

Ingrid Sundin

Från: Brandstedt Maria <Maria.Brandstedt@transportstyrelsen.se>
Skickat: den 6 oktober 2022 10:47
Ämne: Externremiss av förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2020:29) om yrkesförarkompetens; svar senast den 21 november 2022.

Kategorier: Ingrid
AppServerName: p360_prod
DocumentID: RR 2022-246:01
DocumentIsArchived: -1

Hej!

Välkommen att ta del av externremissen förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2020:29) om yrkesförarkompetens, som nu finns publicerad på Transportstyrelsens hemsida.

Ni hittar remissen på: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/remiss-yrkesforarkompetens/>

Vi tar tacksamt emot era synpunkter **senast måndag den 21 november 2022**.
Ange ärendenumret **TSF 2022-9** när du lämnar dina synpunkter.

Synpunkterna ska vara skriftliga och skickas till:

vag@transportstyrelsen.se

eller till

Transportstyrelsen
Box 267
781 23 Borlänge

Om ni har några frågor med anledning av remissen ber vi er kontakta:

Mats Hjälms, utredare
mats.hjalm@transportstyrelsen.se
010-495 51 23

Sara Lamminen-Hedda, utredare
sara.lamminenhedda@transportstyrelsen.se
010-495 52 61

Caroline Goldie, jurist
caroline.goldie@transportstyrelsen.se
010-495 58 01

Malin Wedin, jurist
malin.wedin@transportstyrelsen.se
010-495 45 39

Vänliga hälsningar
Föreskriftsgruppen
genom

Maria Brandstedt
Trycksakshandläggare

Enhet juridik luftfart
Avdelning Juridik

Direkt: 010-495 51 13
Mobil: 073-422 62 62

Transportstyrelsen
601 73 Norrköping
www.transportstyrelsen.se
Telefon: 0771-503 503

Läs mer om hur Transportstyrelsen behandlar dina uppgifter på transportstyrelsen.se/personuppgifter

Tänk på miljön innan du skriver ut e-post | Think before you print

Enligt sändlista

Remiss

Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2020:29) om yrkesförarkompetens.

Välkommen att ta del av Transportstyrelsens förslag.

Bakgrund till förslaget

Transport- och utbildningsbranschen har under en längre tid påtalat behovet av att se över kraven för lärare i yrkesförarkompetens. Branschen har även 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.

Förslagets innehåll i korthet

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.

Vi föreslår även kompletterande bestämmelser om elektronisk rapportering av delkurser. Förslaget 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.

Dessutom kompletteras bestämmelserna med vad som ska gälla vid förrättande av kunskapsprov.

Föreskrifterna kompletteras med en bestämmelse om att rapportering ska ske på heder och samvete. Större tydlighet föreslås i regleringen att övningskörning ska vara klar innan körträning får påbörjas. Vidare behöver författningar uppdateras och vi föreslår även ett antal språkliga justeringar.

Föreskriftsförslaget planeras träda i kraft den 1 april 2023.

Förslaget i sin helhet och konsekvensutredning finns publicerat tillsammans med detta missiv på Transportstyrelsens webbplats:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/>

Synpunkter

Ni ges härmed tillfälle att lämna synpunkter på förslaget och konsekvensutredningen. Synpunkterna ska vara Transportstyrelsen tillhanda senast den 21 november 2022. Vänligen ange vårt diarienummer TSF 2022-9 i svaret.

Synpunkterna ska vara skriftliga och skickas till:

vag@transportstyrelsen.se

eller till

Transportstyrelsen
Väg och järnväg
Box 267
781 23 Borlänge

Transportstyrelsen kommer att sammanställa och kommentera de remissynpunkter som kommer in, och därefter publicera sammanställningen och kommentarerna på hemsidan. Remissynpunkter som innehåller sekretessbelagda uppgifter eller personuppgifter kommer dock inte att publiceras.

Kontaktpersoner

Om ni har frågor med anledning av remissen är ni välkomna att kontakta:

Mats Hjälms, utredare, telefon 010-4955123

E-post: mats.hjalm@transportstyrelsen.se

Sara Lamminen-Hedda, utredare, telefon 010-4955261

E-post: sara.lamminenhedda@transportstyrelsen.se

Caroline Goldie, jurist, telefon 010-4955801
E-post: caroline.goldie@transportstyrelsen.se

Malin Wedin, jurist, telefon 010-4954539
E-post: malin.wedin@transportstyrelsen.se

Med vänlig hälsning

Mats Hjälms
Utredare

Sändlista

Domstolsverket

Kommerskollegium

Näringslivets Regelnämnd

Polismyndigheten

Regelrådet

Statens skolinspektion

Statens skolverk

Svenska Kommunalarbetsförbundet

Svenska Transportarbetareförbundet

Sveriges Trafikutbildares Riksförbund

Sveriges Åkeriföretag

Trafikutbildarnas Riksorganisation

Trafikverket Förarprov

Transport Utbildarnas Intresse Organisation

Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd

Transportföretagen

Universitets- och högskolerådet

Åklagarmyndigheten

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2020:29) om yrkesförarkompetens;

TSFS 20[År]:[Nr]

Utkom från trycket
den [Välj ett datum]

VÄGTRAFIK

beslutade den [Välj ett datum].

