

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Transportstyrelsen

Yttrande över förslag till föreskrifter (TSFS 2020:29) om yrkesförarkompetens

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Innehållet i förslaget

I remissen ingår förslag till Föreskrifter ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:29) om yrkesförarkompetens.

I sak anges förslaget innebära bland annat följande. Transportstyrelsen föreslår en ny väg till yrket för lärare vid fortbildning i yrkesförarkompetens i syfte att öppna möjligheten till fler lärare. Myndigheten lämnar också förslag om införande av repetitionsutbildning för alla lärare i yrkesförarkompetens. Det föreslås även kompletterande bestämmelser om elektronisk rapportering av delkurser. Förslaget anges baseras på de ändringar som Transportstyrelsen förväntar sig kommer att genomföras i 5 kap. 6 § förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens. Vidare lämnas ett förtydligande vad gäller regleringen av muntliga kunskapsprov vid Trafikverket. För gymnasieskola och kommunal vuxenutbildning förtydligas vad som menas med slutförd grundutbildning.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

Det anges att Transport- och utbildningsbranschen under en längre tid har påtalat behovet av att se över kraven för lärare i yrkesförarkompetens. Branschen anges även ha efterfrågat möjligheten att få rapportera in genomförda delkurser vid fortbildning till myndigheten i syfte att underlätta den administrativa bördan för alla berörda parter. Mot bakgrund av detta föreslår Transportstyrelsen ett antal ändringar av myndighetens föreskrifter om yrkesförarkompetens.

I konsekvensutredningen anges också mer specifikt att branschföreträdare ofta anger att den skärpning av reglerna som genomfördes 2017 har medfört att färre personer kan bli lärare inom området yrkesförarkompetens. Detta anges bero på att få personer inom branschen har den utbildning inom pedagogik eller erfarenhet av att utbilda vuxna som krävs för att bli lärare i yrkesförarkompetens. Branschen framför även att många av lärarna har varit med "från början" så medelåldern är hög och det anges finnas farhågor att många av dem kommer att sluta utbilda inom de kommande åren. Vidare anges att åtskilliga av de idag aktiva lärarna inom yrkesförarkompetens började utbilda yrkesförare innan 2017. Genom punkt 3 i

ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna till TSFS 2020:29 har dessa lärare fått möjligheten att fortsätta utbilda yrkesförare även om de inte uppfyller kraven i 2017 års föreskrifter. Lika höga kompetenskrav ställs alltså inte på dessa lärare och uppfattningen anges finnas hos många yrkesförare att deras fortbildning inte är tillräckligt bra. Förarna ser inte nyttan med att genomgå fortbildningen utan anser att det är resursslöseri.

Därutöver anges att det finns problem med rapportering. När en förare har genomgått en grundutbildning eller en fortbildning ska rapportören hos utbildaren omgående rapportera detta till Transportstyrelsen. Rapportören loggar då in på en extern hemsida, kopplad till Transportstyrelsen, där rapportören anger förarens namn, födelsedatum samt vissa uppgifter om utbildningen. När detta har genomförts påbörjas en automatisk process hos Transportstyrelsen. Efter att systemet kontrollerat att föraren uppfyller de krav som ställs, tillverkas ett yrkeskompetensbevis som sedan skickas till föraren. Har rapportören, eventuellt även utbildaren, bristande rutiner kan detta leda till att Transportstyrelsen utfärdar yrkeskompetensbevis till förare som inte fullgjort föreskriven utbildning. Utifrån den tillsyn som genomförts anges Transportstyrelsens uppfattning vara att utbildare och rapportörer måste bli mer noggranna och säkerställa korrekt rapportering av uppgifter till Transportstyrelsen.

Det anges också att Transportstyrelsen vid sin tillsynsverksamhet kunnat konstatera att många utbildare har svårt att hålla isär vad som är övningskörning för körkortsbehörigheten och vad som är körträning för yrkesförarkompetens. Det förekommer att den obligatoriska körträningen vid grundutbildningen för yrkesförarkompetens kombineras med övningskörning i syfte att minska kostnaderna för utbildaren. Om utbildarna inte håller isär dessa anges risken vara stor att eleven inte får den körträning som är föreskriven. Eleven har i regel inte kännedom om skillnaden mellan övningskörning för körkortsbehörigheten och den körträning som är föreskriven för yrkesförarkompetens. Detta innebär att eleven inte får den utbildning som denne betalat för. Transportstyrelsen anser att körträning i form av avancerad körning ska ske först när föraren uppfyller kursplanemålen för aktuell högre körkortsbehörighet. Det finns dock undantag för elever som genomgår en grundutbildning vid gymnasieskola och kommunal vuxenutbildning. I dessa fall får en elev som har klarat grundutbildningen köra upp för en högre behörighet vid en lägre ålder än den som gäller normalt enligt körkortslagen (1998:488).

