

Transportstyrelsen
kontakt@transportstyrelsen.se

STR:s remissvar angående *Förslag till föreskrifter om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet (TSG 2011-426)*

Det är positivt att Sveriges Trafikskolors Riksförbund, STR, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerade förslag. STR:s remissvar är koncentrerat på de områden inom vägtrafiken som primärt berör trafikskolbranschen:

- Alkolås
- Tillsyn av trafikskolor

Alkolås

Näringsdepartementet föreslår i en remiss att Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över föreskrifter om godkännande av alkolås.

STR välkomnar förslaget om tillsyn av alkolås och alkolåstillverkare. STR driver sedan många år ett systematiskt arbete mot alkohol och andra droger i trafiken och har följt utvecklingen på alkolåsmarknaden noggrant under ca 10 år och testat merparten av marknadens alkolås. Sedan ett par år är det dessutom obligatoriskt med alkolås på STR-anslutna trafikskolor och fr o m den 1/1, 2012, kommer det även att vara obligatoriskt med alkolås i samtliga personbilar. Detta primärt i pedagogiskt syfte: d v s att på ett naturligt sätt initiera en process och ett reflekterande kring företeelsen alkohol och trafik för drygt 100 000 elever, vilka årligen utbildas på STR-anslutna trafikskolor. Det sekundära syftet är alkolåsens direkta kontrollfunktion. Det finns de facto exempel på att låsen stoppat alkoholpåverkade elever innan lektion. En nyligen genomförd enkät bland STR:s medlemmar visar dock att det förekommer en hel del tekniska problem med alkolåsen:

49 % av STR:s medlemmar har upplevt tekniska problem och av dessa anser 26 % att felet inte kunnat avhjälpas inom rimlig tid. Totalt hade 10 % av medlemmarna erfarenhet av fel som inte kunnat avhjälpas inom rimlig tid vilket orsakat inkomstbortfall för skolorna. En sidoeffekt av problemen är naturligtvis att trovärdigheten för driftsäkerheten hos alkolås påverkas negativt av målgruppen.

En noggrann tillsyn kring all delar i processen kring alkolås är viktig från den kommande utvecklingen och trovärdigheten för företeelsen alkolås.

STR räknar med att det framgent även blir aktuellt med tillsyn av tillverkare av drogtester för trafikbruk.

Tillsyn av trafikskolor

STR framförde i sitt remissvar på ”Avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet” (TSG 2010-592) från den 4/10, 2010, att förbundet är grundläggande positivt till granskning, men att förbundet ansåg att tillsynen bör kompletteras med ökande inslag av egenkontroll. En ökad egenkontroll torde innebära ett bättre utnyttjande av samhällsresurser om kontrollen fokuserades på hur näringsidkaren följer sitt kvalitetssystem vilket ska säkerställa att man gör rätt från början i sin verksamhet, än att staten ska kontrollera slutfasen av utbildarens verksamhet.

STR kan konstatera att remissynpunkterna, vilka i många grundläggande avseenden delades av stora delar av transportnäringen, inte hörsammades. STR ser nu tecken på att införandet av tillsynsavgifter redan har, och kommer att, negativt påverka trafikskolornas service och utbud av utbildningar.

STR vill i sammanhanget återigen ifrågasätta vad tillsynen åstadkommer och vilka positiva effekter som kan påvisas av tillsynen?

Dessutom framförde STR kritik mot att:

- 1. Avgiftsnivåerna i förslaget var orimligt höga och avgiftsmodellen tog inte tillräcklig hänsyn till företagens storlek.*
- 2. Det var märkligt att myndigheten föreslog att den enväldigt skulle få bestämma avgiftsnivåerna.*
- 3. Avgiftsförslaget var inte konsekvent i sin uppbyggnad och det fanns ologiska moment i det.*
- 4. Det saknades en redovisning av såväl kvantitet (antal/frekvens, omfattning), som kvalitet (resultat/utfall) av vad tillsynen av trafikskolor historiskt inneburit och allra viktigast, vilka förbättringar som förväntades för framtiden.*
- 5. Transportstyrelsens kostnadsredovisning, vilket låg till grund för förslaget, redovisades inte och ej heller hur avgifterna skulle komma att regleras i framtiden.*
- 6. Tidpunkten för införandet var olycklig.*
- 7. Regelverket för extra tillsyn redovisades inte.*
- 8. Det saknades en redovisning av hur tillsyn av den privata- respektive den svarta utbildningen skulle bedrivas och finansieras.*
- 9. Undantag för tillsyn av Kör- och vilotider och färdskrivare i samband med förarutbildning (punkt 5.2) framgick ej.*
- 10. Det saknades en diskussion kring möjligheter att utveckla egenkontrollsystem inom trafikskolebranschen som ersättning för tillsyn.*

Information om timtaxa vid tillsyn

STR vill i sammanhanget framföra ett antal principiella synpunkter kring timtaxan från Transportstyrelsen samt att det krävs två inspektörer i samband med tillsyn på en trafikskola.

