

Näringsdepartementet  
10333 Stockholm

[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)  
[helene.lassi@regeringskansliet.se](mailto:helene.lassi@regeringskansliet.se)

## **STR:s remissvar: Transportstyrelsens rapport om insatser för att underlätta för små och medelstora företag samt kulturhistorisk verksamhet (N2013/1368/TE)**

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

### **Sammanfattning**

STR *beklagar* att de höga tillsynsavgifterna verkar kvarstå även framgent och att detta får negativa konsekvenser för såväl körkortstagande, serviceutbud och konkurrenssituationen.

STR *välkomnar* möjlighet till ett framtida egenkontrollsystem, förutsatt att den totala kostnaden för egenkontroll och tillsyn blir substantiellt lägre för de trafikskolor som har kraft, förutsättningar och resurser att satsa på detta.

### **Avgifter**

STR vidhåller sin ståndpunkt från tidigare remissvar i ärendet att trafikskolebranschen "...bör, och tål, att granskas.." (TSG 2010-592) men konstaterar nu att branschen är hårt drabbad av tillsynsavgifterna vilket bl a fått till följd att serviceutbudet av utbildningar i främst glesbygd försämrats (not 1) och därmed även konkurrensen, samt att körkortstagarna fått ökade kostnader som en direkt följd av tillsynsavgifterna.

STR beklagar att det inte föreslås avgiftslättnader för förarutbildning avseende tillsyn. Det förekommer att tillsynsavgiften utgör mer än 2 % av företagets omsättning vilket STR inte anser är rimligt. En avgiftslättnad skulle gagna körkortstagandet i landet vilket i ett internationellt perspektiv är mycket lågt bland unga människor (18-24 år).

STR framförde följande i samband med tidigare remissvar: Avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet (TSG 2010-592) från den 4/10 2010:

## STR:s remissvar angående Avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet (TSG 2010-592)

Det är positivt att Sveriges Trafikskolors Riksförbund, STR, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerade förslag och vi koncentrerar oss på de områden som primärt berör trafikskolebranschen.

### Sammanfattning

Sammantaget anser STR att trafikskolebranschen bör, och tål, att granskas,

men

att acceptansen för förslaget är mycket låg bland STR:s medlemmar, bl a då STR anser att det i sin uppbyggnad inte är rationellt och effektivt utan snarare stelbent och statiskt, att det saknas diskussioner om möjligheter till ökad egenkontroll som ersättning för tillsyn och att förslaget, mot bakgrund av detta, måste revideras, både vad avser dess struktur och avgiftsnivåerna i sig.

STR anser vidare att Transportstyrelsen noggrant bör utreda hur man långsiktigt skapar en genomarbetad och väl fungerande tillsyn med ökande inslag av egenkontroll, innan man implementerar en ny och omfattande finansieringsmodell för densamma.

Dessa synpunkter återupprepades i sak i remissvar till "Förslag till föreskrifter om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet (TSG-2011-426)" samt "Förslag till föreskrifter om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet" (2012-347).

Transportstyrelsen skriver nu att det finns *"...risker att tillgängligheten försämras"* samt att man *"...inte kan utesluta att myndighetens avgiftsuttag riskerar att ge upphov till viss försämrad tillgänglighet inom glesbefolkade områden"*.

STR kan konstatera att denna serviceförsämring inre är en risk utan ett faktum och en direkt konsekvens av tillsynsavgifterna.

### Utveckling av egenkontrollsystem och den nuvarande tillsynen

STR anser att det nu är hög tid att möjliggöra ett kostnadseffektivt egenkontrollsystem så att ett tydligt incitament för trafikskolor som har ordning och reda på sin verksamhet och som arbetar långsiktigt och seriöst, ska få en möjlighet att påverka sina tillsynskostnader. Utgångspunkten bör vara att avgiftsuttaget ska bli mindre genom att färre förrättningstimmar blir nödvändiga. STR och Transportstyrelsen hade ett samrådsmöte i april kring detta och diskussionen handlade om nödvändiga anpassningar av föreskrifter.

Utgångspunkten bör även vara att tillsynen ska anpassas till den faktiska verklighet som dagens förarutbildning verkar i. Som ett exempel kan nämnas att det inte finns något som helst krav att elev ska deltaga på teoriundervisningen, utan kan fritt välja exakt vad och i vilken utsträckning man vill utbildas sig, men däremot krävs det av trafikskolan att man för varje elev ska redovisa hur denne genomfört sin teoriutbildning. Tillsynen kring detta kan upplevas som en relativt poänglös rutin som är helt fränkopplad från innehållet i utbildningen och resultatet av den.

Eleverna kan, uttalat eller outtalat, välja bort stora delar av utbildningen utan att

trafikskolan kan påverka detta mer än marginellt. Kunden ges i det svenska förarutbildningsystemet en stor frihet, men i gengäld ställs det mycket stora krav på den enskildes förmåga att själv styra sin utbildning.

