

Transportstyrelsen  
Ekonomi- och förvaltningsavdelningen  
601 73 Norrköping

kontakt@transportstyrelsen.se

## **STR:s remissvar: Förslag till föreskrifter om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet (TSF 2014-45)**

**Det är positivt att Sveriges Trafikskolors Riksförbund, STR, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag och koncentrerar sitt remissvar på förslagen som berör trafikskolor och förarutbildning.**

### **Sammanfattning**

STR är införstådd med att det finns brister i branschen och ett substantiellt behov av tillsyn och finner det angeläget att den utvecklas. Vidare är det positivt att Transportstyrelsen har haft målsättningen att skapa ett mer rättvisande avgiftssystem.

STR konstaterar tyvärr att tidigare framförda synpunkter (se bilaga 1) avseende avgifter hittills inte hörtsammats i några avgörande avseenden.

Mot bakgrund av att redan nuvarande avgiftsnivå haft en påtagligt negativ inverkan på serviceutbudet, beklagar STR att det inte föreslås avgiftslättnader för förarutbildning avseende tillsyn, utan istället ytterligare höjningar.

För icke en oansenlig andel av trafikskolorna utgör tillsynsavgiften mer än 2 % av företagets omsättning vilket STR principiellt inte anser är rimligt och med den föreslagna höjningen kommer denna andel att öka ytterligare, och följaktligen försämra serviceutbudet och öka kostnaderna för tredje man. Vidare, den nu föreslagna avgiftshöjningen gagnar inte körkortstagandet i landet vilket i ett internationellt perspektiv är mycket lågt bland unga människor (18-24 år), (även om ett trendbrott kunnat skönjas bland 18-åringars körkortstagande vilket ökat något sedan 2007).

STR ifrågasätter, mot bakgrund av behovet av de höga avgifterna för tillsyn, effektiviteten i Transportstyrelsens tillsynsverksamhet.

STR saknar förslag, eller åtminstone resonemang, kring hur ett egenkontroll-system skulle kunna utvecklas i syfte att företagare själva ska kunna påverka sina tillsynsavgifter.

STR har konkreta förslag till ett alternativt och mer rättvisande beräkningsätt (baserat på relevant istället för anställda) samt ett förslag till en modell för tillsyn där branschen tar ett större ansvar (motsvarande modell för YKB).

### **Försämrat serviceutbud**

Utvärdering av tre år med avgiftsbelagd tillsyn visar bl a på minskat serviceutbud och uteblivna satsningar.

STR prognosticerade i sitt remissvar 2010 att:

*”... upp till 30-40% av dem kommer att överväga att sluta med en eller flera behörigheter/-obligatorier om förslaget blir verklighet.”*

Vi kan nu konstatera att i två mätningar i rad bland våra medlemmar har ca 30 % av medlemmarna, vilket motsvarar ca 200 trafikskolor, redan minskat sitt tjänsteutbud och ytterligare 11 % kan komma att göra det (se bilaga 2). Dessutom anger många att införandet av avgifterna inneburit att planerade satsningar inte blir av. Överblick av de totala konsekvenserna har rimligen Transportstyrelsen. STR har en bestämd uppfattning att avgifterna påverkat konkurrensen negativt och att tillgången på utbildare i vissa områden inte täcker utbildningsbehovet. I syfte att ytterligare åskådliggöra vilka konsekvenser avgifterna fått, bifogas aktuella skriftliga kommentarer från medlemmarna (bilaga 3). Att döma av dessa har främst AM-behörigheten och de obligatoriska momenten påverkats negativt av avgifterna.

STR håller med Transportstyrelsens skrivning i Konsekvensanalysen till förslaget att *”... den nuvarande avgiftsmodellen tar inte tillräcklig hänsyn till storleken på tillståndshavarens verksamhet och de resurser som krävs vid olika tillsynsinsatser”*. Transportstyrelsen pekar i konsekvensutredningen vidare på sidan 17, 5:e stycket, på problemet: *”En känslig grupp som har identifierats är mindre organisationer som har behov av flera olika tillstånd.”*

STR delar dock inte bedömningen som Transportstyrelsen gör att det inte krävs ett orimligt antal elever eller lektioner för att fördela den ökade kostnaden. Den uppfattningen är inte förankrad i verkligheten (se resonemang i punkt 1 och bilaga 2).

### **Acceptansen för avgiftssystemet**

STR framförde 2010 att:

*”Sammantaget anser STR att trafikskolbranschen 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.*

Vi kan konstatera att Transportstyrelsen i viss utsträckning hörsammat bl a STR:s kritik mot att systemet inte har varit tillräckligt konsekvent och rättvist uppbyggt och att nu beräkningsprincipen kring avgift avseende relationen till antal anställda, förändras. Men det finns fortfarande brister i det och att avgiftsnivåerna är orimligt höga. Den grundläggande problematiken kring den låga acceptansen bland STR:s medlemmar för tillsynsavgifterna kvarstår.

Detta åskådliggörs bl a i de låga betyg som tillsynen totalt sett får och den nytta den bedöms ha för STR:s medlemmar (se bilaga 4). I sammanhanget är det viktigt att påpeka att många medlemmar i skriftliga kommentarer vittnar om bra relationer och kontakter med tillsynsföräntarna, vilket indikerar att kritiken som framförs i de låga betygen, är kopplat till systemet och avgiftsnivåerna i sig, snarare än tillsynsföräntarnas arbetsinsats i sig.

*”STR vidhåller sin ståndpunkt från tidigare remissvar i ärendet att trafikskolbranschen” ...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 och därmed även konkurrensen, samt att körkortstagarna fått ökade kostnader som en direkt följd av tillsynsavgifterna, vilket bl a visar sig i genomförda mätningar bland STRs medlemmar.”*

### **Oberoende granskning**

STR anser principiellt att Transportstyrelsens verksamhet, avgiftsuttaget för denna verksamhet och dess beräkningsgrunder, regelbundet bör granskas av en oberoende part, förslagsvis Riksrevisionsverket. Detta i syfte att säkerställa att avgiftsuttaget är korrekt beräknat. Transportstyrelsen har tidigare, på regeringens uppdrag, presenterat en utredning av tillsynsavgifterna och dess effekter (Förslag om avgiftslättnader – (N20131368TE). STR anser principiellt att det rimligen inte är en bra ordning att myndigheten granskar sig själv och sin effektivitet. Oavsett hur stor en myndighet är - kan den inte på ett objektivt sätt granska sin egen verksamhet.

Bättre vore att exempelvis Riksrevisionsverket regelbundet gjorde en genomlysande analys av beräkningsgrunderna för avgifterna, bl a så att ingen korssubventionering sker. Det är centralt att avgift är kopplad till en given motprestation och även kan hänföras till denna, annars är det att betrakta som en skatt. Transportstyrelsen har ett stort informationsövertag i den här frågan varför det inte är relevant att diskutera eller ifrågasätta enskilda detaljer.

