

kontakt@transportstyrelsen.se

## **STR:s remissvar: Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter (TSF 2022 - 44)**

**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.*

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.

Under pandemin har tillsynen påverkats och på frågan "Har din skola haft/fått tillsyn under 2021? (d.v.s. att Transportstyrelsen granskat utbildning, deltagit på lektioner, genomfört uppföljande samtal med utbildningsledare)" har endast 10% svarat jakande varför endast dessa 10% kunde ge ett omdöme kring den upplevda kvaliteten på tillsynen. Mot bakgrund av att Covid-19 inte längre bedöms vara allmänfarlig och samhällsfarlig, bör det ske en full återgång till fysisk tillsyn under 2022 och att den sker i motsvarande omfattning som innan pandemin, varefter en klar majoritet av bl.a. STR:s medlemmar återigen bör kunna bedöma tillsynen och värdet av den.

Övergripande kan man dock glädjande konstatera att trenden bland STR:s medlemmars avseende upplevelsen av tillsynen varit positiv under de 10 år som kvaliteten har mätts med en gradvis förbättring från 3,47 till 4,43 (*6-gradig skala där 1=Mycket dåligt, 6=Mycket bra*). Det är viktigt att utvecklingen upprätthålls för att upprätthålla legitimitet för tillsyn och kontroll. Centralt är därför att Transportstyrelsen tydligt och kontinuerligt redovisar omfattning och utfall av sin tillsyn. Arbetet mot det stora problemet med bl.a. falska trafikskolor är en central faktor som påverkar branschens acceptans för de avgifter som Transportstyrelsen tar ut. Nu finns det, i enlighet med Transportstyrelsens förslag i tidigare utredning, ett

skärpt regelverk med bl.a. kraftigt ökade straffsatser, varför det bör finnas goda förutsättningar att kraftigt minska den omfattande falska trafikskoleverksamheten och provbedrägerierna genom samordningsarbete mellan berörda myndigheter och stöd till polis och åklagare.

Övergripande anser STR fortfarande att det ska vara *lätt att göra rätt* för såväl tillståndsinnehavare som kunder och omvänt ska det kosta att fuska och bryta mot regelverket. Detta så att sunda konkurrensvillkor kan säkerställas och upprätthållas. De tillståndsinnehavare som inte gör rätt, och där det är uppenbart att man slarvat eller helt enkelt underlåtit att följa regelverket, ska få bära en större del av kollektivets tillsynskostnader. Ett synsätt kring detta är att denna grupp i praktiken idag belastar kollektivet med högre kostnader då man föranleder behov av större myndighetsinsatser. STR förstår att Transportstyrelsen inte har lagligt stöd för regelrätta sanktionsavgifter, men ett arbete i riktning mot denna princip vore rimligt.

### **STR har följande kommentarer:**

STR konstaterar att förslaget är att prövningsavgifter totalt sett höjs med 16% vilket upplevs som relativt kraftigt, även med hänsyn taget till den rådande inflationen. I förslaget beskrivs det dock som att TS föreslår en höjning på "...samtliga ansökningsavgifter" men i tabellen anges i stället en sänkning för tre av dem (avser "*Tillstånd att bedriva introduktionsutbildning*", "*Tillstånd att bedriva riskutbildning för behörighet A1, A2 och A del 1*" och "*Tillstånd att bedriva riskutbildning för behörighet B del 1*"). Detta kan vara ett korrekturfel. Givet att skrivet förslaget gäller, är alltså höjningen totalt sett ändå kraftig.

STR ser dock positivt på att Transportstyrelsen hörsammat de synpunkter som STR m.fl. framfört i tidigare års remissvar avseende att avgiftskonstruktionen avseende stafflade avgifter baserat på antal anställda, i praktiken gynnat större aktörer. Trafikutbildarbranschen är en småföretagarbransch av trafikskolor och andra utbildningsföretag vilka till mycket stor majoritet hamnar i spannet 1 - 24 anställda. Det är principiellt viktigt att bibehålla och stötta en väl fungerade konkurrens och förutsättningar att bedriva professionell förarutbildning i hela Sverige, varför STR anser att detta är ett klokt förslag att Transportstyrelsen nu föreslår att avgifterna i detta avseende bibehålls för den absoluta majoriteten av utbildningsföretagen i branschen.

STR ser även positivt på att avgifterna kring godkännande av personal inom trafikskola kraftigt sänks från 2900 till 1000 kr. vilket kan fungera som en motvikt till höjningen av avgifterna för behörighetsprövningarna.

Det är sammantaget viktigt att stimulera till såväl nyetableringar och nyanställningar för att möta den ackumulerade efterfrågan på förarutbildning och därmed den brist på trafiklärare som råder. STR uppskattar att behovet totalt sett ligger i spannet 500 – 600 trafiklärare och konstaterar att det är positivt att antalet utbildningsplatser hos Yrkeshögskolan gradvis ökat de senaste åren och kommer att göra det under de kommande åren. Att avgifterna kring godkännande av personal inom trafikskola kraftigt sänks välkomnas extra mycket av detta skäl.

STR anser dock 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, "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 infört en 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 2022

Med vänlig hälsning  
SVERIGES TRAFIKUTBILDARES RIKSFÖRBUND



Benny Gunnarsson  
Förbundsordförande