

Regeringskansliet
n.registrator@regeringskansliet
elvira.shakirova@regeringskansliet.se

STR:s remissvar: Remiss N2016/06824/MRT Förslag om regler för trafikskolor och förarutbildare (*Diarienummer 2015-119 och/eller 2016-33*)

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

Sammanfattning

- Utbildningsledare och trafikskolechef: STR avstyrker att lagstiftningens krav på godkännande som utbildningsledare respektive trafikskolechef tas bort utan att samtidigt andra åtgärder vidtas för att trygga kvaliteten inom branschen och för dess kunder.
- Yrkeskvalifikationsdirektivet: Beträffande genomförande av yrkeskvalifikationsdirektivet har STR ingen erinran mot förslaget.
- System för egenkontroll: STR vill understryka vikten av att det aviserade arbetet med denna fråga verkligen genomförs och nu inleds utan dröjsmål.
- Verkställighet av beslut: STR tillstyrker förslaget om att beslut enligt bl.a. Trafikskolelagen ska gälla omedelbart.

Allmänt

I "*Uppdrag om regler för trafikskolor och förarutbildare*" den 8 oktober 2015 anför Transportstyrelsen bl.a. (s. 22) "Om fler körkortstagare har möjlighet att välja en god förarutbildning kan det i förlängningen leda till färre trafikolyckor, en minskad klimatpåverkan och därmed minskad ohälsa i samhället. Den förändringen skulle leda till minskade kostnader för samhället i stort."

STR ställer sig helt bakom den analysen och den målsättningen. Enligt Förbundets uppfattning kan emellertid ett sådant mål nås endast genom en helhetssyn på förarutbildningen, där det ställs höga krav på såväl utbildare och myndigheter som på elever.

Under många år har STR efterfrågat en samlad översyn av det svenska förarutbildningssystemet, där man strävar efter bestående kunskaper och insikter snarare än kortsiktiga provgodkännanden. Trots att ett flertal punktsatser och förändringar har gjorts och vissa förändringar kunnat skönjas, har processen i praktiken kommit att bli alltmer provfokuserad samt en stadigt fallande godkännande provstatistik. Dagens förarutbildning tenderar att gynna starka, kanske studievana, elever, som är vana att söka sina vägar. Även de som inte orkar eller upplever att de har tid att lära sig, men har förmågan att hitta genvägar gynnas, medan elever som har behov av strukturer och vägledning tenderar att missgynnas.

Trafikskolebranschen är en utpräglad småföretagarbransch, med stort trafikalt och pedagogiskt kunnande och inte sällan ett mått av idealism i frågor som trafiksäkerhet och miljö, men med ibland svagt företagskunnande och svag ekonomi. Den lider på allt fler håll av en betydande konkurrens från aktörer vilka bedriver en helt olaglig verksamhet. En verksamhet vars effekter på vissa håll i landet nu resulterat i att legala företag lägger ner sin verksamhet. Genom att dessa exempelvis inte betalar skatter och avgifter, använder sämre fordon och saknar egna lokaler kan man locka med lägre timpriser, men allt tyder på att eleverna mycket ofta förlorar på affären genom att undervisningen är mindre effektiv och bevisligen ger dåliga resultat. Det händer inte sällan att presumtiva kunder inte förmår att se skillnad på laglig och olaglig verksamhet då den olaglig marknadsför sig på ett synnerligen oblygt sätt genom offentlig annonsering, fullt utrustade bilar och falska intyg. Samhället förlorar naturligtvis också, såväl direkt i uteblivna skatteintäkter som långsiktigt i form av sämre insikter hos nya förare när det gäller trafiksäkerhet och miljö.

Trafikskolebranschen är relativt dåligt segmenterad. Företag som ställer särskilt höga kvalitetskrav i sin verksamhet kan känna att de inte får ut så mycket av de extra ansträngningarna. STR menar att det alltid ska löna sig att arbeta med hög kvalitet och att detta ska kunna synas gentemot presumtiva kunder. För att tydliggöra detta genomför STR nu en organisationsöversyn med fokus på kunder och inom ramen för denna kommer man att kunna erbjuda ett differentierat medlemskap.

En källa till osäkerhet är även trafiklärarutbildningen, som inte fungerar optimalt. Bl.a. finns det klara kvalitetskillnader mellan olika utbildare.

