

kontakt@transportstyrelsen.se

## **STR:s remissvar: Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter (TSF 2023 - 63)**

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

### **Sammanfattning**

STR koncentrerar sig i detta remissvar på de förslag till avgiftsförändringar som berör förarutbildning vilka syftar till att finansiera tillståndsgivning och tillsyn av professionell förarutbildning och provverksamhet.

**STR anser inledningsvis att det är orimligt att förarutbildare återigen ska belastas med kraftiga kostnadsökningar när myndigheten så sent som förra året höjde prövningsavgifterna med totalt sett 16%. Den här gången är de föreslagna höjningarna i intervallet 9% (avseende tilläggsavgift per utbildare), till som mest 57% (!) för tillstånd introduktionsutbildning respektive riskutbildning B del 1 – se sammanställning i bilaga. Höjningarna är kraftiga och värt att notera är att den lägsta höjningen av avgifterna (9%) är betydligt högre än den nuvarande inflationen (*källa: Riksbanken, KPIF, 6,3%, juni 2023*).**

Det saknas även i detta förslag en konsekvensanalys, men avgiftshöjningen kommer i slutändan oundvikligen att drabba körkortstagare med höjda avgifter och pressa en redan hårt pressad bransch som kämpar med lönsamhetsproblem (nettovinstmarginalen ligger sett över tid kring 3 - 4 %). Vi för att djupare resonemang kring synen på kostnaderna för körkort i detta remissvar, men sammanfattningsvis kan man säga att **för att minska körkortstagarnas kostnader för att erhålla sitt körkort, borde processen ske betydligt mer effektivt, dvs så som all kvalitetssäkrad verksamhet sker - man säkerställer att man gör saker i rätt ordning. Det blir både enklare och mer kostnadseffektivt.**

STR har en förståelse för att Transportstyrelsen måste ha kostnadstäckning för sin verksamhet, men kan inte förstå att en pressad småföretagarbransch ska lägga mellan 2 - 4 % av sin omsättning, och därmed en stor del av sin eventuella vinst, på statlig tillsyn. Det är inte rimligt. Det väcker dessutom frågor kring hur effektivt myndigheten sköter sin verksamhet. Man hänvisar och motiverar höjningarna med att de *"...genomförs främst för att omhänderta ökade kostnader och ackumulerade resultat."* Oundvikligen väcks frågan huruvida byggandet av det nya vägtrafikregistret, vilket av myndigheten beräknas ta 10 år av utveckling till kostnaden av 1,8 miljarder kr, direkt eller indirekt ingår i detta och i slutändan belastar tillståndsinnehavare.

Ett för alla parter mer kostnadseffektivt system vore i stället att införa ett egenkontroll system (se vidare resonemang i Kommentarer).

## Kommentar

### *Avgifter och kostnader*

STR vill i detta remissvar sätta in förslaget i det sammanhang där avgifterna uppstår och vilket syfte de fyller. I slutändan ska elever kunna erhålla en god förarutbildning. Medborgarna och näringslivet ska kunna förvänta sig att nya förare, via förarutbildningen, har förvärvat de kunskaper, erfarenheter och färdigheter som är nödvändiga, för att bidra till en säker trafikmiljö och slutligen, förarutbildare som följer regler och föreskrifter, ska kunna skyddas mot illojal/kriminell konkurrens.

De avgifter som Transportstyrelsen tar ut är ett medel för att reglera förutsättningarna för detta.

Förarutbildningssystemet har varit föremål för utredningar under åren och välkomna förändringar har gjorts i delar av det, men det har inte i grunden setts över och förändrats sedan 70-talet. Sedan drygt 20 år har vi en vikande godkännandegrad vid prov. Vi hade även ett vikande körkortstagande vilket sedan millennieskiftet stabiliserats. Därför är det angeläget och välkommet att Transportstyrelsen för närvarande har ett regeringsuppdrag att se över hur systemet kan förbättras och ge fler godkända förstagångsprov och bidra till förbättrad trafiksäkerhet.

