mot förslaget att kravet på att utbildningskort ska medtagas vid lektion kan tas bort. STR anser att det fysiska medhavandet av kortet inte är viktigt i sig. Det viktiga är att innehållet i det kommuniceras och att det används som ett viktigt styrdokument för utbildningen. Erfarenheten från bl.a. många reklamationer till STR:s reklamationsnämnd under åren visar att lärare och elev inte alltid kommunicerar med utbildningskortet som utgångspunkt.

Föreskriften behöver inte redogöra för exakt hur detta ska ske, men att det ska ske och att det är trafiklärarens, och ytterst trafikskolans utbildningsledares, skyldighet att så sker. STR anser därför att föreskriften bör kompletteras med:

”Trafikläraren är skyldig att vid varje utbildningstillfälle, tydliggöra och kommunicera med eleven om eleven har uppnått den kravnivå som övningskörningen syftar till”.

- *Tillgång till lokal*

Förutsättningarna och behoven kring teoriundervisningen har kraftigt förändrats. Elever efterfrågar och förväntar sig möjligheten att kunna göra teoriutbildningen i hemmet med hjälp av IT-teknik. Detta i kombination med den kraftigt växande illegala övningskörningen, har skapat många tomma teorilokaler och ändrade förutsättningar för teoriutbildningen. STR anser principiellt att man i anmälan ska ange typ av lokal men inte nödvändigtvis vilken adress. Vi ser framför oss en utveckling där utbildaren, i likhet med hur man arbetar med YKB, hyr för uppdragsgivaren och uppdraget lämpliga utbildningslokaler där det finns behov och under perioder det finns behov. Regelverket behöver vara mer flexibelt och anpassat till dagens behov. Den stora utmaningen kring teoriundervisningen handlar många

gångar om språk och då kan det bli aktuellt med individuell teoriundervisning i lämplig lokal.

- *Anmälan vid utökad verksamhet på ny ort*

STR är positiv till den föreslagna föreskriftförändringen men har följande kommentarer:

STR anser att om en tillståndsinnehavare öppnar en stadigvarande och utökad verksamhet, ska en föregående och beviljad ansökan vara ett krav. STR tror inte att det gynnar trafikskolebranschens kvalitetsutveckling att det endast räcker med att kunna anmäla verksamhet på ny ort. Men om man skall bedriva en tillfällig utbildning på annan plats bör det räcka med anmälan. Men då måste det vara föreskrivet vad som definieras som stadigvarande respektive tillfällig utbildning.

STR anser principiellt att en ansvarig person på trafikskolan med mer kompetens än trafiklärarkompetens, normalt behöver vara på plats där utbildning sker. STR vill t.ex. inte ha en utveckling som möjliggör ”ambulerande” utbildningsledare. En sådan utveckling torde varken gagna eleverna, myndigheten eller branschen.

STR vill i sammanhanget nämna att branschen kan tänka sig att ansvara för kontinuerlig och obligatorisk fortbildning för utbildningsledare. Detta sker även idag men är inte obligatorisk. Att leda och ansvara för det pedagogiska arbetet på en trafikskola bör, enligt STR, vara förknippat med krav på fortbildning även inom behörighet B, motsvarande det som gäller för C/D och A.

- *Anmälan vid utökad verksamhet avseende behörigheter/utbildningar*

STR har inget att anföra mot förslaget.

- *Ändringar i undervisningsplan*

STR anser att ändringar i undervisningsplanen kan och ska göras omgående och omgående ska anmälas till myndigheten i enlighet med förslaget.

- *Anmäla frånvaro av trafikskolchef:*

STR har inget att anföra mot förslaget.

- *Utökning till att undervisa för annan behörighet*

STR anser att det räcker med anmälan givet att förhållandena på trafikskolan är fungerande avseende utbildningsledarens funktion och ansvar. Dock bör anmälan vara mer omfattande. STR anser att den t.ex. bör innehålla en beskrivning av verksamheten, undervisningsplan, personalens kompetens, en egenkontroll som kanske skall redovisas vid start och egen uppföljning efter en viss tid som kan säkra kvalitet. Är rapportering av egenkontrollsystemet bristfällig kan någon form att tillsyn vara befogad.

- *Kravet på att förarprövaren ska signera utbildningskortet vid prov tas bort*

STR har inget att anföra mot förslaget.

- *Krav på beskrivning på hur utbildningen ska bedrivas teoretiskt och praktiskt samt hur målen uppnås i sin undervisningsplan för respektive behörighet?*

STR har inget att anföra mot förslaget.

- *Att anmäla frånvaro av utbildningsledare mer än 2 eller 5 veckor slopas?*

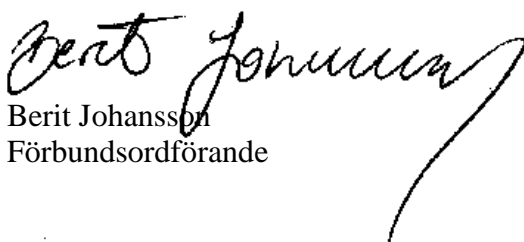
STR anser att vid mer än två veckors frånvaro kan det slopas. Vid mer än fem veckor ska krav behållas på att anmäla ersättare av utbildningsledare. Om en ansvarig blir sjuk en längre tid, då måste verksamheten kunna fortsätta som det är idag med att en annan blir tillfälligt ansvarig tills lösning kan hittas. Om tillståndsinnehavaren inte är kontaktbar under längre tid än två veckor, ska man omgående göra en anmälan och utse en ersättare samt anmäla vem som är tillförordnad. Samma regler bör gälla för trafikskolchefen.

En avslutande kommentar är att arbetet med detta remissvar, speciellt mot bakgrund av att remissen varit mycket tidsbegränsad, hade underlättats om förslagets konsekvensutredning bifogats i sin helhet inklusive de tillkommande förslagen, och inte som nu i en kompletterande version till den sedan tidigare lämnade analysen.

Landskrona den 23 mars 2017

Med vänlig hälsning

SVERIGES TRAFIKSKOLORS RIKSFÖRBUND


Berit Johansson
Förbundsordförande