

Ändringar av Transportstyrelsens föreskrifter om prov, handledning och rapportering av utbildningar och prov

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Polismyndigheten		Polismyndigheten har inte några invändningar mot de föreslagna ändringarna i föreskrifterna.	
Skolinspektionen		Skolinspektionen har inga synpunkter på förslaget.	
NTF, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande		NTF anser att Transportstyrelsens förslag är bra och har inget att invända. De ser att de föreslagna ändringarna behövs och tror att de kommer att bidra till bättre trafiksäkerhet.	

Aklagarmyndigheten		<p>För att ansvar för osann eller vårdslös försäkran – men inte osant intygande – ska kunna aktualiseras krävs att det finns ett författningsstöd för en sådan försäkran. Ett sådant stöd föreslås nu. För att ansvar för osann försäkran ska kunna komma i fråga krävs vidare att den osanna uppgiften har lämnats uppsåtligen. När det gäller vårdslös försäkran är det tillfyllest att gärningen har begåtts av grov oaktsamhet. Det framstår därför som angeläget att den person som ansvarar för inrapporteringen också har närmare kännedom om de inrapporterade förhållandena. Om den ansvariga inte har sådan kännedom, utan endast har den administrativa arbetsuppgiften att just inrapportera uppgifterna, så riskerar nyttan i lagföringshänseende av den föreslagna ändringen att bli begränsad eftersom det kan uppstå svårigheter att bevisa att de osanna uppgifterna har lämnats uppsåtligen eller av grov oaktsamhet.</p> <p>Med anledning av ändringen av TSFS 2012:50 kan det uppstå problem kring vilken utrustning som är tillåten om detta inte definieras i föreskriftsform.</p> <p>Åklagarmyndigheten bifogar ett tidigare remissvar i ärende ÅM2019-1959 och Transportstyrelsens ärende TSF 2019-85. I remissvaret hänvisas till formulering i 35a § UHRFS 2015:3 (ändrad genom UHRFS 2016:4) som förebild. Myndigheten har naturligtvis samtidigt förståelse för att det är önskvärt att kraven i detta hänseende är likformiga i samtliga Transportstyrelsens föreskrifter.</p> <p>I övrigt har inte myndigheten några synpunkter på förslagen.</p>	<p>Transportstyrelsen har förståelse för Åklagarmyndighetens farhågor men anser ändå att regeländringen avseende rapportering kan fylla ett syfte. När det gäller specifikation av tillåtna hjälpmedel har Transportstyrelsen tidigare gjort bedömningen att aktuell formulering ger utrymme för anpassning till följd av teknikutveckling och olika förutsättningar för olika prov samtidigt som det än så länge inte orsakat stora problem med att få en fällande dom. Grundprincipen är att inga egna hjälpmedel är godkända. Provtagarna informeras om vilka hjälpmedel som är tillåtna vid provtillfället. Provför rättaren kan tillåta ytterligare hjälpmedel (exempelvis vid funktionshinder) om dessa inte påverkar kunskapsmätningens utfall i övrigt.</p>
---------------------------	--	---	---

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Försvarmakten		Försvarmakten har inget att erinra mot Transportstyrelsens förslag.	
SMC		SMC anser att det är mycket bra att Transportstyrelsen vidtar åtgärder för att motverka fusk vid förarprov och illegal utbildning men saknar många bra förslag som fanns i det underlag som Transportstyrelsen överlämnade till regeringen hösten 2020. Det finns inget i underlaget som beskriver värdet av privat övningskörning och vilken betydelse det har för att öka säkerheten hos körkortstagarna. SMC håller med om att antalet bör minska från 15 personer men anser också att ett handledarskap ska upphöra omedelbart då en körkortstagare godkänns vid körprov istället för fem år efter godkännandet. SMC anser också att alla handledarskap som finns kvar sedan tiden före 1 februari 2012 ska tas bort omedelbart ur Vägtrafikregistret. SMC:s enkät som ställts till handledare vid privat övningskörning är ett viktigt underlag och därför också en del av svaret.	Att inte alla ursprungliga förslag finns med i det här arbetet beror främst på att många av dem förutsätter ändringar i lag och förordning. Femårsgränsen är reglerad i körkortslagen och är därför inget som Transportstyrelsen kan ändra. Transportstyrelsen håller med om att privat övningskörning har stort värde, men om handledarskapen avslutas så snart den som handledts tagit körkort har en begränsning av antal elever ingen större effekt. När det gäller att ta bort alla handledarskap före 2012 så innebär bestämmelser i förvaltningslagen (2017:900) att gynnande beslut inte får ändras annat än om vissa förutsättningar är uppfyllda.. Handledarskapen gäller tills vidare om inte annat är reglerat. Däremot kan individer få bort gamla godkännanden som medgetts före 2012 genom att kontakta Transportstyrelsen. Vi avser därför inte vidta några åtgärder i dagsläget. Vi tar med synpunkterna från enkäten i framtida regelarbeten.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