Transportstyrelsen har i skrivelse till trafikskolbranschen, ”Information om timtaxa vid tillsyn”, 5/5, 2011, (TSV 2011-1616), informerat ”Om Transportstyrelsen vid en tillsyn identifierar brister och behöver göra en kompletterande tillsyn, betalas en löpande timtaxa.” och att denna ska vara 1 400 kr. Det framgår att denna summa är baserad på en schablonberäkning över de kostnader Transportstyrelsen beräknas få. Dessa är dock ännu inte specificerade vilket STR efterfrågade i sitt remissvar från den 4/10, 2010.

STR ifrågasätter denna avgiftsnivå. STR vill i sammanhanget nämna att Trafikverket, vilket också är en myndighet som, bl a avseende körkortsverksamheten, ska vara avgiftsfinansierad, vad STR erfar tar 650 kr/h vid prov. Dessutom kan nämnas att en körlektion á 60 minuter kostar mellan 600 – 800 kr på en trafikskola. Varför är Transportstyrelsens kostnadsnivå så mycket högre jämfört med t ex Trafikverkets? Är kostnadsmedvetenheten och effektiviteten tillräcklig inom Transportstyrelsen, torde vara en relevant fråga. Detta torde vara av extra vikt då myndigheten är bemyndigad att själv bestämma sina avgifter utan krav på vare sig insyn eller granskning.

Dessutom framgår att ”Timtaxan på 1400 kronor ska debiteras per inspektör och timma vid en kompletterande tillsyn”, samt att ”Tillsynen genomförs oftast av två inspektörer varav en är huvudansvarig”. D v s kommer tillsyn normalt utföras av två inspektörer och motivet till detta är det ska säkerställas ”... att tillsynen blir objektiv och rättsäker, men det är också viktigt för att tillsynen ska ske på ett enhetligt sätt.” Dessutom framgår att fr o m den 1/1, 2012, kommer timtaxan á 1 400 kronor tas ut för respektive inspektör som utför tillsynen.

STR anser att det i en tillsynssituation förvisso kan vara bra med flera inspektörers iakttagelser, infallsvinklar, reflektioner, möjligheter till interna överläggningar och jämförelser av intryck. Dock måste kostnaden för detta ställas i relation till nyttan och då kostnaden kan bli betydande för den enskilda företagaren, ifrågasätter STR det rimliga i att Transportstyrelsen regelmässigt kommer att nyttja två tillsynsinspektörer oavsett storlek på företag och den situation som föranleder tillsynen. STR menar att det kan vara motiverat med två inspektörer vid en återkommande tillsyn, men att det regelmässigt torde räcka med en inspektör. Normalt sett leder, vad STR erfar, ett återkommande tillsynsbesök till krav på en handlingsplan med en utsatt tidsfrist. Om uppföljning visar att handlingsplan inte följts och att provresultat inte förbättrats, kan det vara motiverat att två inspektörer besöker aktuell trafikskola, främst mot bakgrund att fortsatt kritik i det läget sedan kan leda till sanktion mot näringsidkaren.

I sammanhanget är det värt att påpeka att trafikskolbranschen är en utpräglad småföretagarbransch: ca 15 % av STR:s medlemmar är sk "en-bilskolor" och en tredjedel av STR:s medlemmar har max två trafiklärare.

Dessutom kan man föra resonemanget att om det av objektivitets- och rättsäkerhetsskäl krävs två inspektörer vid tillsyn på en trafikskola, borde det med samma motiv krävas två förarprovare i samband med praktiskt förarprov.

STR anser vidare att de möjligheter en trafikskola har att överklaga ett tillsynsbeslut är bristfälliga. Att överklagansmöjligheten uppstår först i slutet av en tillsynsprocess, då företagaren kan ha lidit stor skada av processen, är inte rättssäkert menar STR.

Korrigerig av tillsynsavgift

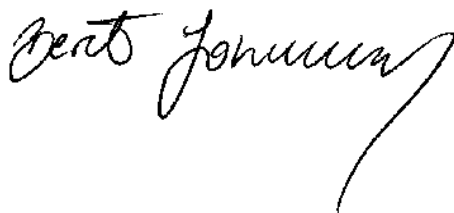
1 kap. Inledande bestämmelser

Årsavgift
4 § Årsavgifter

Mot bakgrund av att trafikskolor i regel är småföretagare, anser STR att beloppsgränsen 5 000 kr är för högt satt avseende korrigerig av årsavgifter: "Om skillnaden mellan den nya och den tidigare avgiften understiger 5 000 kronor föranleder omprövningen ingen fakturering eller återbetalning." STR anser att mer rimligt vore en nivå å 2-3 000 kr.

Landskrona den 16 juni 2011

Med vänlig hälsning
SVERIGES TRAFIKSKOLORS RIKSFÖRBUND



Berit Johansson
Förbundsordförande