Det anges också att det inte är ovanligt att förarna går delkurser hos olika utbildningsanordnare. När en förare har genomgått hela fortbildningen ska då den siste utbildningsanordnaren rapportera in utbildningen till Transportstyrelsen så att ett yrkeskompetensbevis kan utfärdas. Intygen från de tidigare delkurserna ska föraren överlämna till den siste utbildningsanordnaren, vilket har visat sig medföra problem för föraren eftersom tidigare arbetsgivare i många fall har behållit dessa eller föraren på annat sätt förlorat intygen. Ett intyg från en delkurs gäller fram till dess att den ligger till grund för slutrapportering av fortbildning. Det medför att ett intyg från en delkurs kan vara flera år gammalt. Det har även visat sig att det är svårt för den siste rapportören att kontrollera att intygen är korrekta eftersom tidigare utbildningsanordnare kan ha avslutat sin verksamhet eller är svår att få tag på, vilket medför problem för både förare, transportföretag och utbildningsanordnare. Utöver dessa aspekter tar förslagsställaren även upp några andra frågor som gäller behov av förtydliganden i föreskrifterna.

Syftet anges vara att det ska bli lättare att bli lärare. Eftersom det inte finns någon formell utbildning för lärare i dessa ämnen kan myndigheten inte ställa ett formellt krav på en viss utbildning. Transportstyrelsen föreslår därför en ny väg in till läraryrket för de personer som har god kunskap i ett eller flera ämnesområden i yrkesförarkompetens men som saknar

utbildning i pedagogik eller erfarenhet av att utbilda vuxna. Utbildar de med jämna mellanrum i delkurser vid fortbildning kommer möjlighet finnas att uppfylla kraven i 2 kap. 14 § andra stycket TSFS 2020:29 och därmed även kunna utbilda vid grundutbildningar. Lärarna ska även kunna upprätthålla sin kompetens och det föreslås att alla anmälda lärare ska genomgå en repetitionsutbildning i syfte att utvecklas i lärarrollen, fördjupa sina kunskaper med mera. Utöver detta redovisas syftesformuleringar för andra aspekter som genomgående handlar om att de problem som definierats av förslagsställaren ska lösas.

Regelrådet finner redovisningen av bakgrund och syfte med förslaget godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

I konsekvensutredningen finns en beskrivning av vad som skulle ske om ingenting görs. Där anges bland annat att under de kommande åren förväntas många lärare inom området yrkesförarkompetens att sluta med anledning av pension. Färre lärare kan innebära färre fortbildningskurser, vilket i sin tur kan medföra svårigheter för förare att genomgå lagstadgad fortbildning. Kan förare inte gå fortbildning kan nytt yrkeskompetensbevis inte utfärdas. Detta kan även i förlängningen ha en negativ påverkan på transportbranschen med bland annat färre transporter eftersom det redan råder brist på yrkesförare. Följden av att inte ställa krav på att lärare regelbundet ska fördjupa sina kunskaper anges bli att det inte säkerställs att utbildningen av yrkesförare ligger på en bra nivå. Risker är att utbildningen blir undermålig vilket kan undergräva vikten av yrkesförarkompetensen och i förlängningen leda till negativ påverkan på trafiksäkerheten och miljön. Det redogörs även för effekter inom andra aspekter som förslaget behandlar med den konsekventa bedömningen från förslagsställaren att dagens problem kommer att bli bestående (eller eventuellt förvärras) om inget görs.

Det anges också en bedömning av alternativ som inte innebär reglering. Därvid anges bland annat följande. Ett alternativ som inte innebär reglering gällande delkursrapportering är att låta förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens, YKF, styra innehållet i fortbildningen. I YKF anges det enbart regleras att en delkurs ska innehålla trafiksäkerhet och att tyngdpunkten ska ligga på arbetsmiljö samt minskad miljöpåverkan. Detta anges innebära att varje utbildningsanordnare skulle få bestämma vilka ämnesområden som ska ingå i två av fem delkurser. Ett annat alternativ som inte innebär reglering anges vara att låta branschöverenskommelserna styra innehållet i delkurserna. Myndigheten har även utrett möjligheten att i stället för reglering styra innehållet i delkurserna via rapporteringstjänsten på Transportstyrelsens hemsida. Därvid drog förslagsställaren emellertid slutsatsen att ett sådant alternativ skulle resultera i indirekt reglering vilket anges vara otillåtet.