I praktiken bestämmer eleven själv:

- Tidpunkt för utbildning
- Utbildningens tempo
- Hur mycket eleven vill lära sig (ambitionsnivå)
- Vilka lektioner eleven vill gå på
- Hur eleven vill göra prov
- Var eleven vill göra prov
- När eleven vill göra prov
- Om eleven direkt efter ett underkänt prov t ex vill anmäla sig till ett nytt prov

Vidare, det finns:

- Inget krav på närvaro på skolans lektioner
- Inget krav på att utbildningskontroller ska göras
- Ingen betygsättning
- Inga garantier för att eleven ska kunna få göra prov inom rimlig tid från det att den är färdigutbildad – oavsett hur den blivit utbildad
- Inga garantier att eleven kan få göra prov där eleven bor och i den miljö eleven till stor del kommer att använda sina kunskaper

Resultatet blir helt logiskt:

- Låg godkännandegrad vid prov
- Lågt körkortstagande
- Onödigt höga kostnader för många elever pga omprov och en allmänt ineffektiv process
- Ideliga problem med långa väntetider vid prov (och därmed svårigheter för såväl elev som utbildare att på ett effektivt sätt planera med ofta onödigt höga kostnad som följd)
- Hög initial olycksrisk för främst unga män
- Begränsat utbud av utbildningsmöjligheter i stora delar av landet
- Tandlös tillsyn och utrymme för svart verksamhet och oseriösa aktörer i allmänhet
- Trafikskolor utan reellt mandat och praktisk möjlighet att bedriva skolverksamhet

Eleven har all makt och total frihet, men gagnas verkligen individen och samhället av detta system?

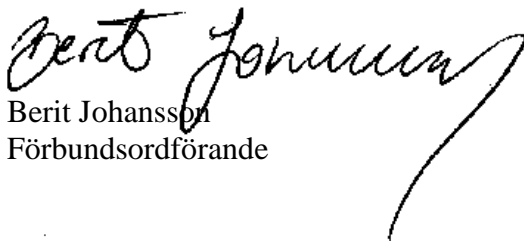
De flesta verkar vara överens om att en stor del av utmaningen för att nå nollvisionens etappmål till 2020 handlar om att påverka trafikanters medvetna, kalkylerade och återkommande felbeslut, främst kring hastighetsanpassning, vilka sammantaget ökar riskexponeringen. Infrastrukturminister Catarina Elmsäter Svärd formulerade sig på följande sätt angående detta på årets resultatkonferens: *”När ska det goda omdömet kliva in hos var och en av oss?”*. För att kunna nå de högre nivåerna i den sk GDE-matrisen (not 2), och därmed ha en möjlighet att påverka

trafikanters medvetna felbeslut och ökade riskexponering, krävs bl a att förarutbildningen börjar nyttjas som den resurs den är.

Men om systemet och utbildningen ska kunna förändras, krävs även att kontrollapparaten tillsyn utvecklas i samklang med detta.

Landskrona den 2 maj 2013

Med vänlig hälsning  
SVERIGES TRAFIKSKOLORS RIKSFÖRBUND



Berit Johansson  
Förbundsordförande

*Not 1*

28 % av STR medlemmar anger i en medlemsenkät från januari 2013 på frågan "Har din skolas utbud av utbildningar påverkats av Transportstyrelsens nya avgifter?" att tillsynsavgiften påverkat utbudet av utbildningar. De behörigheter som medlemmarna främst dragit in är moped men även A, riskutbildning 1, BE, terränghjuling, taxi och introduktionsutbildning. Ytterligare 15 % anger utbudet eventuellt kommer att påverkas.

*Not 2*

GDE (Goals for Driver Education). I GDE-matrisen definieras de kompetenser som en förare ska ha för att vara trafiksäker. Matrisen visar bl a hur bilkörning är en process som även innebär ett samspel mellan förarens egna förmågor och motiv.

## Matris över förarkompetenser

Efter "GADGET-matrisen", (Hatakka, Keskinen, Gregersen, Glad, 2000)

	<b>Kunskaper färdigheter</b>	<b>Riskökande aspekter</b>	<b>Själv- kännedom</b>
<b>Personl livs- förutsättn och strävanden</b>	Samband mellan livsstil, ålder, grupp etc. och förarbeteende	Äventyrssökande Gruppenormer Kamratpåverkan	Introsk. komp. Egna förutsättn Impulskontroll Reflekt. förmåga
<b>Resande och bilkörning</b>	Val av färdstätt Val av tidpunkt Val av färdväg Motivens roll	Alkohol Trötthet Vinterväglag Rusningstrafik	Egna motiv för val Självkritiskt tän- kande
<b>Körning i trafik</b>	Trafikregler Komm.förmåga Riskupptäckt Automatisering	Bryta mot regler Korta avstånd Halka Oskyddade	Kalibrering av egen körförmåga Självkritiskt tän- kande
<b>Fordonskunsk och -manövrering</b>	Ford.kännedom Skyddssystem Manövr.förmåga Naturlagar	Sitta fel Utan bälte Fel på bromsar Utslitna/fel däck	Kalibrering av egen manövrering- förmåga