### **Återkoppling till tidigare framförda kritikpunkter**

Det avgiftsfinansierade tillsynssystemet har varit i drift i drygt tre år nu varför det är relevant att utvärdera det utifrån de erfarenheter som gjorts i branschen. STR:s medlemmar bidrar årligen med svar om bl a tillsynen i en årlig förbundsenkät med nästan 100 % svarsfrekvens vilket ger ett gediget underlag. I övrigt diskuteras tillsynen på i princip samtliga möten och företeelsen har tre år i följd rankats som den viktigaste eller näst viktigaste frågan för branschen att driva på kort sikt.

I sitt remissvar från 2010 framförde STR nedanstående tio huvudkritikpunkter vilka vi nu återkopplar till och kommentarer utifrån dess relevans idag mot bakgrund av de erfarenheter branschen hittills gjort:

**1. "Avgiftsnivåerna i förslaget är orimligt höga och avgiftsmodellen tar inte tillräcklig hänsyn till företagets storlek."**

STR anser att det är positivt att Transportstyrelsen hörsammat kritiken mot systemets struktur och gör ett försök till att få ett mer rättvist system. Dock kvarstår faktum att avgifterna höjs totalt sett och även för majoriteten av trafikskolorna (33 % får sänkt tillsynsavgift och 77 % får en höjning) vilket STR inte finner rimligt. I praktiken utgör tillsynsavgifterna en icke obetydlig del av en trafikskolas utgifter redan före den nu föreslagna höjningen.

I konsekvensutredningen på sidan 17, 5:e stycket, anges att Transportstyrelsen har identifierat en känslig grupp som har behov av flera tillstånd. Dock anser utredaren att det inte krävs ett orimligt antal elever för att täcka kostnaden. STR har tvärtemot kunnat konstatera att flera skolor i glesbygd och mellanstora städer väljer bort behörigheter p.g.a. kostnader (se bilaga 2).

STR anser således att de nuvarande tillsynsavgifterna är orimligt höga, både i relation till företagets storlek och i relation till vad man får för pengarna. Det är helt enkelt inte rimligt att en småföretagare årligen ska tvingas betala 10.000 - 40.000 kr för en tillsyn vilken ofta endast består av ett telefonsamtal med formalia kring bil- och anställningslistor samt lite allmänna diskussioner. Visst finns det anledning att kontrollera även formalia och det finns dokumenterade brister kring detta bland trafikskolorna, men mot bakgrund av att tillsynen i praktiken inte omfattar den pedagogiska verksamheten, och därmed inte kan fungera som utvecklande för företagets kvalitet bortsett från den rent administrativa, är avgifterna orimligt höga.

Förbundets medlemmar är generellt hårt belastade av de höga tillsynskostnaderna. Det är känt att det finns många exempel där tillsynsavgiften för den enskilda trafikskolan uppgår till ett par procent av årsomsättningen. Detta gäller främst mindre trafikskolor på mindre orter som vill ge allmänheten en bred service och brett utbud av olika behörigheter.

I samband med en enskild trafikskolas överklagan till Förvaltningsrätten av tillsynsavgifternas storlek (Mål nr. 262-12, Rustans Trafikskola HB ./ Transportstyrelsen), har Transportstyrelsen i sitt svar menat att "*... man inte delar uppfattningen att 2,3 % av årsomsättningen kan anses som orimligt betungande...*".

Uttalandet vittnar om en begränsad kunskap om hur företagande fungerar hos myndigheten. Denna andel av omsättningen är i realiteten en betydande del av en småföretagares vinst, i alla fall i trafikskolebranschen. Utan vinst kan inte ett företag verka på sikt. Dessutom, hur stor andel av de företag och myndigheter som underkastas Transportstyrelsens tillsyn, erhåller en faktura som utgör 2,3 % av dess omsättning? Anses t ex en årlig tillsynskostnad á ca 7,7 miljoner kronor för Trafikverkets förarprovsenhet vara rimligt betungande? (baserat på 2011

årsomsättning á 335 miljoner kr). Vad betalar man idag? Förmodligen betydligt lägre men hur skulle en sådan avgift påverka provavgifterna?

Vidare, en tillsynsavgift á 2,3 % av omsättningen skulle för nedanstående företag och myndighet innebära att den årliga kostnaden för tillsyn f n skulle uppgå till:

- **163 miljoner kr** för **Svevia** (baserat på 2013 års omsättning á 7,1 miljarder kr).
- **1,2 miljarder kr** för **Trafikverket** (baserat på 2013 års omsättning á 52 miljarder kr).
- **207 miljoner kr** för **SJ** (baserat på 2013 års omsättning á 9 miljarder kr).
- **828 miljoner kr** för **SAS** (baserat på 2013 års omsättning á 36 miljarder kr).
- **230 miljoner kr** för **Stena Line** (baserat på 2013 års omsättning á 10,0 miljarder kr).

Transportstyrelsen påpekar vidare att ”Skolan tar betalt för tjänsterna som erbjuds och bestämmer själv till vilket pris. I kalkylerna för prissättningen måste givetvis tillsynsavgifterna beaktas”. Givetvis måste trafikskolan väga in alla kostnader vid prissättningen, men körkortet som företeelse är redan idag betraktat som dyrt i Sverige och priskonkurrensen är hård. Att ytterligare belasta eleverna med kostnader är varken önskvärt eller, av konkurrensskäl, ofta inte görligt. För en myndighet som i en monopolposition själv sätter sina priser är utgångspunkten en annan.

Den aktuella skolan (Rustans trafikskola) fakturerades 15 000 kr i november 2011 och 15 000 kr i april 2012, d v s 30 000 kr på 5 månader i tillsynsavgift. För att sätta in tillsynsavgiften i ett sammanhang kan även nämnas att skolan f n betalar 14 019 kr/mån i särskild A-skatt (preliminärskatt och sociala avgifter). Kostnaden för tillsynen utgör således i praktiken en extra skattemånad för företaget. STR menar att detta inte kan vara rimligt! Hur stor andel av Sveriges näringsidkare anser att en extra skattemånad, d v s en generell skatthöjning á drygt 8 %, är ”rimligt betungande” och vilka konsekvenser skulle detta få för företagen, och för samhället, om alla företagare ålades att betala en extra skattemånad?

STR kan konstatera att andelen tillsynsbesök med två inspektörer minskat från 77 % av besöken 2012 till 35 % av besöken 2013 vilket är positivt och en utveckling i rätt riktning. (se bilaga 4). Trots denna effektivisering föreslås dock en avgiftshöjning.

STR vill i sammanhanget framföra ett antal principiella synpunkter kring timtaxan från Transportstyrelsen. 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 redan 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.

**2. *"Det är märkligt att myndigheten föreslår att den enväldigt ska få bestämma avgiftsnivåer."***

STR vidhåller denna principiella kritik. Ett par av STR:s medlemmar har även överklagat sina avgifter till Förvaltningsrätten och fått en prövning till stånd. Se resonemang under punkt 1.

**3. *"Avgiftsförslaget är inte konsekvent i sin uppbyggnad och det finns ologiska moment i det."***

STR vidhåller denna kritik med kommentaren att det visserligen är positivt att skillnaden t ex minskat mellan förordnande av förarprövare respektive av trafiklärare men vidhåller att avgiften principiellt borde vara densamma. STR finner inte detta logiskt.