För att åtgärda övriga problem bedömer Transportstyrelsen att det inte finns några andra alternativ än att ta fram ny reglering. Att meddela föreskrifter är myndighetens huvudsakliga verktyg om problem behöver lösas. Andra metoder såsom dialog, vägledningar etc. kommer inte att lösa de problem som redovisas i konsekvensutredningen eftersom dessa former inte är tvingande. Det anges handla om frågor där myndigheten behöver reglera för att säkerställa att området yrkesförarkompetens utvecklas och förbättras.

Det anges också några olika möjliga sätt att utforma regleringen. Således anges när det gäller krav på lärare att det alternativ som Transportstyrelsen förordar innebär att för de personer som har en god kunskap i ett eller flera ämnesområden men som saknar utbildning i pedagogik inför Transportstyrelsen en ny väg till yrket. Förslaget avgränsas till fortbildningen där det idag råder störst problem. Dessa lärare kommer enbart att behöva praktisk erfarenhet från att ha utbildat i delkurser vid fortbildning och inhämtat den kunskap som

Transportstyrelsen föreslår i nya 2 kap. 14 a § TSFS 2020:29. Ett alternativ till detta anges emellertid kunna vara att för de personer som har en god kunskap i ett eller flera ämnesområden men som saknar utbildning i pedagogik, inför Transportstyrelsen en ny väg till yrket men att detta skulle beröra såväl lärare vid grundutbildning som vid fortbildning. När det gäller krav på repetitionsutbildning för lärare så anges det finnas två tänkbara regleringar. Transportstyrelsen förordar att det införs ett krav på att alla anmälda lärare inom yrkesförarkompetens ska delta i sammanlagt 7 timmar repetitionsutbildning varje år. Syftet med repetitionsutbildningen är att repetera, uppdatera och fördjupa sina kunskaper. En annan möjlighet anges vara att det skulle införas ett liknande krav men att utbildningstiden skulle vara 14 timmar vart femte år. Slutligen, när det gäller delkursrapportering, anges det finnas två möjliga utformningar av reglering. Den utformning som Transportstyrelsen förordar är att myndigheten föreskriver vilka ämnesområden respektive delkurs ska innehålla, om utbildningsanordnaren vill rapportera delkurs elektroniskt till myndigheten. Ett annat alternativ skulle vara att Transportstyrelsen föreskriver enbart vilka områden fortbildningen ska innehålla utifrån 3 kap. 1 § andra och tredje styckena YKF. Detta skulle medföra att tre delkurser ska beröra områdena trafiksäkerhet, miljö respektive ergonomi. De två resterande delkurserna får utbildningsanordnaren själv bestämma innehållet i.

Det finns också en analys av vad som skiljer de olika alternativen åt i form av konsekvenser. Således anges att genom att avgränsa den nya vägen in till yrket enbart till lärare vid fortbildning, lämnas en lösning där behovet är som störst. Att hålla i en grundutbildning på 280 eller 140 timmar anges innebära att läraren behöver en bredare kunskap och större erfarenhet för att bedriva en god utbildning. Samma höga krav anges inte behöva ställas på de lärare som ska bedriva en delkurs vid fortbildning. Utbildningstiden för dessa lärare kommer att ligga mellan sju och 35 timmar beroende på hur många delkurser de kommer att utbilda i. En person som väljer att bli lärare vid fortbildning och som genomför dessa utbildningar med jämna mellanrum, kommer efter ett visst antal gånger inom en femårsperiod att uppfylla kraven för lärare enligt 2 kap. 14 § andra stycket TSFS 2020:29. Personen kommer då att få möjlighet att även utbilda vid grundutbildningar. Med anledning av detta förordar Transportstyrelsen att förslaget avgränsas till fortbildning.

När det gäller repetitionsutbildning för lärare föreslår myndigheten att lärarna genomgår fortbildning om sammanlagt sju timmar varje år. Det anges att myndigheten förordar detta tidsintervall för att lärarna ska få möjlighet att snabbt uppdatera sig på viktiga områden som ändras, till exempel regeländringar, ny teknik och ny relevant forskning. Bedömningen anges vara att vartannat år eller vart femte år är alldeles för sällan, eftersom lärarna måste ligga i framkant med utvecklingen och ska uppdatera deltagarna med det senaste inom respektive område. När det gäller delkursrapportering att Transportstyrelsens delkurser elektroniskt behöver de lägga upp delkurserna enligt förslaget om ändring i TSFS 2020:29 som redovisas i denna konsekvensutredning. Vill man lägga upp delkurserna på annat sätt behöver man rapportera på det sätt som sker idag, dvs. rapportera in först när fortbildningen är klar. Elektronisk delkursrapportering anges göra det lättare för utbildningsanordnaren att hålla reda på vilka delkurser föraren har genomgått och när fortbildningen slutligen är genomförd. Nackdelen med detta anges vara att utbildningsanordnaren behöver logga in direkt efter varje delkurs och rapportera varje förare, vilket medför en ökad administrativ börda. Det anges att Transportstyrelsens förslag kommer att ge utbildningsanordnarna möjlighet att välja mellan de olika sätten att rapportera, dvs. antingen rapportera att en förare har gått en delkurs eller genomfört en fortbildning.