STR ser, tillsammans med flera myndigheter, med oro på den nu i korthet beskrivna allmänna situationen. Vi befarar en utveckling, i likhet med vad som skett i vissa andra branscher, mot en ökad olaglig verksamhet och en försvagning av den goda pedagogiken och den seriösa delen av branschen, med negativa effekter för såväl enskilda elever, trafiksäkerhet och miljö som för skatteintäkter och myndigheternas arbete.

1. Kravet på godkännande som utbildningsledare resp. trafikskolechef

STR kan ha förståelse för den argumentation som ligger bakom förslaget att ta bort kraven på dessa befattningar. Det är exempelvis riktigt att befattningarna på helt små trafikskolor i praktiken kan innehas av en och samma person. Emellertid innebär dessa befattningar inte enbart titlar, utan särskilda utbildningskrav ställs på personerna i fråga. Under de förhållanden som råder inom förarutbildningen, varav vi ovan kortfattat berört några, känns det inte rimligt att utan andra åtgärder ta bort kvalitetskrav som idag ställs på trafikskolorna.

Transportstyrelsen konstaterar i "*Uppdrag om regler för trafikskolor och förarutbildare*" den 30 september 2015 (s. 8) angående de nu aktuella lagändringarna bl.a. - - -"Förslaget innebär i praktiken att tillståndshavarens ansvar och befogenheter behöver ses över och förstärkas när ansvaret i en trafikskola omfördelas." I betänkandet "*En reformerad körkortslagstiftning*", SOU 2008:130, där det nu upptagna förslaget om att ta bort kraven på godkänd utbildningsledare och

trafikskolechef ursprungligen presenterades, betonades (s. 317f) att de grundläggande kraven på att tillståndshavaren skulle ha förutsättningar - med hänsyn till sina personliga och ekonomiska förhållanden - att driva trafikskola, borde kvarstå. Vidare borde även enligt utredningen, på motsvarande sätt som gäller enligt yrkestrafiklagstiftningen, kravet på gott anseende särskilt framhållas. Ett tillägg härom föreslogs införas i 2 § lagen (1998:493) om trafikskolor. Utredningen föreslog dessutom att prövningen av tillståndshavarna - liksom inom yrkestrafiken - skulle vid juridiska personer omfatta en krets, trafikskoleansvariga, av fysiska personer med ett särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med gällande bestämmelser.

Såväl inom 2007 års körkortsutredning som inom Transportstyrelsen har man således framhållit behovet att förstärka kraven på tillståndshavaren i anslutning till ett eventuellt borttagande av de aktuella särskilda befattningarna. STR menar att dessa tankar är helt centrala för en framgångsrik förändring av regleringen. Enligt förbundets uppfattning finns det mycket goda skäl att noga överväga krav på tillståndshavarna, liknande dem som med framgång tillämpas inom den yrkesmässiga trafiken. Att flertalet företagare inom trafikskolebranschen känner starkt för en säker och miljövänlig trafik och dessutom är goda pedagoger innebär inte att de alltid är bra företagare. I förening med en på många håll svår marknad med konkurrens från såväl legal privat inläring som olagliga mer eller mindre professionella verksamheter kan detta leda till ekonomiska problem. Som exempel kan nämnas att antalet medlemsföretag som råkat ut för konkurs eller motsvarande ökat under de senaste åren. Detta har naturligtvis även inneburit problem för företagets kunder. Rent allmänt är dessutom den ekonomiska ställningen svag för många trafikskolor. Att en förenklad reglering och därigenom sänkta etableringsströsklar skulle innebära en ökad etablering av nya legala skolor är enligt STR:s mening inte troligt. De rådande marknadsförutsättningarna, med en mycket stor egen inläring, en ökande "svart" helt oskattad verksamhet och fortgående fokusering hos ungdomar på att främst klara provet, kanske genom upprepade försök, talar entydigt ett helt annat språk. Att tro att "svarta trafikskolor" skulle ansöka om tillstånd och bli "vita" om kraven på befattningshavarna sänks är tyvärr inte realistiskt. De ekonomiska vinsterna av att driva en helt oregistrerad och oskattad verksamhet torde vida överstiga de kostnadsbesparingar som en förenklad reglering skulle kunna medföra. Risken att åka fast och med det bli straffad då illegal verksamhet uppmärksammas är dessutom nästan obefintlig varpå en illegal verksamhet har intet att frukta. Om mot förmodan dom skulle falla, så är penningboten i likhet med kaffepengar.