VTI		<p>VTI styrker de förslag till ändringar av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd som presenterats. Med utgångspunkt i den mera omfattande utredningen som tidigare genomförts förväntar de sig att ytterligare förändringar kommer att genomföras inom en snar framtid. De framförde några kommentarer som avser utredningen (TSG 2019-6548) och som i viss mån kan kopplas till de angivna ändringarna och som gäller begränsning av tillåtna provfordon för behörighet B och tillstånd att bedriva trafikskola. De menar att det bör förtydligas hur bokning av körprov ska gå till och ifrågasätter hur det kan förhindra illegal utbildningsverksamhet eftersom man ändå kan boka prov privat. När det gäller trafikskolor undrar de vem som ska ansvara för att de som inte har tillstånd ska komma till myndighetens kännedom. VTI har tidigare föreslagit att Transportstyrelsen ska få ökade befogenheter och resurser för att kontrollera icke registrerade trafikskolor och syna illegal verksamhet utifrån egna register.</p>	<p>Transportstyrelsen kommer att diskutera formerna för och kontroller vid bokning av körprov med Trafikverket med anledning av ändringen i 3 kap. 11 § körkortsförordningen (1998:980) a (se kommentarer till Trafikverkets remissvar nedan).</p> <p>När det gäller en eventuell ändring i lag (1998:493) om trafikskolor ligger frågan utanför ramen för detta arbete.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Skolverket	<p>Skolverket yttrar sig endast över de delar i Transportstyrelsens förslag som berör elever på fordons- och transportprogrammet, inriktning transport i gymnasieskolan, elever på yrkesförarutbildningarna inom kommunal vuxenutbildning på gymnasial nivå, kommunala och enskilda skolhuvudmän, rektorer, lärare, företag som bedriver gymnasial utbildning på entreprenad för en kommunal skolhuvudman och företag som tar emot elever inom arbetsplatsförlagt lärande (apl) samt de företag som anställer elever efter slutförd utbildning.</p>	<p>Skolverket tillstyrker Transportstyrelsens förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter till följd av regeringsuppdrag om att förhindra fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet m.m.</p> <p>Ett flertal av Transportstyrelsens förslag till ändringar i aktuell remiss har varit föremål för samråd mellan Transportstyrelsen och Skolverket. Skolverket önskar dock att Transportstyrelsen förtydligar följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Under punkt 1.3 i konsekvensutredningen benämns grundutbildning för yrkesförarkompetens. TSFS 2020:29 som reglerar grundutbildning för yrkesförarkompetens i detalj, är inte aktuell i remissen. Skolverket ser behov av ytterligare samråd mellan myndigheterna om Transportstyrelsen avser att ändra även denna föreskrift. - Vidare under punkt 1.3 beskriver Transportstyrelsen behovet av att stärka sanktionsmöjligheterna och avskräcka från felaktig rapportering. Detta genom att kunna hålla både huvudmannen för utbildningen och den som rapporterar ansvarig om felaktiga rapporteringar sker. Här önskar Skolverket ett förtydligande från Transportstyrelsen av vad som avser ökade sanktionsmöjligheter mot huvudmannen i de ändringar i föreskrifter som föreslås. 	<p>Det är en olycklig formulering i konsekvensutredningen. Nuvarande förslag innebär inga ökade sanktioner mot huvudman. Vi kommer att justera formuleringen i konsekvensutredningen.</p> <p>Den åtgärd Transportstyrelsen kan vidta mot huvudmannen är att återkalla tillståndet. När det gäller gymnasieskola finns inget tillstånd att återkalla. I och med förslaget kan dock även rapportör hållas ansvarig för felaktig rapportering.</p> <p>När det gäller sanktionsmöjligheter innebär förslaget att det finns författningsstöd för försäkran, vilket möjliggör åtal för osann eller värdslös försäkran. För att ansvar för osann försäkran ska kunna komma i fråga krävs vidare att den osanna uppgiften har lämnats uppsåtligt.</p> <p>Transportstyrelsen avser inte ändra TSFS 2020:29 inom ramen för detta föreskriftsarbete, men önskemålet om samråd är noterat.</p>