Om föraren väljer att gå till en utbildningsanordnare som rapporterar elektroniskt kommer föraren lättare att kunna kontrollera vilka delkurser han eller hon har genomgått och vilka som

kvarstår. Förarens utbildningshistorik kommer att finnas tillgänglig digitalt. Det anges att för att förslaget med delkursrapportering ska fungera behöver innehållet i respektive delkurs vara bestämt. I dagsläget har de största branschorganisationerna ingått två överenskommelser (en för person- och en för godstransporter) där det har beslutats vilka ämnesområden som ingår i respektive delkurs. I och med att övervägande del av utbildningsanordnare följer dessa överenskommelser föreslår Transportstyrelsen att regleringen av delkurserna ska följa överenskommelserna. Möjlighet kommer att finnas att anpassa fortbildningen till den enskilde förarens utbildningsbehov då varje utbildningsanordnare själv får avgöra vilka ämnen som ska ingå i respektive delkurs. Det anges att ett sådant förslag kan ha en negativ påverkan på de utbildningsanordnare som inte följer branschöverenskommelserna idag. Om dessa utbildningsanordnare avser att rapportera in en genomförd delkurs elektroniskt behöver de anpassa delkurserna till förslaget. Om dessa utbildningsanordnare väljer att inte anpassa delkurserna behöver de följa gällande bestämmelser och rapportera först efter genomförd fortbildning. Om Transportstyrelsen inte skulle reglera närmare bestämmelser om delkursernas innehåll, anges att 3 kap. 1 § YKF kommer bli styrande. Det blir i så fall en övergripande reglering. Tre delkurser kommer att innehålla trafiksäkerhet, miljö respektive ergonomi och övriga två får bestämmas av utbildningsanordnarna. Problemet med en sådan reglering anges vara att delkurserna inte nödvändigtvis kommer att vara harmoniserade och därigenom jämförbara. Svårigheter kommer att finnas att säkerställa vad för delkurs en förare har gått och vad som kvarstår. Transportstyrelsen anges också få svårigheter att kontrollera vid tillsyn att förarna har den kunskap som krävs. Utöver detta kommer ett varierande delkursinnehåll leda till högre utvecklingskostnader för Transportstyrelsens IT-system. IT-lösningen kommer att innebära att varje rapportör skulle behöva överföra samtliga intyg till Transportstyrelsen. Ett sådant IT-system kräver stor lagringsyta och är mer komplext att utveckla. Det kan även bli svårt att utveckla en lösning gentemot e-tjänsten Mina yrkestrafikuppgifter som är ämnad att ge föraren en enkel överblick av delkurserna och dess innehåll. Mot bakgrund av det nämnda förordar Transportstyrelsen alternativet att reglera innehållet i delkurserna.

När det gäller övriga delar av författningsförslaget anges det bara finnas ett sätt att utforma de föreslagna bestämmelserna.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en beskrivning såväl av effekter om ingen reglering kommer till stånd som av alternativa lösningar. Beskrivningen är förhållandevis utförlig och tydlig. Det skulle ha kunnat förbättra konsekvensutredningens transparens ytterligare om någon form av jämförelse av kostnadspåverkan också hade gjorts. Detta är emellertid inte obligatoriskt och även befintlig beskrivning är tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd godtagbar.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Det anges i konsekvensutredningen att TSFS 2020:29 är en del av det svenska genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG. Direktiv 2003/59/EG anges bland annat ge medlemsstaterna möjlighet till att välja mellan olika utbildningsalternativ och vad gäller lärarkrav anges gälla att det godkända utbildningscentrumet ska garantera att lärarna har god kännedom om de senaste bestämmelserna och utbildningskraven.

Transportstyrelsen anser att de förslag som lämnas i konsekvensutredningen är förenliga och ligger inom ramen för vad direktiv 2003/59/EG medger.