**4. *"Det saknas 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 förväntas för framtiden."***

STR har fått en tydlig redovisning av tillsynsfrekvens men konstaterar även att förbundet inte har fått en övergripande rapport över vilka resultat som tillsynen givit avseende den illegala verksamhet som bedrivs i form av svart trafikskolverksamhet. Detta är viktigt för att skapa acceptans för avgiftssystemet bland trafikskolor. STR:s medlemmar ställer ofta frågan om man i tillsynen verkligen stoppar det som är värt att stoppa och som har en substantiell påverkan på kunder och bransch för att skapa en ökad acceptans bör denna fråga besvaras.

**5. *"Transportstyrelsens kostnadsredovisning, vilket ligger till grund för förslaget, redovisas inte och ej heller hur avgifterna kommer att regleras framgent."***

Transportstyrelsen har gjort en övergripande redovisning men STR emotser en årlig rapportering av resultatet av tillsynen.

**6. *"Tidpunkten för införandet är olycklig."***

Frågan är överspelad men STR vidhåller denna kritik mot bakgrund av den negativa effekt avgiftsfinansieringen fått när det gäller tjänsteutbudet.

**7. *"Regelverket för extra tillsyn redovisas inte."***

Via rapporter från medlemmar har förbundet fått information kring hur rutinerna för extra tillsyn tillämpas. Vi vet att totalt ca 60 medlemmar fick extra tillsyn under 2013.

**8. *"Det saknas en redovisning av hur tillsyn av den privata- respektive den svarta utbildningen ska bedrivas och finansieras."***

Denna kritik kvarstår. STR upplever att Transportstyrelsen är receptiva när det gäller rapporter om påstådd svart trafikskolverksamhet, men att återkopplingen av resultatet för deras insatser saknas. En återkoppling av effekterna för att stävja den illegala förarutbildningen torde vara mycket viktig för den allmänna acceptansen för tillsynsavgifterna bland legitima utbildare.

STR emotser en förslagsvis årlig rapportering av resultatet av tillsynen, t ex antal observationer, utredningar, anmälningar och åtal.

**9. "Undantag för tillsyn av Kör- och vilotider och färdskrivare i samband med förarutbildning (punkt 5.2) framgår ej."**

Frågan är överspelad men STR vidhåller denna kritik.

**10. "Det saknas en diskussion kring möjligheter att utveckla egenkontrollsystem inom trafikskolbranschen som ersättning för tillsyn."**

Denna kritik kvarstår.

STR konstaterar att "Förslag till avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet (TSF 2014-45)" helt saknar förslag, eller ens diskussioner, kring egenkontroll-system vilket STR m fl efterfrågade redan i remissvar från 2010. Detta har varit en grundläggande brist i systemet sedan det togs i bruk: det finns inga incitament för företagare att själva kunna påverka tillsynsavgifterna.

STR har fört en diskussion med Transportstyrelsen avseende att företag som har sin verksamhet i ordning ska kunna få minskade tillsynsavgifter mot en egen arbetsinsats vilken kan ersätta myndighetens: principen blir att byta arbete mot pengar.

STR har fått en tydlig övergripande redovisning från Transportstyrelsen om de identifierade bristerna hos landets trafikskolor. Bristerna har omfattat relativt grundläggande saker som tillstånd för fordon och STR har förståelse för att tillsynen behövs. Dock anser STR att det principiellt är fel att samtliga aktörer tvingas betala oavsett om man har brister eller inte.

STR vill i sammanhanget återigen framföra standpunkten att det nu är hög tid att möjliggöra ett kostnadseffektivt egenkontrollsystem så att 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. För att möjliggöra detta krävs nödvändiga anpassningar av föreskrifter. STR emotser vidare diskussioner med Transportstyrelsen och att konkreta förslag utarbetas för att komma vidare i frågan.

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 delta 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 förarutbildningssystemet en stor frihet, men i gengäld ställs det mycket stora krav på den enskildes förmåga att själv styra sin utbildning. 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 2011 års resultatkonferens: "När ska det goda omdömet kliva in hos var och en av oss?". För att kunna nå de högre nivåerna i GDE-matrisen, 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.

### Konkreta förslag

Vid sidan om de förslag som lämnats tidigare i detta remissvar, har STR följande konkreta förslag:

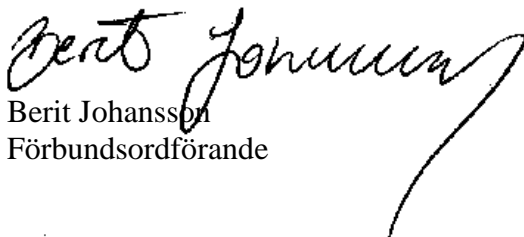
1. STR föreslår att utbildningar som kräver att trafikskolan rapporterar utbildning/prov, t ex utbildning för AM, prov moped klass 1, introduktionsutbildning, riskutbildningar, rapporteras till myndighet, skulle kunna ha en mycket låg grundavgift och beläggas med en registreringsavgift för varje registrerad elev. Detta skulle innebära den enkla principen: Få elever; liten kostnad, många elever; lite högre kostnader. Avgifterna skulle därmed bättre komma i nivå med företagets betalningsförmåga än nuvarande system.
2. Inom YKB-området har STR på eget initiativ och bekostnad startat en internkontroll vilken består av två mycket erfarna utbildare. Dessa deltar på STR-medlemmars YKB-utbildningar. Deltagandet är aviserat och resultaten återkopplas direkt till utbildaren. De parametrar man kontrollerar är såväl kvantitativa, såsom tidshållning visavi de olika momenten i kursplanen, som kvalitativa, såsom bedömningar hur väl läraren rent pedagogiskt lägger upp utbildningen, ställer och svarar på frågor etc. Syftet är att utveckla kvaliteten i YKB-utbildningen bland STR-medlemmar och göra den än mer konkurrenskraftig. Detta sker utöver ordinarie tillsyn och ett visst erfarenhetsutbyte sker mellan Transportstyrelsens tillsynsavdelning STR:s YKB-kontrollanter.

STR anser att denna modell, vilken Transportstyrelsen verkar uppskatta och uppmuntra, bör övervägas för tillsyn av även övriga förarutbildningar och behörigheter. Syftet skulle kunna vara att både nå ökad effektivitet och utveckling av pedagogiken.