Trafikverket Förarprov	<p>Synpunkterna som förs fram gäller främst ändringar som berör dem och inte exempelvis rapportering och handledarskap.</p> <p>TSFS 2012:41 och TSFS 2012:50</p> <p>TSFS 2012:43</p>	<p>Trafikverket Förarprov anser att Transportstyrelsens förslag till ändringar är mycket bra i sin helhet. Förslaget innebär flera föreskriftsändringar som kan motverka fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet. Föreskriftsändringarna är även tydliga och väl genomarbetade.</p> <p>Trafikverket Förarprov anser att det ska utgöra hinder för prov om en provdeltagare motsätter sig att placera personliga tillhörigheter på anvisad plats och menar att det finns en risk att förslaget blir fruktlöst om Trafikverket inte med ett uttryckligt stöd i författning kan meddela hinder för prov. De anser därför att Transportstyrelsen ska lägga till denna punkt under "Hinder för prov" i föreskrifterna 2012:41 & 2012:50. Ett sådant tillägg skulle också kunna fungera avskräckande och minska försöken till fusk ytterligare.</p> <p>Trafikverket Förarprov tycker att det är särskilt positivt att Transportstyrelsen hörsammat synpunkter om krav och undantag gällande fordon vid körprov behörighet B (TSFS 2012:43)</p> <p>Vad gäller 3 kap. 11 § andra stycket körkortsförordningen (1998:980) lyfter de fram vad de ser som en lucka i bestämmelsen. Så som förordningen nu är skriven finns det en teoretisk möjlighet för personer som bokar prov privat att hyra en trafikskolebil och ha rätt att använda den vid körprov hos Trafikverket Förarprov. Trafikverket förarprovets uppfattning är att tanken med regleringen varit att de personer som bokar ett körprov privat ska använda Trafikverkets bilar. De uppfattar även att ett syfte med regleringen varit att trafikskolorna tydligare ska ta ansvar för sina elever och</p>	<p>Transportstyrelsen hade först tänkt att det kunde rymmas under den sista punkten, men för tydlighetens skull lägger vi till denna punkt under Hinder för prov.</p> <p>Den invändning som framförs gäller körkortsförordningen och inte föreslagna föreskrifter. Tanken är att bokningssystemet täpper igen det teoretiska kryphålet utan att det behöver regleras ytterligare.</p> <p>Detta löses till att börja med att det bara ska finnas två bokningsvarianter.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. prov med trafikverksbil 2. prov bokat på trafikskola eller gymnasieskola med kod. <p>Den bokningskanal som finns i "egenbilsprov" ska tas bort enligt vad vi har kommit överens om med Trafikverket. Sen kommer det ibland att behöva bokas egenbilsprov ändå (manuellt), t.ex. för de som har villkor om anpassat</p>
-------------------------------	---	--	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>den utbildning de levererar. Att personer som utbildar sig privat nu lämnas möjlighet att hyra en bil av trafikskolan till körprovet anser de gå emot tanken om ett tydligare ansvar för trafikskolorna.</p> <p>De vill också lyfta en del frågeställningar som behöver redas ut inför den 1 december när förordningen och föreskriften träder i kraft.</p> <p>Vem ansvarar för kontrollen av bilen?</p> <p>Om Trafikverket Förarprov ska genomföra kontrollen, hur ska det gå till och när ska det ske?</p> <p>Hur ska Trafikverket Förarprov agera om bilen inte ägs eller innehas av en trafikskola?</p> <p>I samband med ändringar av 8 § TSFS 2012:43 vill Trafikverket Förarprov även lyfta att nuvarande tjänstevikt av lägst 1 000 kilo är för lågt och borde ändras till minst 1 200 kilo. Redan i dag finns kravet på tjänstevikt av lägst 1 200 kilo vid körprov för taxiförarlegitimation. Att samma ändring införs för körprov behörighet B skulle innebära att vi ökar våra medarbetares säkerhet och arbetsmiljö då en låg tjänstevikt innebär större risker vid en eventuell kollision.</p>	<p>fordon med stöd av undantaget som föreslås i dessa föreskrifter.</p> <p>En privatperson ska alltså inte kunna boka ett trafikskoleprov själv. Om Trafikskolan hyr ut en bil till prov kan det tolkas som att de har utbildat eleven enligt deras plan. Vår tillsyn kommer att få tillgång till provresultatet, och kan utifrån det göra en bedömning om de bedriver god förarutbildning vilket är ett krav för att beviljas och behålla tillstånd att bedriva trafikskola..</p> <p>Detaljerna kring tillämpningen kommer att diskuteras vidare med Trafikverket Förarprov.</p> <p>När det gäller totalvikten tar vi med oss den synpunkten till nästa revidering av föreskrifterna för körprov. Just nu saknar vi tillräckligt underlag för ett sådant beslut.</p>