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 8 kap. 1 och 3 §§ förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens, 7 § förordningen (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m. och 8 kap. 1 § vägtrafikdataförordningen (2019:382) i fråga om styrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2020:29) om yrkesförarkompetens

dels att punkt 3 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna till styrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2020:29) om yrkesförarkompetens ska upphöra att gälla,

dels att 4 kap., 2 kap. 2, 3, 10, 12, 23, 28, 29, 30 och 32 §§, 5 kap. 6–8 och 18 §§, 6 kap. 1 § och bilagan ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas åtta nya paragrafer, 1 kap. 3 §, 2 kap. 14 a, 15 a, 18 a och 29 a §§, 5 kap. 20 § och 6 kap. 2 och 3 §§, och närmast före 5 kap. 20 § och 6 kap. 2 och 3 §§ nya rubriker av följande lydelse
samt beslutar följande allmänna råd.

1 kap.

3 § Bestämmelser om tillfällig yrkesutövning och erkännande av yrkeskvalifikationer som har förvärvats eller erkänts i en annan stat än Sverige inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller i Schweiz finns i lagen (2016:145) om erkännande av yrkeskvalifikationer och i de föreskrifter som meddelas i anslutning till den lagen.

2 kap.

2 § En ansökan om tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet ska göras på ett formulär som har fastställts av Transportstyrelsen.

3 § En ansökan om tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet ska innehålla uppgifter

1. om vilket transportslag som utbildningsverksamheten ska avse, och

2. huruvida verksamheten ska avse grundutbildning eller fortbildning.

10 § En ansökan om ändring ska göras på ett formulär som har fastställts av Transportstyrelsen.

12 § En anmälan enligt 5 kap. 4 § förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens ska göras på ett formulär som har fastställts av Transportstyrelsen.

14 a § Lärare i delkurs vid fortbildning kan istället för kraven i 14 § andra stycket ha intyg på praktisk erfarenhet av utbildning i delkurser som ingår i fortbildning. Intyget ska visa att läraren har praktisk erfarenhet från minst fyra delkurser och erhållit kunskap i

1. vilka administrativa krav som åligger utbildningsanordnare,
2. hur tiden under en delkurs planeras och disponeras,
3. val av undervisningslokal och placering av deltagarna,
4. användning av informations- och kommunikationstekniska verktyg,
5. planering och val av utbildningsmaterial,
6. den metodik och pedagogik som behövs för den undervisningsmetod som används i utbildningen, och
7. metoder för att säkerställa att målen för respektive delkurs har uppnåtts.

Lärare i delkurs vid fortbildning får avgöra vilket eller vilka ämnesområden den praktiska erfarenheten ska omfatta.

15 a § Lärare får ta hjälp av personer som undervisar i specifika områden utan att dessa personer uppfyller kraven i 14 § eller 14 a §. Läraren ska delta vid undervisningen vid dessa tillfällen.

Allmänna råd

Exempel på personer som inte behöver uppfylla kraven i 14 § eller 14 a § är gästföreläsare.

18 a § Lärare enligt 14 och 14 a §§ ska varje år ha genomgått en repetitionsutbildning för lärare i yrkesförarkompetens under sammanlagt 7 timmar. Syftet med utbildningen är att ge läraren möjlighet att repetera, uppdatera och fördjupa sina kunskaper i ett eller flera av följande ämnen:

1. Bestämmelser som läraren undervisar i.
2. Planering och val av utbildningsmaterial.
3. Metodik och pedagogik som behövs för den undervisningsmetod som används i utbildningen.
4. Metoder för att kontrollera att deltagaren tillgodogjort sig utbildningen.

23 § Vid utbildning för godstransporter ska deltagare i grundutbildning ha körkort med behörighet B och

1. ha körkort med behörighet C1, C1E, C eller CE, eller
2. inneha körkortstillstånd för behörighet C1, C1E, C eller CE och uppfylla kursplanmålen enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:22) om kursplan, behörighet C1 och C.

Vid utbildning för persontransporter ska deltagarna i grundutbildning ha körkort med behörighet B och

1. ha körkort med behörighet D1, D1E, D eller DE, eller
2. inneha körkortstillstånd för behörighet D1, D1E, D eller DE och uppfylla kursplanemålen enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:24) om kursplan, behörighet D1 och D.

28 § Ett intyg om en genomförd fortbildning eller delkurs av fortbildning enligt 5 kap. 7 § förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens ska innehålla

1. förarens namn och person- eller samordningsnummer,
2. utbildningsanordnarens namn och organisations-, person- eller samordningsnummer,
3. underskrift och namnförtydligande från den som utfärdar intyget för utbildningsanordnaren,
4. datum när undervisningen påbörjades och slutfördes,
5. antal undervisningstimmar, och
6. mål och områden för genomförd undervisning.

Intyget om genomförd fortbildning från den som anordnat den sista delkursen ska innehålla uppgifter om intyg från samtliga utbildningsanordnare.

29 § Utbildningsanordnaren ska spara kopior av intyget enligt 28 § i minst fem år från utfärdandet.

29 a § Utbildningsanordnaren ska föra anteckningar över lärares repetitionsutbildningar. Anteckning ska göras vid repetitionsutbildningstillfället och sparas i minst fem år.

30 § Rapportering enligt 5 kap. 6 § förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens från utbildningsanordnare till Transportstyrelsen ska ske genom elektronisk överföring i ett system som har godkänts av myndigheten och i enlighet med de uppgifter och anvisningar som den har bestämt. Transportstyrelsen kan bestämma att rapportering ska ske på annat sätt.