Anmälan enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler anges inte vara aktuellt eftersom det inte föreslås några tekniska regler i TSFS 2020:29. Anmälan enligt förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden anges inte vara aktuellt eftersom de tjänster som regleras inom området yrkesförarkompetens är tjänster som är undantagna enligt 2 § första stycket 3 lagen (2009:1079) om tjänster på den inre marknaden.

Förslaget rör krav på lärare vilket antas innebära att bestämmelserna om reglerade yrken ska tillämpas. Inre marknadstest enligt förordningen (2020:757) om proportionalitetsprövning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer bifogas konsekvensutredning. I denna bilaga behandlas bland annat frågeställningar om förslaget kan anses vara direkt eller indirekt diskriminerande på grund av nationalitet eller bosättningsort och hur förslaget kan motiveras med hänsyn till mål av allmänt intresse samt andra frågor. I konsekvensutredningen anges att prövningen visar att förslagen ligger i linje med gällande bestämmelser. Det anges vidare vara Transportstyrelsens uppfattning att förslaget inte omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1807 av den 14 november 2018 om en ram för det fria flödet av andra data än personuppgifter i Europeiska unionen eftersom de föreslagna bestämmelserna inte innehåller några datalokaliseringskrav.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår att de föreslagna ändringarna inte i sig föranleds av ändringar i EU-rätten men att det finns kopplingar till EU-rätt. Vidare finns det information om vilka rättsakter som förslagsställaren bedömer är mest relevanta i sammanhanget och hur förslaget förhåller sig till detta. I den bifogade proportionalitetsbedömningen finns mer detaljerade resonemang. Beskrivningen är tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

I konsekvensutredningen anges att den del av förslaget som rör delkursrapportering kan beslutas först när regeringen har beslutat om ändringar i YKF. Från att regeringen fattar beslut om ändringar i YKF behöver Transportstyrelsen bland annat tid för att färdigställa den IT-lösning som kommer att omhänderta delkursrapporteringen. Branschen anges också behöva tid för att förbereda sig för de olika ändringar som föreslås. Ikraftträdande för övriga ändringar kan anpassas till det nämnda. Mot bakgrund av detta föreslår Transportstyrelsen att ändringsföreskrifterna träder i kraft den 1 april 2023.

Det anges att Transportstyrelsen bedömer att det kommer krävas speciella informationsinsatser. Främsta skälet för detta anges vara för att utbildningsanordnarna ska få riktad information om att de kan rapportera efter varje delkurs. Information till förarna kommer att finnas på Transportstyrelsens hemsida. Pressmeddelande kommer att behövas.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår vilka överväganden som gjorts vid valet av tidpunkt. Inte minst värdefullt är att det också nämns att de berörda företagens behov av tid har vägts in. Det finns också en beskrivning av informationsbehovet som är tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

Det anges i konsekvensutredningen att det i Sverige finns ca 330 tillståndshavare som har rätt att bedriva grundutbildning respektive fortbildning inom området yrkesförarkompetens. Företagen anges vara verksamma inom utbildningsbranschen och transportbranschen. Storleken anges variera och det finns både ett antal större aktörer som är etablerade i hela landet och ett flertal små aktörer som bara är aktiva på en ort. Antal anställda varierar kraftigt mellan 2–200 personer.

Förslagen anges vidare beröra alla företag som har anställda yrkesförare som omfattas av kraven på yrkesförarkompetens. Det anges finnas ca 17 000 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik.

Det anges också att omkring 170 gymnasieskolor och kommunala vuxenutbildningar bedriver yrkesförarkompetensutbildning och berörs av förslagen kopplade till 4 kap. TSFS 2020:29.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns information om de berörda företagens antal, bransch och storlek. Det är inte helt tydligt hur en eventuell överlappning ser ut mellan tillståndshavare för utbildning och de angivna skolorna. De 330 tillståndshavarna beskrivs av förslagsställaren som företag. Det skulle ha kunnat förbättra konsekvensutredningens transparens något om eventuella gränsdragningar mellan privata tillståndshavare och andra hade förklarats tydligare. Det är ett stort spann för antal anställda som anges och om det hade varit möjligt att redovisa detta med en mer utvecklad fördelning hade det kunnat göra redovisningen tydligare. Överlag finner Regelrådet emellertid att beskrivningen är tillräcklig även om den hade kunnat vara ännu tydligare.