Landskrona den 26 maj 2014

Med vänlig hälsning

SVERIGES TRAFIKSKOLORS RIKSFÖRBUND



Berit Johansson  
Förbundsordförande



## **Bilagor:**

Bilaga 1 – Skrivelser och remisser i ämnet sedan 2010

Bilaga 2 – Avgifternas påverkan på serviceutbud (utdrag ur Förbundenkät 2014)

Bilaga 3 – STR-medlemmarnas kommentarer (jan 2014) på hur serviceutbud påverkats av tillsynsavgifter

Bilaga 4 – Redovisning av övrig frågor kring tillsyn i 2014 års Förbundenkät

## Bilaga 1 – Skrivelser och remisser i ämnet sedan 2010

### Skrivelser och remissvar i ämnet

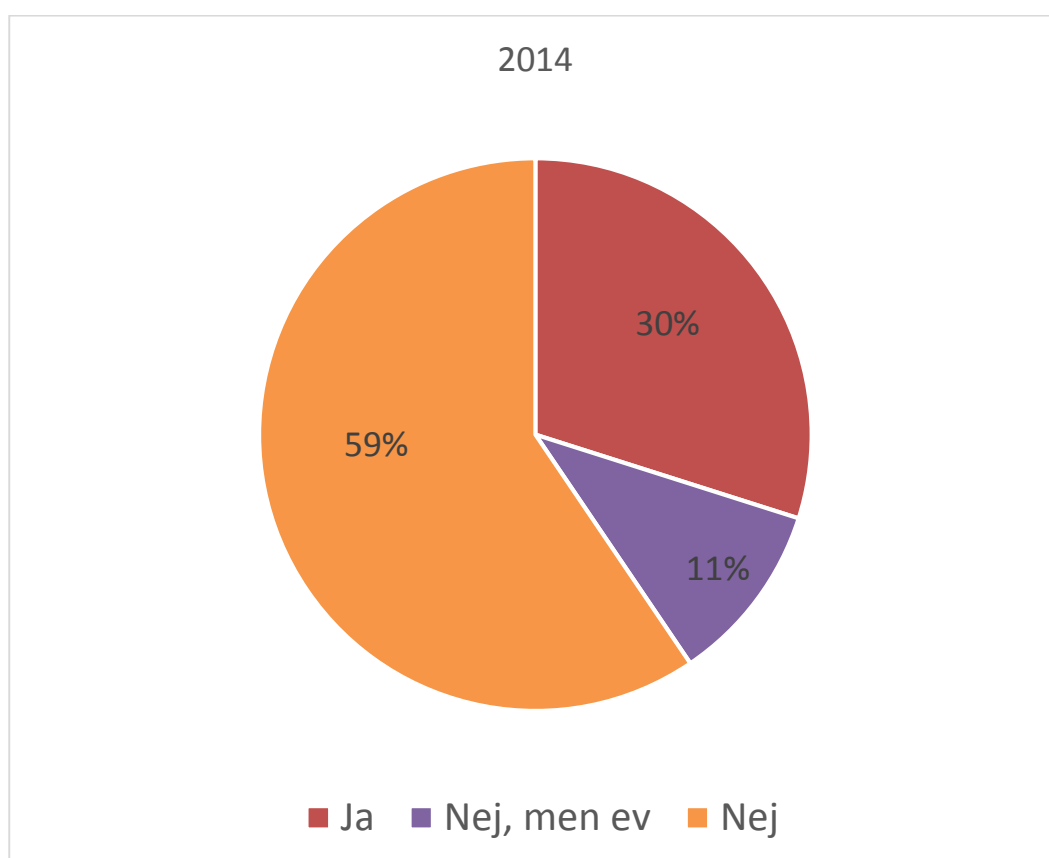
Remissvar och skrivelser i ämnet sedan 2010:

- *Transportstyrelsens rapport om att underlätta för små och medelstora företag samt kulturhistoriska verksamheter (N20131368TE) (2013) (Näringsdepartementet)*
- *Förslag till föreskrifter om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet (TSG 2012-347) (Transportstyrelsen)*
- *Förslag till föreskrifter om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet (TSG 2011-426) (Transportstyrelsen)*
- *Avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet (TSG 2010-592) (Transportstyrelsen)*
  
- *Önskemål om skyndsamt möte angående avgiftsfinansiering inom trafikskolbranschen (2010-12-06) (skrivelse till Transportstyrelsen)*
- *Synpunkter angående Transportstyrelsens avgiftsfinansiering: insamlande av beräkningsunderlag, omställningstid, samt föreskrifter (2010-12-28) (skrivelse till Transportstyrelsen)*
  
- *STR:s remissvar angående Avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet (TSG 2010-592)*
- *STR:s remissvar angående Förslag till föreskrifter om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet (TSG 2011-426)*
- *STR remissvar: Trafikverkets avgiftsförslag för 2012 för avgifter reglerade i förordning (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet*
- *STR:s remissvar: Förslag till föreskrifter om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet (TSF 2013-66)*
- *STR remissvar: Förslag till föreskrifter om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet (TSG 2012-347)*

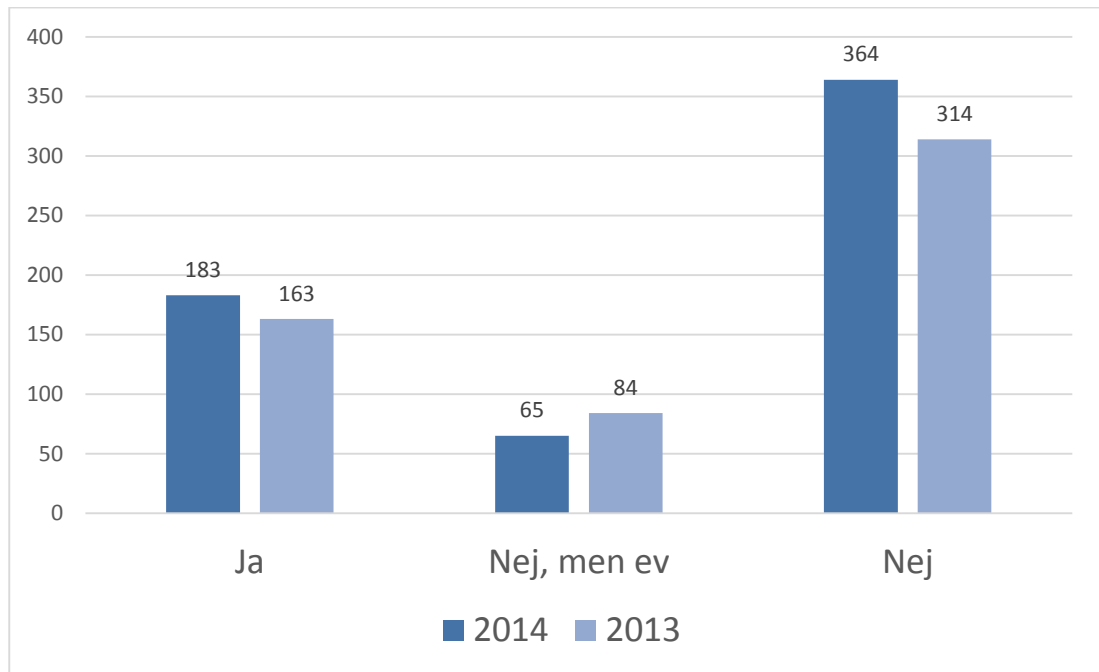
## Bilaga 2 – Avgifternas påverkan på serviceutbud

30 % av STR medlemmar anger i en medlemsenkät från januari 2014 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 11 % anger utbudet eventuellt kommer att påverkas.