Kommerskollegium		<p>Kommerskollegium bedömer att rubricerat förslag inte omfattas av anmälningsplikt enligt förordning (1994:2029) om tekniska regler under förutsättning att det inte på ett väsentligt sätt påverkar produkternas sammansättning, natur eller försäljning.</p> <p>Kommerskollegium anser att Transportstyrelsen är bättre lämpad att avgöra detta.</p> <p>Kommerskollegium gör vidare bedömningen att förslaget omfattas av anmälningsplikt enligt förordning (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden i den utsträckning det har funnits utrymme för olika nationella lösningar för genomförandet av EU:s körkortsdirektiv.</p> <p>---</p> <p>Av 2 § förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden, som hänvisar till tjänstedirektivet, följer att nya eller förändrade krav på tjänsteverksamhet ska anmälas till Kommerskollegium.</p> <p>I de remitterade föreskrifterna uppställs krav som riktar sig mot trafikskolor. Enligt kollegiet bedriver trafikskolor sådan tjänsteverksamhet som omfattas av tjänstedirektivet. Kraven som kan omfattas av anmälningsplikten enligt tjänstedirektivet är de som omnämns i konsekvensutredningen under avsnitten 1.3-1.4 samt 1.8-1.10 om kraven träffar trafikskolor.</p> <p>Enligt tjänstedirektivet ska samtliga krav som är tillämpliga på tjänsteutövare som är etablerade i ett annat land inom EU/EES och som tillfälligt tillhandahåller tjänster i Sverige anmälas (se krav på anmälan i artikel 39.5). Så vitt kollegiet förstår är det fallet med de remitterade bestämmelserna.</p>	<p>---</p> <p>De krav som omnämns under 1.3-1.4 samt 1.9-1.10 i konsekvensutredningen riktar sig dels till förarprovare vid myndighet, dels till de som har tillstånd för olika förarutbildningsverksamheter (kraven påverkar dock inte regelverken som gäller för just trafikskolor). De krav som omnämns i 1.8 i konsekvensutredningen riktar sig primärt till Trafikverket förarprov och till den blivande förarprovaren. Trafikskolor omfattas indirekt eftersom deras bilar får användas vid förarprovet, men vare sig regeländringen i körkortsförordningen eller de nu föreslagna undantagen från krav i körkortsförordningen innefattar något åläggande eller begränsning för trafikskolorna. Deras bilar får användas idag och kommer få användas fortsättningsvis. Kraven i 1.9 innebär inte genomförande av körkortsdirektivet utan är en ändring av nationell reglering för riskutbildning för att dessa regler ska harmonisera med kraven som gäller vid förarprov. Kraven vid förarprov är däremot införlivade krav från körkortsdirektivet.</p>
-------------------------	--	---	--

		<p>Förslaget i avsnitt 1.9 i konsekvensutredningen innebär ett genomförande av EU:s körkortsdirektiv. Tjänstedirektivet gör inget undantag från anmälningsskyldigheten för nationella regler som genomför EU-rättsakter. Kollegiet anser därför att författningar som genomför EU-rättsakter bör anmälas. Undantag bör dock kunna göras då det inte finns utrymme för olika nationella lösningar för genomförandet.</p> <p>Mot denna bakgrund rekommenderar vi att kraven i avsnitt 1.9 i konsekvensutredningen anmäls i den utsträckning det har funnits utrymme för olika nationella lösningar för genomförandet. Kollegiet anser att Transportstyrelsen är bättre lämpad att avgöra denna fråga. Vid osäkerhet rekommenderar vi att föreskrifterna anmäls.</p> <p>Enligt tjänstedirektivet måste krav på tjänsteverksamhet kunna motiveras av tvingande hänsyn till allmänintresset, samt vara proportionerliga i förhållande till sitt syfte. En sådan motivering kommer att efterfrågas i samband med anmälan. Anmälan gör myndigheten själv i det webbaserade systemet IMI . Kollegiet svarar gärna på eventuella frågor kring anmälningförfarandet.</p>	<p>Transportstyrelsen bedömer att det inte är aktuellt med anmälan enligt artikel 39.5 i tjänstedirektivet. Detta eftersom Transportstyrelsen bedömer att det inte är aktuellt med tillfälligt tillhandahållande av tjänster av tjänsteutövare som är etablerade i annat land inom EU/EES.</p> <p>Transportstyrelsen grundar sin bedömning på följande omständigheter.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det är fråga om tillståndspliktiga verksamheter eller verksamheter som bedrivs i statlig eller kommunal regi som alla står under tillsyn av någon statlig myndighet. De befintliga regelverken innehåller omfattande krav för att beviljas och behålla tillstånd (när det gäller tillståndspliktiga verksamheter) samt omfattande krav på hur verksamhet ska bedrivas (gäller alla verksamheter) som dessutom följs upp genom tillsyn. De omfattande regleringarna torde i praktiken innebära att den som vill bedriva sådan verksamhet i Sverige kommer att vilja bedriva den med sådan varaktighet, regelbundenhet, periodicitet och kontinuitet att det blir fråga om etablering av verksamhet. - De föreslagna föreskrifterna avser reglering av utbildningar och prov som inte förekommer alls eller i vart fall inte i samma utformning i resten av EU/EES. Exempel på sådana nationella utbildningar och prov är riskutbildning för behörighet A och B och kunskapsprov för moped klass II. Intresset för och kunskaperna om dessa utbildnings- och provverksamheter är inte stora internationellt och det är inte troligt att detta kommer förändras framöver.