Regelrådet finner redovisningen av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch godtagbar.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Det anges att förslaget ger företagen en möjlighet att själva ombesörja en kortare utbildning för personer som anses lämpliga att bedriva fortbildning i yrkesförarkompetens. För de företag som väljer att arbeta fram eget utbildningsmaterial behöver tid avsättas för utarbetande av utbildningsmaterial. Förslagsställarens bedömning anges vara att flera större aktörer och berörda branschorganisationer kommer att erbjuda ett utbildningsmaterial, eftersom det finns ett intresse inom branschen att fortbildningen ska vara av god kvalitet.

När det gäller kravet på årlig repetitionsutbildning behöver varje företag säkerställa att anställda lärare deltar i repetitionsutbildning under sammanlagt 7 timmar varje år. Företaget behöver även dokumentera och spara handlingar som visar att kravet följts. När företagen har upparbetat rutiner för detta bör tidsåtgången för bokning av repetitionsutbildning och dokumentering uppgå till ca 1 timme per år/lärare. Genomsnittslönen för trafiklärare och instruktörer var 38 300 SEK år 2021. En uppskattning av timpriset, med hänsyn till företagets lönekostnader och täckningsgrad, bör vara i spannet 400–500 kr per timme för en lärare. I en fotnot anges att denna kostnad beräknas på en genomsnittlig månadslön för en trafiklärare och instruktörer om 38 300 kr enligt uppgift från Statistiska centralbyrån (SSYK 344). Förslagsställaren utgår från av den genomsnittliga arbetstiden 168 timmar vilket anges medföra en timlön på 228 kr per timme. Till detta adderas arbetsgivaravgifter x 1,33, debiteringsgrad x 1,2 plus fasta kostnader med mera på 50 – 150 kr per timme. Den administrativa kostnaden för den årliga repetitionsutbildningen för en lärare anges därmed bli 400–500 kr per lärare.

I konsekvensutredningen anges vidare att när det gäller kravet på årlig repetitionsutbildning behöver varje företag säkerställa att anställda lärare deltar i repetitionsutbildning under sammanlagt 7 timmar varje år. Tidsåtgången för repetitionsutbildningen bör vara ca 8 timmar (inklusive raster) plus eventuell restid till och från en repetitionsutbildning på annan ort för varje anställd lärare. Genomsnittslönen för trafiklärare och instruktörer 2021 var som nämnts 38 300 kr. Det anges att en uppskattning av timpriset, med hänsyn till företagets lönekostnader och täckningsgrad, bör vara i spannet 400–500 kr per timme för en lärare. Utöver lönekostnaden tillkommer eventuellt en kostnad för repetitionsutbildning. Myndigheten antar att denna repetitionsutbildning har en kostnad likt en delkurs för fortbildning, och det anges att kursavgiften då bör vara mellan 1 500 och 2 500 kr. Det anges att kostnaden för en årlig repetitionsutbildning för en lärare bör vara i spannet 4 700 till 6 500 kr plus eventuell restid, resekostnad och förlorad inkomst. Förslaget på årlig repetitionsutbildning anges även innebära att utbildningsanordnare och organisationer har möjlighet att erbjuda en repetitionsutbildning till alla lärare i yrkesförarkompetens. Förslaget innebär att ca 1500 lärare ska genomgå en 7 timmars repetitionsutbildning varje år. Myndighetens bedömning är att kursavgiften för en sådan repetitionsutbildning bör vara mellan 1 500–2 500 kr.

I en sammanfattande tabell anges totala kostnader, bland annat för företag. Baserat på att 1500 lärare går genom repetitionsutbildningen årligen anges totalkostnaden bli 7,65 miljoner kr – 10,5 miljoner kr. Totalsumman inbegriper såväl administrativa som andra kostnader.

Delkursrapportering förväntas öka den administrativa bördan för utbildningsanordnarna eftersom det innebär att de behöver lägga ned mer tid på rapportering. Gällande regelverk kräver enbart en rapportering per förare medan aktuellt förslag innebär att varje förare blir rapporterad fem gånger. Varje förare som genomgår en delkurs blir idag manuellt rapporterad via en e-tjänst på Transportstyrelsens hemsida. Eftersom rapporteringen till Transportstyrelsen kommer att göras fem gånger enligt förslaget kommer tiden för rapporteringen bli fem gånger längre jämfört med dagens rapportering. Myndighetens bedömning är att det tar ca 6 minuter per rapportering/förare. Den administrativa kostnaden för att rapportera en delkurs för en förare blir därför 40–50 SEK. Detta baseras på en beräkning att lönekostnad för en lärare bör vara i spannet 400 – 500 kr per timme, vilket ger en minutkostnaden mellan 6,60 och 8,30 kr. Om det är möjligt att rapportera fler förare samtidigt blir kostnaden lägre per rapportering. Det anges därmed vara mer ekonomiskt fördelaktigt att rapportera flera förare samtidigt. Delkursrapporteringen anges (i den sammanfattande tabellen) totalt innebära en kostnadsökning med 2 – 5 miljoner kr för företagen. Övriga förslag förväntas inte medföra några ökade administrativa kostnader för företagen.