**Har din skolas utbud av utbildningar påverkats av Transportstyrelsens nya avgifter? (redovisning av även 2013 års resultat i stapeldiagrammet underst)**



Antal svarande: 612



## Bilaga 3 – STR-medlemmarnas kommentarer (jan 2014) på hur serviceutbud påverkats av tillsynsavgifter

Fritextsvar: Ja - v v ange hur:

- slutat att erbjuda viss utbildning
- borttagna utbildningar
- Lagt ner all mopedutbildning
- Vi har ej AM
- tagit bort a utbildning
- Slutat med RiskEttan
- avstår moped
- extra kostnad på 25000kr/år
- Ekonomiskt
- Tagit bort viss utbildning
- prishöjningar
- kostar oss en lön. personal sägs upp under januari månad
- AM klass 2
- vi har fått minska utbildningar och avsäga oss tillstånd som vi haft godkända sedan många år tillbaka eftersom vi inte utbildat kontinuerligt på vissa behörigheter.
- Vi bedriver endast de utbildningar vi vet att vi kommer att ha tillräckligt med kunder för att kunna räkna hem avgiften för. Vi har lagt A på is och valt bort BE & B96 samt valt att inte utöka vårt utbud med t.ex R1A eller R2B
- nedlagd skoterutbildning
- Kommer ej att erbjuda flera olika behörigheter
- Återkallade tillståndet på Moped kl. 1+2 och terränghjuling
- Vi skulle vilja utbilda förarbevis snöskoter och moped kl 2 men avgifter för att kunna utföra dessa är så höga så vi avstår än så länge. Så elevunderlaget är begränsat så lönar det sig inte att utbilda enstaka elever, hur gärna vi än skulle vilja
- Vi tar bort sådant som inte säljer lika bra.
- Har ej Be
- Tagit bort all moped utbildning
- Plockat bort moped klass 2 samt terränghjuling.
- Tagit bort utbildningar
- Dragit ner behörigheter
- Vi har tagit bort moped klass2 och fyrhjuling
- minskat behörigheter.
- nerläggning av utbildning
- minskade ner behörigheter t ex A, som vi erbjöd utbildning på i samarbete med annan trafikskola i närheten.
- Kostnaderna är för höga man skulle vara mindre anställda samt bara ha 1 behörighet.
- slutat med utbildningar
- För dyrt med för många utbildningar
- nedlagd moped klass 2
- lagt ner moped klass II
- ekonomisk
- det har minskat
- Tagit bort moped klass 2
- Tagit bort moped
- Höga avgifter
- ju fler utbildningar desto högre avgift
- Alltför kostsamt för liten skola
- Lämnat FR-2000
- vi har lagt AM å Mc på is
- prishöjningar
- vi har från 2014 Ställt in AM
- dragit in på klass II moped och dragit ner på en introduktionsutbildning
- avslutar vissa utbildningar
- Har ej råd att erbjuda fler utbildningar

- Tagit bort 3 utbildningar
- YKB
- Har inte satsat på Förarbevis moped, dvs moped klass 2
- Om jag ska utöka verksamheten eller ej
- har valt bort förarbevis med examination
- minskat
- Moped klass 2 ev skoter
- har valt att inte ha kvar behörigheter för att kostnaden i förhållande till antal utbildningstillfällen inte motiveras av att ha kvar utbildningen.
- tagit bort utbildningar
- liten skola+många behörigheter= för dyrt per utbildning, vi tar kostnaderna men tycker inte de är helt rimliga.
- eleven provar privat
- ve erbjuder ej AM klass II
- priset avskräcker från andra behörigheter
- Tagit bort behörigheter som vi utbildar lite på!
- tagit bort Moped
- Tagit bort TR & AM
- Vi har lag ner MC utbildningen och kommer sannolikt lägga ner Snöskoterutbildningen
- mycket pengar som ska ut på ett bräde, hade varit bättre om man betalade typ en gång kvartal, vi är små företag
- Vi har tagit bort utbildning för BE, Mopedklass 1 och 2 samt förrättning av prov för mopedklass 2.
- ingen 25km/h moped längre
- lagt ner mc
- Avslutat flera utbildningar
- tagit bort moped klass 2
- Ta betalt av elever (Tyvärr)
- Blir för dyrt med flera utbildningar. Hade tänkt AM, men måste avstå pga detta. Vilken annan bransch har det så?
- Tung utb.
- Tagit bort A-behörigheten
- skulle vilja haft fler utbildningar men vågar inte satsa pga avgiften.
- tagit bort utbildningar
- Slutade med traktor utbildning och upphörde med trafikskolan i egen regi och arbetar på konsultbasis
- Tagit bort viss utbildning
- dyrt med deltidslärare
- Förarbevis kl 2 läggs ned
- Har tagit bort skoterutbildning
- Vi har tagit bort utbildningar
- Tagit bort risk A1
- Ekonomiskt
- Har blivit svårt tillgodo se kunderna
- Ja, vi var tvungna att ta bort AM då det inte lönade sig att ha den när vi inte har överdrivet med deltagare för att vi nyligen har startat
- för dyr överväger att minska utbud
- Det är viktigare att fylla upp grupperna för att kunna betala av avgiften
- Avvecklar
- Ytterligare minskning av vinsten
- Mindre utbildningar
- man får för litet för pengarna
- Startar inte upp ny utbildning
- tvungna att höja priset på lektionerna
- Vi har tagit bort C o CE
- Ekonomisk
- ej A
- antalet lärare har dom trots avanmäl ingen ordning på och därför får vi jämt en avg som är för

- hög
- Ej starta fler utb. ex AM
- har tagit bort ex mopedutbildning
- Kostsamt
- Funderar om det inte är dax att lägga ner,an blir bestraffad
- Dyrt
- För dyr avgift leder till för dålig lönsamhet
- servicen blir begränsad
- höjda priser
- Vi slutar med MC för vi har haft så lite men det blir för dyrt.
- Mopedutbildningen avslutas
- Slutat med Risk 1A o 2A
- tagit bort utbild. med lite elever
- Tagit bort de som ej var lönande
- Vi kommer att ta bort moped klass 2 under 2014, då det ej är lönsamt.
- Priset
- ingen mc
- För dyrt
- Det skulle blivit mkt dyrare såklart
- Vi har minskat på personal på vissa utbildningar eftersom det kostar att ha personal i beredskap.
- lagt ner A
- Borttagna utb.
- Dyrt
- Måste höja avgifter, dyrare för eleven
- Minskat antal utbildningar
- Minska utbud av olika utbildningar
- höja priset på körlektioner
- Begränsningar i verksamheten
- slutat med mc
- Vi kör inte längre moped klass 2
- Försöker minimera antal utbildningar
- lagt ner AM utb.
- Vi har upphört med moped klass 2
- Mindre erbjudande på olika behörighet
- Tagit bort terränghjuling
- minskat ner antal behörigheter
- utbildar ej AM
- Vi avstod mopedutbildning som vi ansåg bli för liten med tanke på avgifterna
- tagit bort utbildningar
- Kraftig minskning av vinst
- höja priser
- Avvecklat flera utbildningar
- Avvecklat flera utbildningar
- MC-utbildningen togs bort
- Börjar inte med fler behörighet
- Moped II avslutad
- samarbetar med annan skola. De tar min intr. utb. Jag tar deras Risk 1a
- Tagit bort moped klass 2
- tagit bort utbildningar
- A vilande D vilande
- för hög kostnad!
- vi har beslutat oss för att inte satsa på utökad utbildning för tillfället på grund av osäkerhet om lönsamhet
- För höga dyra
- När man är nystartad blir det svårt att kunna finansiera de utbildningar som man skulle vilja erbjuda.
- slutat med am