Vid rapportering till Transportstyrelsen ska den som rapporterar försäkra på heder och samvete att de uppgifter som lämnas är korrekta.

32 § Rapportering om genomförd grundutbildning, fortbildning eller delkurs av fortbildning för yrkesförarkompetens ska innehålla uppgift om

1. deltagarens för- och efternamn,
2. deltagarens födelsedatum,
3. vilken utbildning deltagaren har gått,
4. det transportslag som utbildningen har avsett, och
5. datum då utbildningen avslutades.

4 kap.

1 § I detta kapitel menas med slutförd grundutbildning att uppgifter om elevens utbildning och resultat ska vara införda i betygskatalogen.

2 § En ansökan om att få rapportera ska göras till Transportstyrelsen på ett formulär som har fastställts av myndigheten.

Rapportering enligt 5 kap. 6 § förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens ska ske genom elektronisk överföring i ett system som har godkänts av Transportstyrelsen och i enlighet med de uppgifter och anvisningar som myndigheten har bestämt. Transportstyrelsen kan bestämma att rapportering ska ske på annat sätt.

Vid rapportering till Transportstyrelsen ska den som rapporterar försäkra på heder och samvete att de uppgifter som lämnas är korrekta.

3 § Rapport från gymnasieskola eller kommunal vuxenutbildning utan förordnad förarprovare, som rör en elev som omfattas av 8 kap. 3 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens, om att eleven har slutfört grundutbildning för yrkesförarkompetens ska ha inkommit till Transportstyrelsen innan eleven avlägger kunskapsprov för denna kompetens vid Trafikverket.

4 § Rapport från en förordnad förarprovare vid gymnasieskola eller kommunal vuxenutbildning, som rör en elev som omfattas av 8 kap. 3 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens, om att eleven har slutfört grundutbildning och avlagt godkänt kunskapsprov för yrkesförarkompetens enligt 2 kap. 6 och 7 §§ förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens, ska ha inkommit till Transportstyrelsen innan ett yrkeskompetensbevis utfärdas.

5 § Rapport enligt 3 och 4 §§ får lämnas endast om

1. elevens identitet är fastställd enligt 2 kap. 2–4 §§ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:41) om förarprov, gemensamma bestämmelser, och

2. eleven är behörig för och antagen till

a) studier på gymnasieskolan som omfattas av 8 kap. 3 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens och enligt vad som framgår av 6 kap. 3 § 8 och 9 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om förarprov, gemensamma bestämmelser, eller

b) studier på den kommunala vuxenutbildningen som omfattas av 8 kap. 3 § lagen om yrkesförarkompetens och enligt vad som framgår av 6 kap. 3 § 10 eller 11 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om förarprov, gemensamma bestämmelser.

6 § Rapport om att en elev har slutfört en grundutbildning för gods- eller persontransporter för yrkesförarkompetens får lämnas endast om eleven inte har genomgått en sådan utbildning tidigare.

7 § Rapport om slutförd grundutbildning för yrkesförarkompetens ska innehålla uppgift om

1. elevens för- och efternamn,
2. elevens födelsedatum,
3. vilken grundutbildning eleven har gått,
4. det transportslag som grundutbildningen avsett, och
5. datum när utbildningen avslutades.

En rapport enligt 4 § ska även innehålla uppgift om det datum då eleven har avlagt godkänt kunskapsprov.

Kunskapsprov inför förordnad förarprövare

8 § När en elev avlägger kunskapsprov enligt 2 kap. 6 § andra stycket förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens ska förordnad förarprövare ha undervisat eleven i såväl teoretiska som praktiska moment. Detsamma gäller när en elev avlägger det sista kunskapsprovet enligt 2 kap. 7 § förordningen om yrkesförarkompetens.

Allmänna råd

Förordnad förarprövare bör ha undervisat eleven under minst 40 procent av utbildningstiden som rör yrkesförarkompetens.

9 § Kunskapsprov får endast förrättas av förordnad förarprövare.

10 § Kunskapsprovet ska vara olika vid grundutbildning för förare som utför godstransporter med fordon som kräver körkortsbehörigheterna C1, C1E, C eller CE och vid grundutbildning för förare som utför persontransporter med fordon som kräver körkortsbehörigheterna D1, D1E, D eller DE.

11 § De elever som omfattas av 8 kap. 3 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens och som ska avlägga kunskapsprov för yrkesförarkompetens vid Trafikverket enligt 5 kap. ska anmälas till Trafikverket av gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning.

12 § Hinder för kunskapsprov föreligger om eleven redan har avlagt godkänt kunskapsprov för de transporter som kunskapsprovet avser.

5 kap.

6 § Tiden för att avlägga kunskapsprovet ska vara högst 50 minuter.

Kunskapsprovet får avläggas med förlängd provtid om behov finns.

7 § Kunskapsprovet får avläggas genom ett muntligt kunskapsprov, om den som ska avlägga kunskapsprovet kan styrka påtagliga läs- och skrivsvårigheter.

Kunskapsprovet ska uppfylla kraven i 1–5 §§.

8 § En ansökan om förlängd provtid eller muntligt kunskapsprov ska göras hos Trafikverket på ett formulär som verket har fastställt.

18 § Följande omständigheter utgör hinder för kunskapsprov:

1. Provdeltagarens identitet kan inte fastställas.
2. Provdeltagaren inställer sig inte på meddelad tid för kunskapsprov.