Förslaget som reglerar uppfyllda kursplanemål anges kunna medföra en ekonomisk påverkan för de företag som idag blandar övningskörning och körträning i sin undervisning. Förslaget innebär ett förtydligande att utbildare inte kan ha någon körträning för yrkesförarkompetens i övningskörningen för högre körkortsbehörighet. Varje förare ska övningsköra tills målen för körkortsbehörigheten är uppfyllda och sedan övergå till körträning för yrkesförarkompetens som ska uppgå till 10 eller 20 timmar. Detta anges innebära att vissa trafikskolor behöver avsätta mer tid för körträning. Förslagen i övrigt bedöms inte innebära andra kostnader för företagen.

I den sammanfattande tabellen anges också en intäktsökning för företag och organisationer som erbjuder repetitionsutbildning för lärare. Denna intäktsökning anges totalt uppgå till 2,25 miljoner kr – 3,75 miljoner kr.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en beskrivning av påverkan på företagens kostnader. Informationen redovisas såväl uppdelat på administrativa kostnader och andra kostnader samt samlat i en sammanfattande tabell. Det är värdefullt att den redovisas såväl uppdelat som totalt på ett sådant tydligt sätt. Kostnaden per lärare är i sig inte nödvändigtvis tillräcklig för att få en uppfattning om kostnaden per företag, men när det anges en totalkostnad för alla lärare måste denna rimligtvis överensstämma med totalkostnaden för alla företag (om det inte finns aktörer som anställer lärare, som inte är företag, som är medräknade). Det är värdefullt att det också tydligt framgår en totaleffekt för några berörda företags intäkter. Det är mindre tydligt vilken påverkan i övrigt som eventuellt skulle kunna bli för företagets verksamhet, men det anges att vissa trafikskolor kan behöva avsätta mer tid för körträning, vilket kan ses som ett exempel utöver den nyss nämnda intäktseffekten. Sammantaget har både kostnader och verksamhetspåverkan beskrivits tillräckligt.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på företagens kostnader, tidsåtgång och verksamhet godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Förslaget om en ny väg in till yrket lärare vid fortbildningar i yrkesförarkompetens anges kunna leda till bättre konkurrensförhållanden för utbildningsanordnare som inte bedriver trafikskola. Detta motiveras med att kravet på pedagogisk utbildning och erfarenhet från utbildning av vuxna gynnade trafikskolor i högre utsträckning än andra företag som var intresserade att bedriva utbildningar inom yrkesförarkompetens. Lärare vid trafikskolor anges ha varit gynnade i och med att de genom sin utbildning uppnår kraven på pedagogisk utbildning och erfarenhet. Förslaget ger företagen en möjlighet att själva ombesörja en kortare utbildning för personer som anses lämpliga att bedriva fortbildning i yrkesförarkompetens, men som inte uppfyller de lärarkrav som gäller idag. När det gäller kravet på årlig repetitionsutbildning anges att varje företag behöver säkerställa att anställda lärare deltar vid en repetitionsutbildning om 7 timmar varje år. Detta krav anges sannolikt ge vissa fördelar till större företag som har många lärare och möjlighet att själva genomföra en repetitionsutbildning internt för företagets lärare. Små företag, med till exempel en eller två lärare, kommer sannolikt att behöva köpa en repetitionsutbildning hos någon annan aktör. Transportstyrelsens förhoppning anges vara att berörda branschorganisationer kommer att erbjuda den här typen av repetitionsutbildningar i syfte att underlätta för små företag och samtidigt säkerställa att kvaliteten på repetitionsutbildningarna är god. Det anges att Transportstyrelsen kommer att följa utvecklingen för att säkerställa att tillgång finns till repetitionsutbildningar. Förslaget som rör delkursrapportering anges påverka de företag som kommer att rapportera delkurser elektroniskt. Dessa utbildningsanordnare måste följa reglerna för vilka ämnesområden som ska ingå i respektive delkurs. Förslaget kan därför komma att påverka utbildningsanordnarens befintliga kundunderlag om de följer förslaget. Det anges att förare och transportföretag efterfrågar elektronisk rapportering av delkurser och dessa kommer att söka sig till de utbildningsanordnare som väljer att rapportera delkurser elektroniskt. De utbildningsanordnare som inte följer Transportstyrelsens förslag kan riskera att förlora potentiella kunder. Deras delkurser kommer vara olika andra utbildningsanordnarens delkurser. Möjlighet att byta mellan olika utbildningsanordnare försvåras. Eftersom flexibilitet att byta utbildningsanordnare inte kommer att finnas på samma sätt kan dessa företag ses som mindre attraktiva jämfört med de aktörer som följer den reglering som finns om delkursernas innehåll. Förslagen i övrigt bedöms inte innebära etableringströsklar eller andra hinder till följd av höga kostnader eller olika krav för marknadsstillträde.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns information om påverkan på konkurrensförhållandena för företag. Beskrivningen är tydlig.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på konkurrensförhållandena för företag godtagbar.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