Mot bakgrund av detta, är det märkligt att en av Transportstyrelsens två utredare för denna utredning, den 15/8 i SVT i svepande ordalag uttalar sig att "*För det vet vi alla att det är dyrt att ta körkort idag*" när kostnadsaspekten för körkort tas upp. Inslaget är naturligtvis klippt och det framgår t.ex. inte vilka fakta som utredaren baserar sitt uttalande på. Det framstår därför i statlig riksmidia som en sanning och fakta, även om det i praktiken skulle vara en personlig uppfattning. Detta är i flera avseenden högst olyckligt. Det är en stor skillnad mellan vad som är *dyrt* och vad som *kostar mycket pengar*. Det kan vara så att utredaren egentligen menade att ett körkort innebär en stor investering för någon som inte har pengar, vilket det naturligtvis gör, men det var inte så hen uttryckte sig.

Frågan kring kostnaden för körkort är enligt STR generellt ensidigt och ytligt belyst och väger inte in hela värdet för individen sett över en livstid samt värdet för samhället. Att köpa en rosa plastbit med sitt foto för 15 - 25 000 kr är dyrt, men att en individ ges möjlighet att köra alla personbilar i världen, när hen vill och hur mycket hen vill, för resten av sitt liv, och dessutom kraftig förbättra sin anställningsbarhet i yrkeslivet, är inte dyrt. Men, det kan säkert upplevas som en stor summa pengar för en målgrupp som företrädesvis är ung och/eller arbetssökande och därmed följaktligen ekonomiskt sett för närvarande relativt svag. Samtidigt anser sig många i denna målgrupp ha råd att regelbundet byta mobil till en kostnad á 15 - 20 000 kr. Vad som är dyrt och vad man väljer att prioritera är i högsta grad baserat på en subjektiv värdering.

Ett körkort kostar idag ungefär lite drygt en månadslön efter skatt vilket det även gjorde på 60-talet. Skillnaden är att biltrafikens komplexitet och intensitet har ökat

mycket kraftigt. Idag har vi tre gånger så många fordon och samtidigt en sjättedel så många döda per år i trafiken. Samtidigt har värderingen av ett körkort förändrats över tid och det är idag en förutsättning för levande glesbygd, anställningsbarhet och fungerande person- och godstransporter i landet. När det gäller finansiering finns det olika möjligheter med bl.a. CSN-lån för vissa grupper.

I sammanhanget ska det vägas in att hela förarutbildningsprocessen har varit provfokuserad sedan starten för nästan 100 år sedan, vilket är ett problem i sig. Långa väntetider för omprov och fler chansningar är den onda cirkel som uppstått med tiden. I ett internationellt perspektiv avviker Sverige här med betydligt mer liberala regler och större frihet för den enskilde vilket leder till begränsningar för kollektivet. Det finns i princip inga kravnivåer för att boka och genomföra förarprov, det är bara att boka och chansa så länge man tagit sig igenom de tre krav som finns (körkortstillstånd, Risk 1 och Risk 2). Men att utbilda sig rätt är en betydligt mer tidskrävande väg och kanske onödigt dyrt med tanke på alla avgifter som belastar den legitima sidan. Körkortstagandet är normalt en engångsprocess och körkortstagarna är inte organiserade, annars hade krav och påtryckningar om nödvändiga förändringar av förarutbildningssystemet varit betydligt starkare än vad de är idag. STR menar sedan länge att det ska vara lätt att göra rätt och det ska löna sig. Det förhållandet ser vi inte riktigt inte idag. Det gör bl.a. att STR har svårt att förstå och motivera de avgifter som Transportstyrelsen tar ut.

Det återstår att se vad den pågående utredningen landar i för typ av förslag, men STR är luttrade i det här sammanhanget. Det finns mycket forskning och beprövade erfarenhet både i Sverige och i Europa vad som krävs och vad som fungerar, men den politiska förståelsen och eller modet, att göra de förändringar som är nödvändiga har hittills till stor del saknats för att styra upp processen och göra den mer effektiv än vad den är idag.

Den centrala frågan som STR vill ställa till berörda myndighet och ansvariga politiker är **i vilken mån kommer Transportstyrelsens kraftiga avgiftshöjningar komma körkortstagarna och samhället till del?! Bidrar detta till att göra det lättare att göra rätt – att det lönar sig att göra rätt?!**

STR värderar, som framhållit i tidigare remissvar etc., en proaktiv och väl fungerande regelverksutveckling och förvaltning av denna, högt. Detsamma gäller en väl fungerande och effektiv tillsyn i syfte att erhålla lika konkurrensvillkor och sunt företagande inom trafikutbildarbranschen. Dessa uppgifter är viktiga och renderar i kostnader i enlighet med hur riksdagen beslutat att finansieringen av transportsektorn ska skötas.