3. Provdeltagaren går på gymnasieskola eller kommunal vuxenutbildning och har redan den behörighet som krävs för att få utföra de transporter som kunskapsprovet avser.

4. Rapport enligt 2 kap. 31 § och 4 kap. 3 § om genomgången grundutbildning har inte inkommit till Transportstyrelsen.

5. Provdeltagaren har redan avlagt godkänt kunskapsprov för de transporter som provet avser.

6. Provdeltagaren har inte lämnat en försäkran enligt 11 §.

7. Provdeltagaren använder otillåtna hjälpmedel eller på annat sätt vilseleder vid provet.

8. Provdeltagaren bör på grund av annan omständighet inte genomgå kunskapsprov.

Allmänna råd

Exempel på annan omständighet är att provdeltagaren förgriper sig med våld eller hot om våld mot provförrättaren vid Trafikverket. Andra exempel är att provdeltagaren uppträder bråkigt eller störande vid kunskapsprovet.

Uppgifter i vägtrafikregistret.

20 § Trafikverket ska i vägtrafikregistret föra in uppgifter om

1. verkets beslut om avstängning enligt 4 kap. 2 a § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens,

2. genomfört kunskapsprov enligt 2 kap. 6 § förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens, och

3. vem som har rapporterat genomfört kunskapsprov och datum för rapportering.

6 kap.

1 § En fortbildning ska omfatta minst de ämnesområden som anges som obligatoriska vid fortbildning i bilaga 1. Varje ämnesområde ska innehålla ett eller flera av dess ämnen.

Godstransporter

2 § En fortbildning med inriktning godstransporter som delas upp i fem delkurser, där varje delkurs rapporteras elektroniskt till Transportstyrelsen, ska omfatta minst följande ämnesområden i respektive delkurs:

1. 1.2 Rörelseenergi och bromssystem samt 1.3 Optimering av bränsleförbrukningen.

2. 1.4 Last och lastsäkring vid godstransporter.

3. 2.1 Social lagstiftning.

4. 3.3 Ergonomi och 3.4 Fysisk och psykisk förmåga.

5. 1.3a Riskmedvetenhet, 3.1 Riskmedvetenhet och arbetsrelaterade olyckor samt 3.5 Agerande i krissituationer.

Persontransporter

3 § En fortbildning med inriktning persontransporter som delas upp i fem delkurser, där varje delkurs rapporteras elektroniskt till Transportstyrelsen, ska omfatta minst följande ämnesområden i respektive delkurs:

1. 1.2 Rörelseenergi och bromssystem samt 1.3 Optimering av bränsleförbrukningen.
2. 1.5 Säker och bekväm persontransport.
3. 2.1 Social lagstiftning.
4. 3.1 Riskmedvetenhet och arbetsrelaterade olyckor, 3.3 Ergonomi och 3.4 Fysisk och psykisk förmåga.
5. 1.3a Riskmedvetenhet och 3.5 Agerande i krissituationer.

Denna författning träder i kraft den 1 april 2023.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Mats Hjälms
(Väg och järnväg)

Remiss

Bilaga 1. Ämnen

-
- | | | |
|-------|--|---|
| 2.1.4 | Kunskaper om sociala förhållanden inom vägtransportområdet: rättigheter och skyldigheter för förare i fråga om grundläggande kompetens och fortbildning. | |
| 2.1.5 | <p>Tillämpning och konsekvenser av</p> <p>– förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.,</p> <p>– förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter,</p> <p>– lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete,</p> <p>– förordningen (2005:399) om arbetstid vid visst vägtransportarbete och föreskrifter meddelade med stöd av förordningen,</p> <p>– lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare,</p> <p>– förordningen (2017:319) om utstationering av arbetstagare, och</p> <p>– förordningen (2022:469) om utstationering av förare inom vägtransportsektorn.</p> | X |

2.2 Bestämmelser för godstransport

Konsekvensutredning av förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2020:29) om yrkesförarkompetens

Transportstyrelsens förslag om ändringar i föreskrifterna om yrkesförarkompetens:

Transportstyrelsen föreslår en ny väg till yrket lärare vid fortbildningar i syfte att öppna möjligheten för fler lärare inom området yrkesförarkompetens. Vi lämnar även förslag om införande av repetitionsutbildning för alla lärare i yrkesförarkompetens. Dessutom föreslår vi att lärare vid grundutbildning och fortbildning kan få hjälp av experter inom olika områden som inte behöver uppfylla lärarkraven.

Ett förtydligande lämnas vad gäller regleringen av muntliga kunskapsprov vid Trafikverket.

För gymnasieskola och kommunal vuxenutbildning förtydligas vad som menas med slutförd grundutbildning. Dessutom kompletteras bestämmelserna med vad som ska gälla vid förrättande av kunskapsprov.

Föreskrifterna kompletteras med en bestämmelse om att rapportering ska ske på heder och samvete.

Större tydlighet föreslås i regleringen om att övningskörning ska vara klar innan körträning får påbörjas.

Till följd av kommande ändringar i förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens får utbildningsanordnare möjlighet att rapportera in en genomförd delkurs till Transportstyrelsen. Förslag på kompletterande bestämmelser lämnas.