- kan inte anställa fler då det är för dyrt
- tagit bort vissa utb. med lågt deltagande
- mindre antal
- Alldeles för hög i förhållandet till vad man får ut av det. Stor kostnad för litet företag.
- Ser mindre lönsamhet att utveckla till andra utbildningar samt mer administrativt arbete
- avaktiverar visst utbud
- Mindre utbildningar
- minskat
- antal anställningar och rapportörer

**Fritextsvar: Nej, men kommer eventuellt - v v ange hur:**

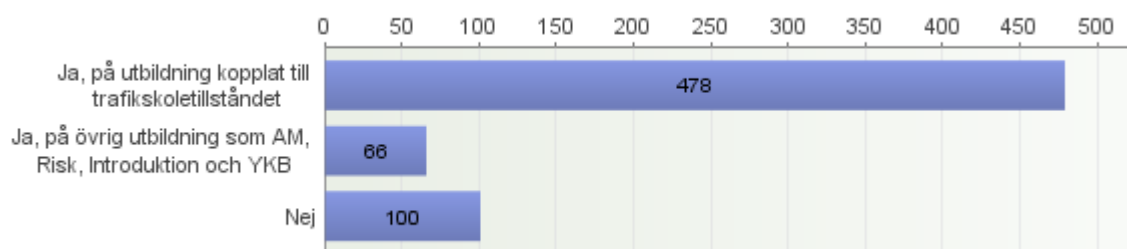
- Förarbevis moped klII
- Vet ej i nuläget
- kommer tyvärr inte klara avgiften rent ekonomiskt. Har funderat på att lägga ner skolan.
- översyn kommer att göras
- Nedläggning av behörighet
- Drar nog ner på moped o mc, anställer inte mer lärare pga för höga avgifter o ingen extra personal.
- kommer avsluta am utbildning för litet underlag
- stryka klass 2 moped
- mindre t.lärare
- Höjda priser
- Funderar på att utöka med fler behörigheter, men vet inte om det är "värt det"
- Ta bort mopedutbildning
- dra in på BE, B96
- ev ingen moppeutbildning
- minska utbud
- extra tanke när man lägger priser så det tar ut varandra.
- behöver ev sänka priser för att få in fler på Riskettan t.ex
- har funderat på moped
- Kanske personalförändringar
- Ta bort olönsamma
- slopande av utbildning med lite antal elever
- minska på utbildningar
- sluta med vissa utbildningar
- höjda priser
- minskning av behörigheter
- Kommer förmodligen att gå ner i utbudet av behörighet.
- osäkert om A ska fortsätta
- ykb avgift
- Ta bort utb ev risk 1 a
- Moped klass II kan komma att försvinna trots kontinuerlig efterfrågan.
- ta bort moped klass 2
- blir mer kostsamt för eleverna då dessa kommer att få betala tillsynsavgifterna via sin utbildning ex vis på moped klass 2 där det är relativt få elever så kanske vi tar bort den behörigheten då avgifterna är dyra för att få hålla den utbildningen samt att examinera klass 2 eleverna
- prishöjning
- har inte råd med alla avgifter
- Neddragningar i personal
- Sluta med klass2 moped
- Mc utb kanske får läggas ner
- EV borttagning av utbildningar
- man drar sig för att starta upp nya utbildningar och ta in mer personal.
- det är dyrt att ha många behörigheter så det finns tankar att dra in t. ex moped och mc
- För dyrt i förhållande till kundantal
- ingen framtida utökning!
- Utbildningar med få elever kommer plockas bort.



## Bilaga 4 – Redovisning av övrig frågor kring tillsyn i 2014-års förbundsenkät

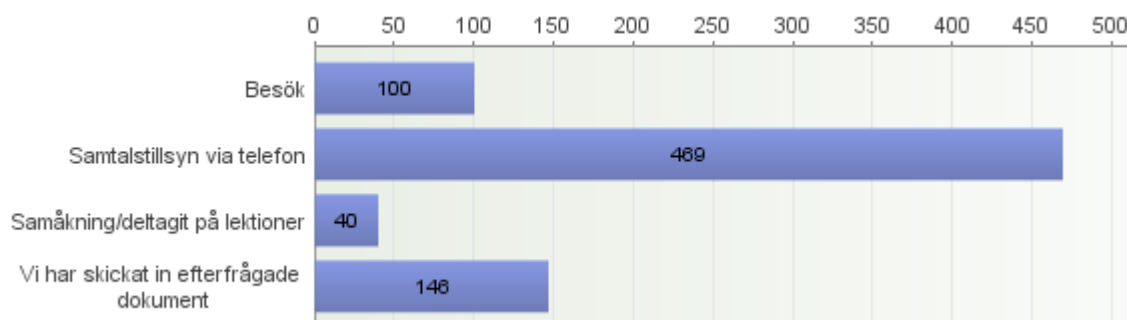
### Har din skola haft/fått tillsyn under 2013? (dvs att Transportstyrelsen granskat utbildning, deltagit på lektioner, genomfört uppföljande samtal med utbildningsledare)

Antal svarande: 615



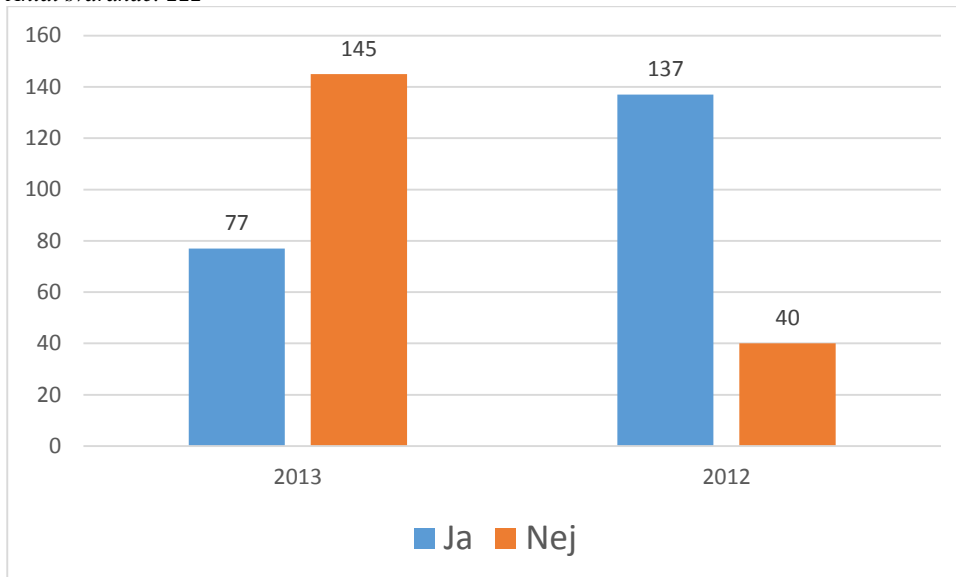
### Hur har tillsynen genomförts?