--	--	--	--

STR		<p>STR stöttar till fulla de föreslagna åtgärderna kopplat till förarprov och förslag till ändringar av tid vid anpassat muntligt prov med tolk samt tid för kunskapsprov med tolk och att det inte ska åligga Trafikverket att anlita tolk. STR stöttar även föreskriftsförändringarna om krav på fordon och skyddsutrustning vid riskutbildning för motorcykel. STR stöttar även fullt ut förslaget till intygande vid rapportering av obligatoriska utbildningar. STR gör samma bedömning som Transportstyrelsen att dagens påföljder för felaktig rapportering inte har tillräckligt avskräckande effekt och att mandatet och möjligheten för myndigheten att dra in tillstånd, bör stärkas. STR anser dessutom även att i syfte att säkerställa att det är tillståndsinnehavaren som rapporterar in uppgifter, borde varje tillståndsinnehavare aktivt årligen erfordras att ansöka om förnyat tillstånd. På detta sätt förhindras att det successivt byggs upp en bas av rapportörer vilka borde avanmälts, vilket varit fallet hittills.</p> <p>På samma sätt som utbildare rapporterar in i systemet när deras körkorts elever genomför riskutbildningar, önskar STR att alla aktörer som har tillstånd att genomföra lärarkurser, ska rapportera deltagarnas resultat in till Transportstyrelsen via digitalt system.</p> <p>Exempel på dessa kurser är:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Särskilda lärarutbildningar för Riskutbildning del 1 och del 2 för motorcykel - Särskilda behörighetsutbildningar för blivande trafiklärare i behörighet motorcykel - Särskilda lärarutbildningar för Riskutbildning del 1 och del 2 för bil 	<p>Frågan om förnyelse av tillstånd regleras inte i de föreskrifter som nu varit ute på remiss, inte heller mandatet att dra in tillstånd. Vi tar med oss frågan för att se om det kan hanteras med hjälp av förändringar i rapporteringssystemet och vad det skulle kosta.</p> <p>Vi noterar önskemålet om elektronisk rapportering av lärarkurser.</p>
------------	--	--	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>- Särskilda behörighetsutbildningar för blivande trafiklärare i de tunga behörigheterna</p> <p>... STR anser att det är rimligt och viktigt att Transportstyrelsen erhåller data från Trafikverket avseende prov. Relevant statistik utgör en central faktor för utvärdering, kritisk granskning och utveckling av förarutbildningssystemet och körkortprocessen.</p> <p>STR ser neddragningen av antal elever per handledare som ett steg i rätt riktning.</p> <p>STR stöttar och emotser förändringen i 3 kap. 11 § körkortsförordningen STR har förståelse för att det finns situationer då undantag mot denna förordning är nödvändiga angående anpassat fordon med anledning av funktionshinder. De praktiska konsekvenserna bör utredas och hur detta ska fungera i praktiken. STR emotser att delta i denna diskussion.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Branschföreningen svensk fordonsanpassning DHR - Delaktighet, Handlingskraft, Rörelsefrihet Frivilliga motorcykelkårens riksförbund (FMCK) Förbundet Unga Rörelsehindrade Föreningen Sveriges Trafikövningsplatser (TÖP) Motorförarnas Helnykterhetsförbund (MHF) Motormännen (M) Riksförbundet för demenssjukas rättigheter STROKE-Riksförbundet Sveriges Skid-Car banors riksorganisation Trafikutbildarnas Riksorganisation (TR) Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA)		Har inte inkommit med några synpunkter	