Sammanfattningsvis menar STR att man snarast bör överväga att för trafikskolebranschen införa liknande krav som inom yrkestrafiken. Sådana krav skulle exempelvis kunna avse

- Yrkeskunnande omfattande pedagogiskt kunnande och kunskaper i företagande (prov innehållandes såväl pedagogiska som företagsanpassade frågor)
- Gott anseende
- Ekonomisk styrka

Ett införande av sådana skärpta krav, vilket ju delvis också föreslagits av 2007 års körkortsutredning, skulle kunna öppna för en förenklad reglering i andra avseenden,

exempelvis beträffande olika befattningar. Samtidigt måste emellertid trafiklärarytbildningen säkras och effektiva åtgärder mot en olaglig, oskattad och kanske trafikfarlig utbildningsverksamhet komma till stånd. Även frågan om tillsynen, som berörs närmare under punkt 3 nedan, bör ingå som en del i arbetet med lite mera omfattande översyn av förarutbildningen.

2. Yrkeskvalifikationsdirektivet

STR har tidigare lämnat synpunkter i denna fråga och har inget att invända mot förslaget.

3. System för egenkontrollprogram

Det system för tillsyn och kontroll, som nu tillämpas uppvisar enligt STR:s mening två huvudsakliga brister.

- Tillsynen är i första hand inriktad på förhållandevis enkla kontroller av registermässigt slag och inte utformad som en utvecklande och stödjande process, där trafikskolorna drivs eller uppmuntras till förbättringar i och utveckling av verksamheten.
- Många trafikskolor, som kanske hade välkomnat en "tuffare" tillsyn upplever att de kontroller som görs i form av registerslagningar och telefonsamtal inte alls står i proportion till den - särskilt för ett litet företag - förhållandevis betydande kontrollavgiften.

För sina medlemmar kommer STR, som tidigare nämnts, nu att kunna erbjuda ett differentierat medlemskap. STR använder också sedan en tid ett system för att mäta kundnöjdheten. Detta sköts direkt av Riksförbundet genom att en enkät skickas därifrån till kunderna. Till en början innefattar systemet vissa utbildningsmoment, och programmet är under fortsatt utbyggnad. Härigenom skapas en tydlig och objektiv grund för ett löpande kvalitetsarbete tillsammans med trafikskolorna. Det kan även nämnas att STR samarbetar med Skatteverket på så sätt att Förbundet regelbundet presenterar Verket förteckningar över medlemsföretagen för kontroll av att dessa är registrerade för F-skatt.

STR menar inte att myndighetstillsynen ska avskaffas, men att den kunde utvecklas tillsammans med en egenkontroll inom branschen och kanske till stor del inriktas på att myndigheten försäkras om att företagen undergår en löpande branschtillsyn och har i verksamheten integrerade kvalitetssäkringssystem. Förebilder för en sådan tillsyn finns på olika håll, bl.a. inom transportområdet.

I "*Uppdrag om regler för trafikskolor och förarutbildare*" den 30 september 2015 säger Transportstyrelsen (s. 3): "Transportstyrelsen avser att fortsatt utreda förutsättningar för egenkontrollprogram där branschen kan ta ett större ansvar för kontroll och kvalitetssäkring av sina medlemmars verksamheter. I det fortsatta arbetet ska konkreta förslag tas fram och prövas i en försöksverksamhet". STR vill kraftigt understryka angelägenheten av det av Transportstyrelsen planerade arbetet och betona vikten av att det inte försenas. STR är naturligtvis berett att på olika sätt bistå i detta arbete.

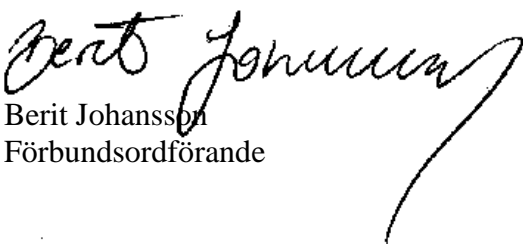
4. Verkställighet av beslut

Under förutsättning av att det finns rutiner som garanterar en god rättssäkerhet vid ingripanden mot tillståndshavare delar STR den syn som såväl 2007 års körkortsutredning som Transportstyrelsen gett uttryck för angående förslaget om att beslut om återkallelse av tillstånd och godkännanden ska gälla omedelbart.

Landskrona den 20 maj 2016

Med vänlig hälsning

SVERIGES TRAFIKSKOLORS RIKSFÖRBUND



Berit Johansson
Förbundsordförande