Vidare behöver författningar som är uppräknade i föreskrifterna uppdateras och vi föreslår även ett antal språkliga justeringar.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Ändring av lärarkrav

År 2017 skärpte Transportstyrelsen kraven för att bli lärare inom området yrkesförarkompetens. Dessa krav överfördes till gällande föreskrifter, nämligen Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2020:29)

om yrkesförarkompetens (benämnd härafter för TSFS 2020:29). Transport- och utbildningsbranschen (benämnd härafter för branschen) har under många år påtalat att Transportstyrelsen behöver se över kraven. Branschen anger ofta att den skärpning av reglerna som genomfördes 2017 har medfört att färre personer kan bli lärare inom området yrkesförarkompetens. Detta då 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 man befärar att många av dem kommer att sluta utbilda inom de kommande åren.

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 finns hos många yrkesförare att deras fortbildning inte är tillräckligt bra. Förarna ser inte nyttan med att genomgå fortbildningen utan anser att det är resursslöseri.

Slutförd grundutbildning och provförrättning

I samband med Transportstyrelsens tillsyn av gymnasieskolor och kommunala vuxenutbildningar har det uppdagats att kapitel 4 i TSFS 2020:29 behöver ses över i syfte att ge bättre stöd och tydligare regler för vad som gäller för grundutbildningar och kunskapsprov vid gymnasieskolor och kommunala vuxenutbildningar. Behov finns bl.a. att tydliggöra vad som gäller när det finns förordnade förarprovare.

Felaktig 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 de tillsyner som genomförts är Transportstyrelsens uppfattning att utbildare och rapportörer måste bli mer noggranna och säkerställa korrekt rapportering av uppgifter till Transportstyrelsen.

Gäller lärarkraven för alla?

TSFS 2020:29 anger ett antal krav som lärare ska uppfylla. Ett undantag finns dock för de lärare som leder utbildning i sådant ämne som inte rör transportverksamhet t.ex. första hjälpen, brandskydd m.m. Eftersom ingenting är reglerat för personer som hjälper till vid utbildningen såsom t.ex. gästföreläsare, instruktörer m.fl. har frågan lyfts vilka krav som gäller för dem.

Uppfylla kursplanemål

Transportstyrelsen kan vid sin tillsynsverksamhet 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 är risken 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).

Delkursrapportering

Ansvar för hanteringen av delkursintyg och att dessa överlämnas till den sista utbildningsanordnaren ligger enligt gällande bestämmelser på föraren. Fortbildningen på 35 timmar får fördelas på fem delkurser. Fortbildningen genomförs oftast genom att föraren går en delkurs på sju timmar varje år under en femårsperiod. Det är inte ovanligt att förarna går delkurser hos olika utbildningsanordnare. När en förare har genomgått hela fortbildningen ska den sista utbildningsanordnaren rapportera in utbildningen till Transportstyrelsen så att ett yrkeskompetensbevis kan utfärdas. Intygen från de tidigare delkurserna ska föraren överlämna till den sista 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.

Övriga ändringar

Följande justeringar i TSFS 2020:29 föreslås med anledning av nedanstående.

- I lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens (YKL) och förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens (YKF) har begreppet ”nationell kurs” ändrats till ”nationellt ämne”. Dessa ändringar innebär att Transportstyrelsen behöver genomföra följdändringar i TSFS 2020:29.
- I 2 kap. 32 § och 4 kap. 6 §¹ TSFS 2020:29 anges vilka uppgifter som rapportören ska uppge vid rapportering efter att föraren har genomgått en grundutbildning eller en fortbildning och dessa uppgifter ska rapporteras in till Transportstyrelsen. Uppgiften om vilket datum som genomförd utbildning avslutades alternativt genomförd utbildning och kunskapsprov ska anges vid inrapportering.
- Ansökan om tillstånd görs antingen för grundutbildning eller fortbildning – inte både och.
- Vi byter ut ordet ”blankett” till ”formulär” för att göra det teknikneutralt.
- Vi byter ut ordet ”ämne” i 2 kap. 28 § 6 TSFS 2020:29 till ordet ”område”, så att det stämmer med begreppen i YKF och de ändringar som infördes våren 2020.
- Vi för in en upplysningsparagraf som rör tillfällig yrkesutövning och erkännande av yrkeskvalifikationer som har förvärvats eller erkänts i en annan stat än Sverige inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller i Schweiz.
- En uppdatering av gällande författningar som ska ingå i utbildningen har gjorts under ämne 2.1.5 i bilaga 1 till TSFS 2020:29.
- Av föreslagna ändringar av YKF framgår att Trafikverket ska pröva om en person som fuskar vid kunskapsprovet ska stängas av i ett eller två år. Detta ska sedan rapporteras till Transportstyrelsen. Vi

¹ 4 kap. 7 § i ändringsföreskrifterna.

föreslår därför att en ny paragraf införs som anger vilka uppgifter Trafikverket ska rapportera till Transportstyrelsen med avseende på yrkesförarkompetens.

- I 2 kap. 28 § TSFS 2020:29 förs samordningsnummer in. Näringsverksamhet kan bedrivas i Sverige av en person som är bosatt i ett annat land.
- Punkt 3 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna till TSFS 2020:29 föreslås att upphävas. Övergångsbestämmelsen reglerar att de upphävda bestämmelserna i 3 kap. Vägverkets föreskrifter (VVFS 2008:165) om utbildningsverksamhet för yrkesförarkompetens ska tillämpas på lärare som är anmälda till Transportstyrelsen före den 2 maj 2017. Eftersom dessa lärare är anmälda innan 2017 och minst fem år har förflutit sedan anmälan, så uppfyller de idag kravet på minst sex månaders sammanlagt heltidsarbete som lärare för vuxna.
- Trafikverket lämnade synpunkter i samband med föregående föreskriftsarbete 2019 som rörde de muntliga kunskapsproven. Trafikverket anser att ett muntligt kunskapsprov ska uppfylla kraven i 5 kap. 5 § TSFS 2020:29, dvs. hur många frågor som ska ställas, vilka frågor som ska ställas och hur många rätt som provdeltagaren ska ha.