Antal svarande: 519

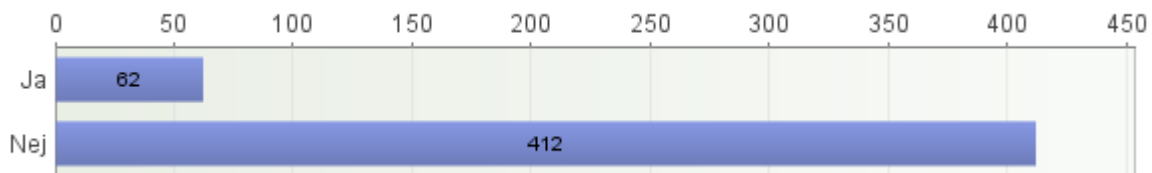


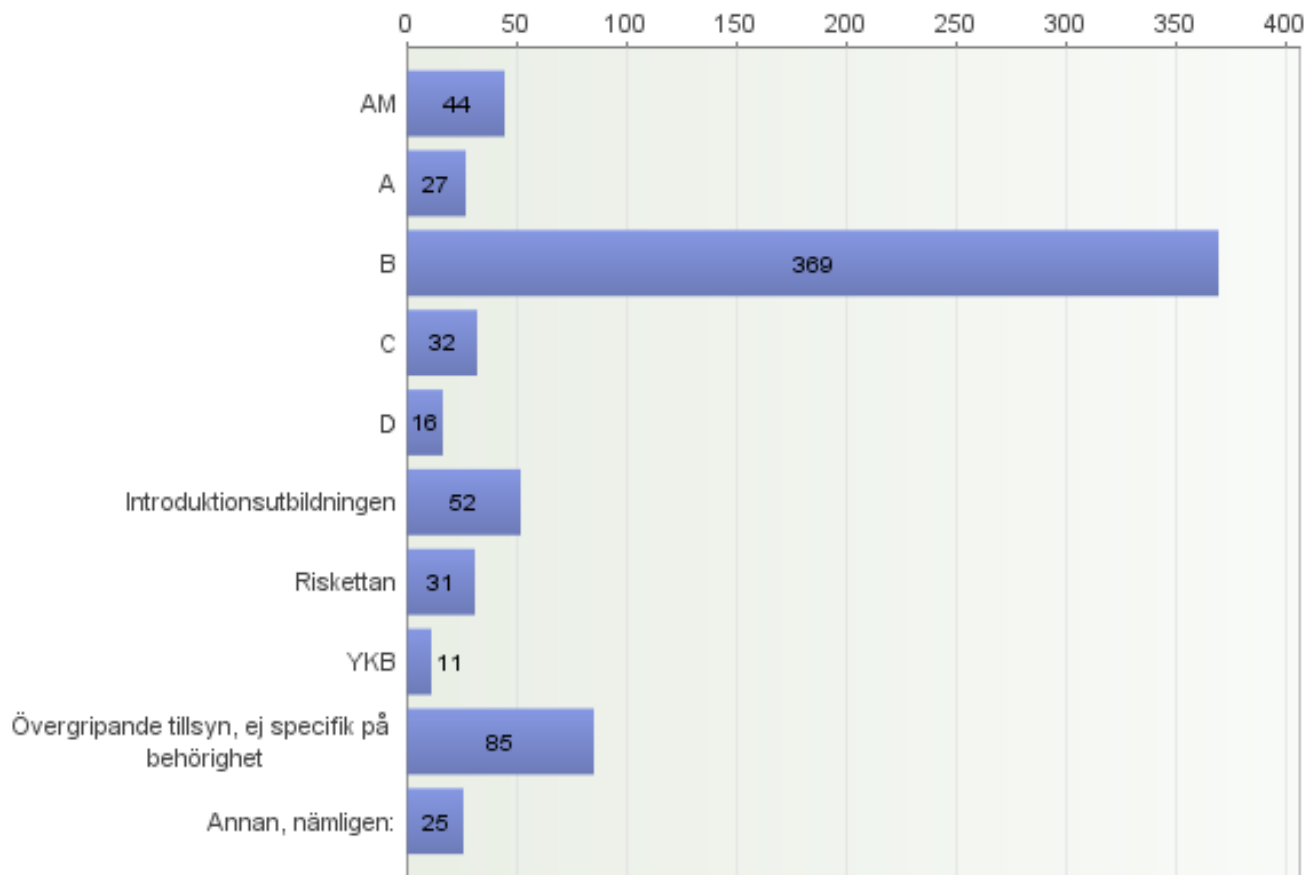
**Om din skola fått besök, var det fler än en tillsynsinspektör som besökte trafikskolan?**