Samtidigt, för att de avgifter som tillståndsinnehavare och sökande betalar ska upplevas som motiverade, måste varje tillståndsinnehavare uppleva att man "får något" för pengarna. STR utvärderar kontinuerligt hur medlemmarna upplever tillsynen. Den sammanvägda uppfattningen bland STR:s medlemmar är att man anser att man inte får tillräckligt för de avgifter man betalar för tillsynen.

***Avgiftskonstruktionen***

STR vidhåller fortfarande att det finns förbättringspotential i avgiftskonstruktionen. Den grundas nu på en rak avgift, dvs. att ingen staffling beroende på storlek på verksamheten görs. STR anser att i stället vore det bättre om avgiftssystemet var uppbyggt så att det uppstår en avgift per person och år, inte en på-anmälningavgift så fort någon trafiklärare byter arbetsgivare under året. Det är inte rimligt att ett byte av jobb ska föranleda en helt ny kostnad. Det kan rimligen inte stå i paritet med de kostnader Transportstyrelsen har och även detta motverkar dessutom rörlighet och flexibilitet på arbetsmarknaden för trafikutbildare.

STR vill i detta sammanhang återigen framföra förhoppningen att trafikskolor i framtiden ska kunna påverka tillsynsavgifterna, t.ex. genom egenkontrollsystem. STR uppfattade Projekt Egenkontroll positivt likväl utvärderingen av den ("*... men när det väl är infört och accepterat ger det stora fördelar för företagen och deras elever/kunder samt myndigheten*" sid 26 i "Slutrapport i uppdrag om egenkontroll för förarutbildare") och hoppas och önskar att beslut tas att det permanentas. STR förutsätter vidare att deltagare i Egen kontroll-systemet i så fall får en substantiell reduktion av tillsynsavgiften som ett incitament. Här kan även nämnas att STR har ett system med s.k. Förbättringscoach vilken har till uppgift att hjälpa tillståndsinnehavare med den pedagogiska utvecklingen och att utveckla bättre fungerande systematiskt kvalitetsarbete för bl.a. bättre provresultat och högre andel trafikskolkodanmälda prov.

Landskrona den 31 augusti 2023

Med vänlig hälsning

SVERIGES TRAFIKUTBILDARES RIKSFÖRBUND



Maria Stenman  
T.f. förbundsordförande

## Bilaga - Sammanställning av förslaget

	<b>Avgift</b>	<b>Förslag</b>	<b>Ökning kr.</b>	<b>Ökning %</b>	<b>%</b>
<b>Grundavgift per tillstånd</b>	<b>2100</b>	<b>2600</b>	500	0,24	<b>24%</b>
<b>Tilläggsavgift per utbildare/provförare i spannet 1-24</b>	<b>1100</b>	<b>1200</b>	100	0,09	<b>9%</b>
Tillstånd introduktionsutbildning	4700	7400	2700	0,57	57%
Tillstånd moped 1, AM	7800	9400	1600	0,21	21%
Tillstånd moped klass 2	6 600 kr	7900	1300	0,20	20%
Tillstånd riskutbildning A, del 1	5 300 kr	7400	2100	0,40	40%
Tillstånd riskutbildning A, del 2	14800	17800	3000	0,20	20%
Tillstånd riskutbildning B, del 1	4700	7400	2700	0,57	57%
Tillstånd riskutbildning B, del 2	14800	17800	3000	0,20	20%
Tillstånd snöskoter	7800	9 400	1600	0,21	21%
Tillstånd terränghjuling	7800	9 400	1600	0,21	21%
Tillstånd trafikskola	6600	9400	2800	0,42	42%
Tillstånd att bedriva grundutbildning för yrkesförarkompetens avseende godstransporter	13000	16000	3000	0,23	23%
Tillstånd att bedriva fortbildning för yrkesförarkompetens avseende godstransporter	13000	16000	3000	0,23	23%
Tillstånd att bedriva grundutbildning för yrkesförar-kompetens avseende persontransporter	13000	16000	3000	0,23	23%
Tillstånd att bedriva fortbildning för yrkesförarkompetens avseende persontransporter	13000	16000	3000	0,23	23%
Undantag från föreskrifter om förarutbildning och förarprovning	2900	3400	500	0,17	17%