Dessa ändringar bedöms ge ringa konsekvenser för berörda. Därför kommer dessa ändringar inte att utredas vidare i denna konsekvensutredning.

I samband med detta arbete genomförs även ett antal språkliga justeringar i syfte att förbättra läsbarheten.

2. Vad ska uppnås?

Ändring av lärarkrav

Det ska bli lättare att bli lärare. Då det inte finns någon formell utbildning för lärare i dessa ämnen kan vi 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. Vi föreslår att alla anmälda lärare ska genomgå en repetitionsutbildning i syfte att utvecklas i

lärarrollen, fördjupa sina kunskaper och kunna erbjuda bättre utbildningar. Förslaget ger företagen en valfrihet att själva ombesörja repetitionsutbildningen eller köpa tjänsten från t.ex. en branschorganisation som utbildningsanordnaren tillhör.

Slutförd grundutbildning och provförrättning

Det ska framgå tydligt i TSFS 2020:29 när en grundutbildning är slutförd vid gymnasieskola och kommunal vuxenutbildning för att rapportering ska kunna ske på ett korrekt sätt. Utöver det behöver förutsättningar för att förrätta kunskapsprov i yrkesförarkompetens framgå.

Felaktig rapportering

Vi vill säkerställa korrekt rapportering. Om 15 kap. 10 § brottsbalken, som rör osann försäkran, ska kunna tillämpas behöver det framgå i TSFS 2020:29 att rapporteringen ska ske på heder och samvete.

Gäller lärarkraven för alla?

Det ska tydligt framgå att det finns möjlighet att låta t.ex. gästföreläsare utbilda, även om de inte uppfyller lärarkraven. På så sätt finns möjligheten att ta hjälp av experter där särskild kompetens behövs, som t.ex. utbildning i första hjälpen. TSFS 2020:29 bör förtydligas så att det framgår att lärarkraven endast gäller för den lärare som leder undervisningen och inte t.ex. gästföreläsare.

Uppfylla kursplanemål

Det behöver framgå att körträning endast får ske när samtliga kursplanemål är uppfyllda. Transportstyrelsen behöver förtydliga i TSFS 2020:29 att det är skillnad på övningskörning inför erhållande av körkortsbehörigheten och den körträning som ska ske inom ramen för yrkesförarkompetens. Förtydligandet ska leda till att övningskörning och körträning inte sammanblandas. Detta så att respektive del ska tjäna sitt syfte bättre.

Delkursrapportering

Vi behöver möjliggöra att elektronisk rapportering av delkurser ska kunna ske till Transportstyrelsen. Förslaget baseras på den kommande ändringen av lydelsen i 5 kap. 6 § YKF. Ändringen kommer innebära att utbildningsanordnare får rapportera delkursintyg elektroniskt till Transportstyrelsen från och med den 1 april 2023. Vid framtagandet av denna konsekvensutredning är förordningsändringen inte klar. Det råder fortfarande oklarhet om dagens system ska finnas kvar som ett komplement. Denna utredning bygger på att valfrihet kommer att finnas, dvs. att möjlighet kommer att finnas att rapportera delkurser respektive rapportera först när fortbildningen är klar. Transportstyrelsens utgångspunkt är att om

utbildningsanordnaren vill rapportera delkurser elektroniskt behöver de lägga upp innehållet i delkurserna på ett av Transportstyrelsen bestämt sätt. I och med det underlättar vi för förarna och transportföretagen att byta utbildningsanordnare vid behov. Vidare innebär förslaget en enklare IT-lösning för alla berörda parter.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Ändring av lärarkraven

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 bl.a. färre transporter eftersom det redan råder brist på yrkesförare.

Följden av att inte ställa krav på att lärare regelbundet ska fördjupa sina kunskaper blir att det inte säkerställs att utbildningen av yrkesförare ligger på en bra nivå. Risken är att utbildningen blir undermålig vilket kan undergräva vikten av yrkesförarkompetensen och i förlängningen leda till negativ påverkan på trafiksäkerheten och miljön.

Slutförd grundutbildning och provförrättning

Saknas närmare bestämmelser om vem som får förrätta kunskapsprov vid gymnasieskola och kommunal vuxenutbildning kan vanliga lärare, som inte är förarprovare, utforma och genomföra kunskapsproven.

Felaktig rapportering

Om vi inte inför närmare reglering som anger att rapportörer ska intyga på heder och samvete att rapporterade personer har fullgjort sin utbildning, kommer de som ägnar sig åt fusk inte att kunna fällas för brott.

Gäller lärarkraven för alla?

Om lärarkraven kvarstår i dess nuvarande form finns risken att utbildningsanordnare inte använder sig av t.ex. gästföreläsare, eftersom många av dessa personer inte uppnår kraven som gäller för lärare i yrkesförarkompetens. På så sätt kommer möjlighet finnas att få utbildning av experter i vissa ämnen som kan höja kvalitén på utbildningen.