Antal svarande: 222

**Har din skola haft/fått extra tillsyn under 2013?**

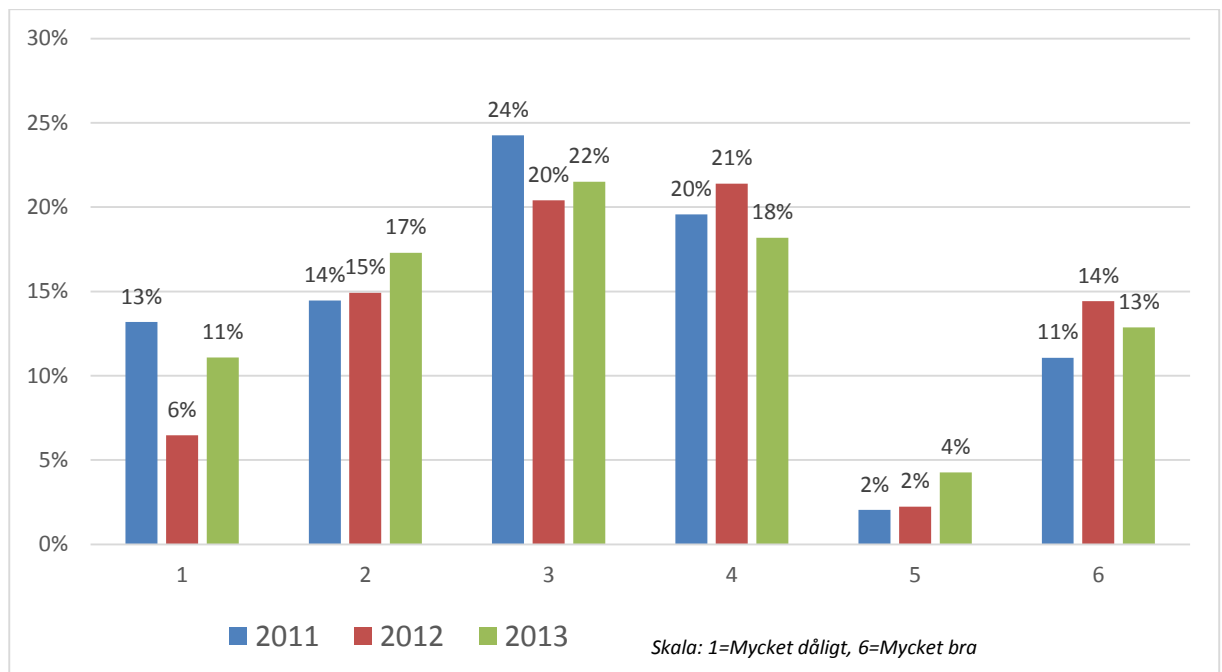
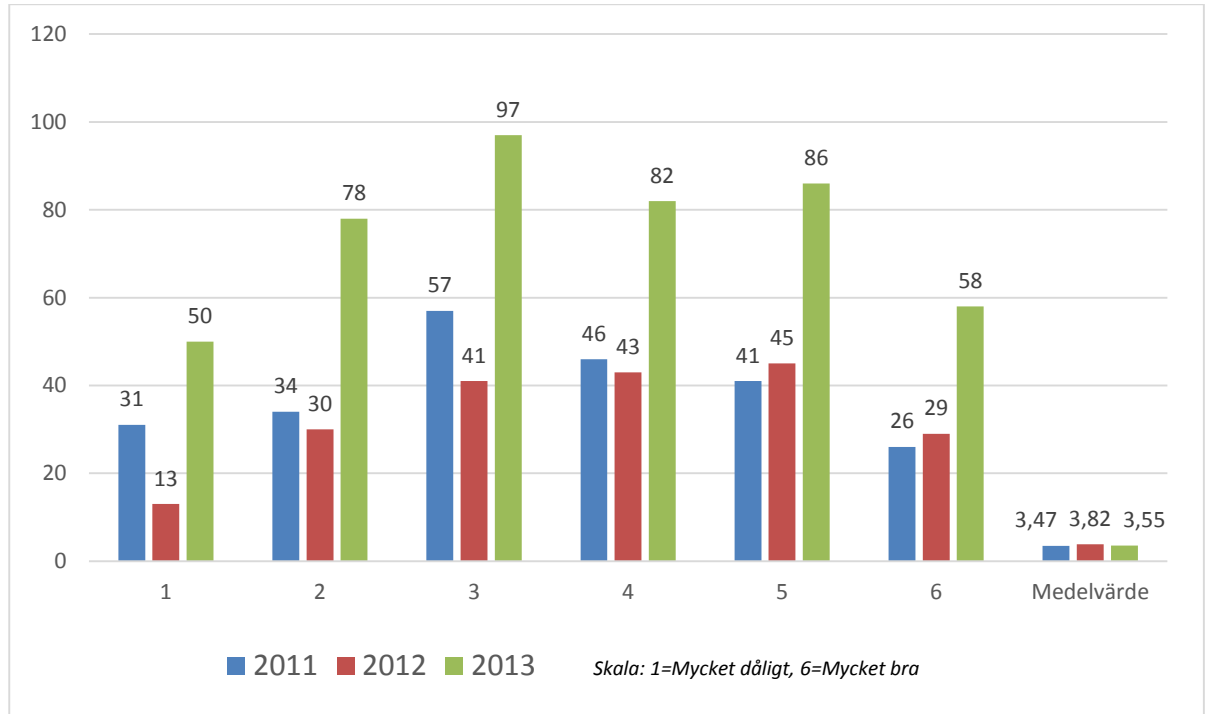
Antal svarande: 474

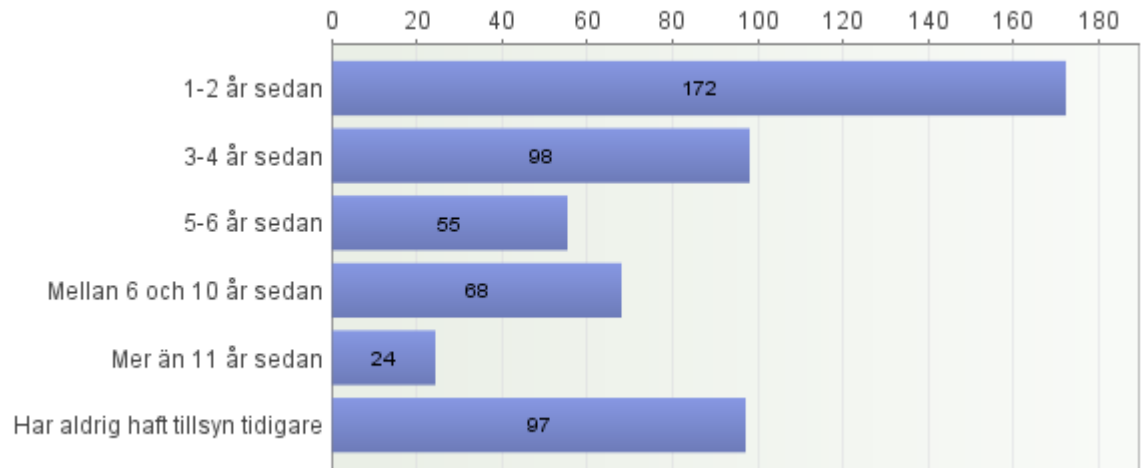
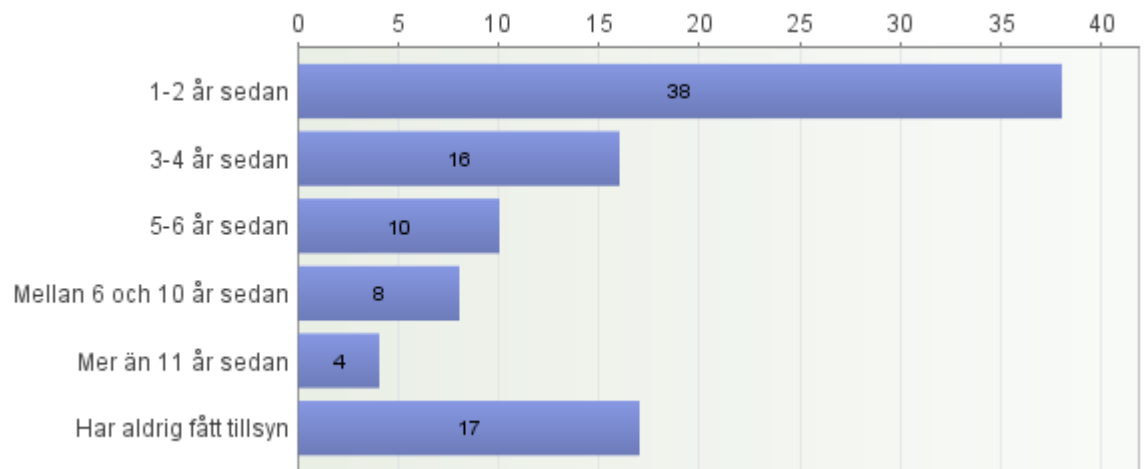


**Vilken/vilka av skolans behörigheter/utbildningar har fått tillsyn under 2013 från Transportstyrelsen:***Antal svarande: 508*

**Vilket övergripande betyg vill du ge den genomförda tillsynen under 2013 (jämfört med 2011 och 2012, uttryckt i faktiska tal respektive i procent)?**

Antal svarande: 514



**Du har haft tillsyn 2013, men när fick ditt företag tillsyn senast, dessförinnan?***Antal svarande: 514***Om ditt företag inte fick tillsyn under 2013, när skedde tillsyn senast?***Antal svarande: 93*

**Hur värdefull har tillsynen hittills varit för din trafikskolas utveckling?**