I konsekvensutredningen anges att förslaget om en ny väg in till yrket lärare vid fortbildningar i yrkesförarkompetens kan innebära både bättre kvalitet och konkurrens i framtiden. Idag har många utbildningsanordnare svårt att få tag på personer som både har bra kunskap i olika ämnen och som samtidigt uppfyller föreskrivna krav på erfarenhet av att utbilda vuxna eller pedagogisk utbildning. Vid tillsyn har det bland annat visats att lärares kunskapsnivå tycks ha sänkts under åren. Transportstyrelsen har även fått uppfattningen att bristen på lärare har lett till sämre konkurrens. Förare och transportföretag har fått lov att vända sig till utbildningsanordnare trots att de känt till att kvaliteten på fortbildningen har varit låg. En person som väljer att bli lärare vid fortbildning och som genomför dessa med jämna mellanrum, kommer efter ett visst antal utbildningar inom en femårsperiod att uppfylla kraven för lärare enligt 2 kap. 14 § andra stycket TSFS 2020:29. Det anges innebära att antalet lärare vid grundutbildningar kan komma att öka i framtiden.

En positiv effekt av delkursrapportering anges vara att utbildningsanordnaren direkt kan rapportera förare efter avslutad genomförd delkurs. Eftersom alla uppgifter samlas digitalt kommer det även att hjälpa utbildarna när slutförd fortbildning ska rapporteras. Utbildningsanordnaren behöver därmed inte avvakta förarens inhämtning av alla intyg från delkurser och därmed riskera att bli sen med sin rapportering. Om yrkesförarna får en bättre fortbildning bör det på sikt ge positiva effekter på transportföretagen, såsom lägre bränsleförbrukning, färre driftsstörningar, färre böter för brott mot till exempel lastsäkringsregler eller kör- och vilotider med mera.

Regelrådet finner redovisningen av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Det anges i konsekvensutredningen att en stor del av de ca 330 tillståndshavarna är små företag. Många bedriver även annan utbildningsverksamhet inom transportområdet, ofta en trafikskola eller annan branschutbildning såsom arbete på väg, ADR, truckkort med mera. När det gäller yrkesförarkompetens är det fortbildning som innebär stora volymer av utbildningsplatser. Att kunna möta branschens behov av nya lärare och samtidigt hitta en acceptabel nivå på kunskapskraven på lärare som är genomförbar i praktiken anges inte vara helt enkelt.

Transportstyrelsen anser dock att den modell som föreslås i det remitterade förslaget, bör kunna fungera för utbildningsanordnare, branschorganisationer och även för myndigheten. Vad som även behöver belysas i denna fråga anges vara kundperspektivet. Köparna av fortbildningar är de ca 17 000 företag som är verksamma inom gods- och persontransporter. Många av dessa anges falla in under begreppet små företag. Myndighetens uppfattning är att förslaget kommer att ha positiva effekter på dessa företag eftersom kvaliteten på fortbildningarna höjs och det blir bättre ordning och reda på vilka delkurser som varje förare har gått, vilket underlättar planeringen.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår vilken bedömning som har gjorts när det gäller behov av särskild hänsyn till små företag. Den information som anges är relevant och utifrån förutsättningarna i ärendet tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av särskild hänsyn till små företag godtagbar.

Sammantagen bedömning

Regelrådet finner att konsekvensutredningen i samtliga avseenden håller tillräcklig kvalitet. Därvid beaktas att informationen i flera fall är både utförlig och tydlig och i alla händelser enligt Regelrådets uppfattning tillräcklig utifrån förutsättningarna i ärendet.

Regelrådet finner därför att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 9 november 2022.

I beslutet deltog: Claes Norberg, ordförande, Anna-Lena Bohm, Hans Peter Larsson och Lennart Renbjer.

Ärendet föredrogs av: Per Högström.



Claes Norberg
Ordförande



Per Högström
Föredragande