Uppfylla kursplanemål

Utan närmare reglering kring övningskörning och körträning, kommer sannolikt många utbildningsanordnare att fortsätta sammanblanda övningskörning för högre körkortsbehörighet med körträning för yrkesförarkompetens i syfte att minska kostnaderna och sänka priset på en grundutbildning i yrkesförarkompetens. Effekten blir att eleverna inte får den körträning som är föreskriven vilket även kan innebära att elever inte får den utbildning som de har betalat för.

Delkursrapportering

Om ingenting görs kommer problemet med dålig kontroll bland förare om vilka delkurser som genomgått och oordning på delkursintyg, att kvarstå, vilket sätter den utbildningsanordnare som ska rapportera i en svår sits. Svårigheterna för förare, transportföretag och utbildningsanordnare med att säkerställa att föraren verkligen har genomgått delkurserna kommer att kvarstå. Har en förare svårt att få tillgång till sina intyg finns det, som idag, risk att det kommer ta längre tid att få ett yrkeskompetensbevis utfärdat.

Om förslaget om innehållet i varje delkurs inte genomförs kommer även svårigheter att finnas för Transportstyrelsen att på ett effektivt sätt ta hand om delkursrapporteringarna och effektivitetsvinsterna skulle då gå förlorade. Det blir alltså alltför resurskrävande för alla parter om förslaget inte genomförs.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Ett alternativ som inte innebär reglering gällande delkursrapportering är att låta YKF styra innehållet i fortbildningen. I YKF regleras enbart att en delkurs ska innehålla trafiksäkerhet och att tyngdpunkten ska ligga på arbetsmiljö samt minskad miljöpåverkan. Detta skulle innebära att det är upp till varje utbildningsanordnare att bestämma vilka ämnesområden som ska ingå i två av fem delkurser.

Ett annat alternativ som inte innebär reglering är att låta branschöverenskommelserna styra innehållet i delkurserna.

Vi har även utrett möjligheten att istället för reglering styra innehållet i delkurserna via rapporteringstjänsten på Transportstyrelsens hemsida. Vår slutsats är dock att detta alternativ skulle resultera i indirekt reglering vilket inte är tillåtet.

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 denna konsekvensutredning eftersom dessa former inte är tvingande. Det rör frågor där myndigheten behöver reglera för att säkerställa att området yrkesförarkompetens utvecklas och förbättras.

3.3 Regleringsalternativ

Ändring av lärarkrav

Alternativ 1 – Transportstyrelsen förordar följande förslag.

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.

Alternativ 2

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. Alternativet berör såväl lärare vid grundutbildning som vid fortbildning.

Rörande krav på repetitionsutbildning för lärare så har vi två tänkbara regleringar;

Alternativ 1 – Transportstyrelsen förordar följande förslag.

Vi inför 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.

Alternativ 2

Vi inför ett krav liknande alternativ ett men utbildningstiden är 14 timmar vart femte år.

Slutförd grundutbildning och provförrättning

Föreslagna ändringar har tagits fram i samråd med Skolverket och några alternativ finns inte.

Felaktig rapportering

Vi föreslår att en paragraf införs med samma lydelse som redan finns i andra av Transportstyrelsen meddelade föreskrifter. Vid rapportering till myndigheten ska den som rapporterar skriftligen försäkra på heder och

samvete att de uppgifter som lämnas är korrekta. Något annat alternativ är inte aktuellt.

Uppfylla kursplanemål

Vi avser att ändra lydelsen i 2 kap. 23 § TSFS 2020:29 till att körträning får ske först när föraren har uppfyllt samtliga kursplanemål för aktuell behörighet. Något alternativ är inte aktuellt.

Delkursrapportering

Alternativ 1 – Transportstyrelsen förordar följande förslag.

Transportstyrelsen föreskriver vilka ämnesområden respektive delkurs ska innehålla, om utbildningsanordnaren vill rapportera delkurs elektroniskt till myndigheten.

Alternativ 2

Transportstyrelsen föreskriver enbart vilka områden fortbildningen ska innehålla utifrån 3 kap. 1 § andra och tredje styckena YKF. Detta medför att tre delkurser ska beröra områdena trafiksäkerhet, miljö respektive ergonomi. De två resterande delkurserna får utbildningsanordnaren själv bestämma innehållet i.

4. Vilka är berörda?

Förslagen berör alla förare i Sverige som innehar ett yrkeskompetensbevis och som vill fortsätta utföra transporter i framtiden, vilket motsvarar ca 180 000 förare².

Förslagen berör alla företag som har anställda yrkesförare som omfattas av kraven på yrkesförarkompetens. Det finns ca 17 000 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik³.

Förslagen berör alla utbildningsanordnare som bedriver tillståndspliktig utbildning inom yrkesförarkompetens, vilket motsvarar ca 330 företag⁴.

Förslagen berör alla lärare inom yrkesförarkompetens. Det finns ca 1 500 personer som är anmälda som lärare⁵. En lärare kan dock vara verksam hos flera utbildningsanordnare. Transportstyrelsen har därför ingen exakt siffra på antalet lärare.

² Transportstyrelsen, sektion Yrkestrafikregler, september 2022

³ Transportstyrelsen, vägtrafikregistret, september 2022

⁴ Transportstyrelsen, sektion Prövning trafikant, september 2022

⁵ Transportstyrelsen, sektion Prövning trafikant, september 2022

Cirka 170 gymnasieskolor och kommunal vuxenutbildningar bedriver yrkesförarkompetensutbildning och berörs av förslagen kopplade till 4 kap. TSFS 2020:29.⁶

Trafikverket berörs av förslaget att myndigheten ska föra in vissa uppgifter i vägtrafikregistret.

Transportstyrelsen berörs av ändringarna framför allt rörande delkursrapportering, vilket medför att myndigheten behöver utveckla den externa webben på ett sådant sätt att utbildningsanordnare kan rapportera en förare som har genomgått en delkurs.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

() Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

(X) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

5.2 Medborgare

De medborgare som vill bli eller redan är förare av fordon som kräver högre behörighet kommer att få tillgång till utbildningar inom området yrkesförarkompetens där lärare regelbundet får uppdatera sina kunskaper. Ambitionen med detta nya krav är att medborgarna ska veta att utbildningen genomförs av lärare som kan ge utbildningar med hög kvalité.

Priset medborgare betalar för fortbildning kommer sannolikt stiga, för att täcka kostnaden av det nya kravet på årlig repetitionsutbildning av lärare i yrkesförarkompetens. Om 180 000 förare går en delkurs per år, kommer varje lärare utbilda 120 förare per år. Vissa lärare utbildar färre och vissa utbildar många fler. Om en repetitionsutbildning kostar utbildningsanordnaren ca 6 000 SEK⁷ per lärare medför det en prishöjning med ca 50 SEK per förare (delkurs), om läraren utbildar 120 förare per år.

Förare som genomgår fortbildning kommer att få hjälp av Transportstyrelsens system genom en översikt över vilka delkurser som rapporterats av utbildningsanordnaren. Förarna behöver inte själva lämna in samtliga

⁶ Transportstyrelsen, sektion Tillsyn, trafikant syd, augusti 2022

⁷ Se beräkning sida 18.

intyg för att kunna få fortbildningen rapporterad. Detta gäller om föraren väljer en utbildningsanordnare som rapporterar delkurser elektroniskt.

Det ska bli lättare för föraren att utläsa vilka delar som ingår i övningskörningen för körkortsbehörigheten och vilka delar som är körträning för yrkesförarkompetensen.

Föraren kommer att kunna ta del av vilka krav som gäller vid muntligt kunskapsprov eftersom det framgår av TSFS 2020:29 och reglerna finns tillgängliga på t.ex. Transportstyrelsens webbplats. Idag framgår bara vem som får avlägga ett muntligt kunskapsprov, hur ansökan om muntligt kunskapsprov ska ske och hur lång tid provet får pågå.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Transportstyrelsen behöver utveckla sin externwebb på så sätt att utbildningsanordnare kan logga in och ange om föraren har genomgått delkurs 1, 2, 3, 4 eller 5. Utvecklingskostnaden av Transportstyrelsens externwebb bedöms uppgå till 1–2 miljoner kronor.

Trafikverket kommer att behöva rapportera vissa uppgifter till Transportstyrelsen som en följd av de ändringarna i YKF rörande avstängning vid kunskapsprov. Vad gäller regleringen om muntliga kunskapsprov omfattades det av konsekvensutredningen vid framtagande av TSFS 2020:29 och vi föreslår inga ändringar i sak.

Vissa av förslagen berör gymnasieskolor och den kommunala vuxenutbildningen. Vår bedömning är att reglerna blir tydligare och medför därför inga större kostnader. Ansvariga myndigheter för gymnasieskolor och kommunala vuxenutbildningar är Statens skolverk och Statens skolinspektion, varför de är berörda. Kommuner som bedriver kommunal vuxenutbildning inom transportområdet kommer också att vara berörda.

5.4 Miljö

Ett av flera mål med yrkesförarkompetens är att kunna optimera bränsleförbrukningen. Det framgår av YKF att tyngdpunkten i fortbildningen bl.a. ska vara på ämnen som minskar den miljöpåverkan som det innebär att framföra fordonet. Vår bedömning är dock att förslagen har ringa positiva effekter på miljön.

5.5 Externa effekter

Förare med ökad riskmedvetenhet kan ha en positiv inverkan på framkomligheten, eftersom tunga fordon som blir stående efter vägnätet påverkar framkomligheten negativt. Dessutom finns en möjlighet att det blir minskad olycksrisk, fast troligen i ringa omfattning.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Ändring av lärarkrav

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 innebär att läraren behöver en bredare kunskap och större erfarenhet för att bedriva en god utbildning. Samma höga krav behöver inte 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 vi alternativ 1.

När det gäller repetitionsutbildning för lärare föreslår vi att lärarna genomgår fortbildning om sammanlagt sju timmar varje år. Vi förordar detta tidsintervall för att lärarna ska få möjlighet att snabbt uppdatera sig på viktiga områden som ändras, t.ex. regeländringar, ny teknik och ny relevant forskning. Vår bedömning är att vartannat år eller vart femte år är alldeles för sällan, detta då lärarna måste ligga i framkant med utvecklingen och ska uppdatera deltagarna med det senaste inom respektive område.

Delkursrapportering

Som nämnts baseras detta förslag på en ändring av lydelsen i 5 kap. 6 § YKF. Denna utredning bygger på att valfrihet kommer att finnas. Transportstyrelsens ambition är att om utbildningsanordnaren vill rapportera 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 gör det lättare för utbildningsanordnaren att hålla reda på vilka delkurser föraren har genomgått och när fortbildningen slutligen är genomförd. Nackdelen med detta är att utbildningsanordnaren behöver logga in direkt efter varje delkurs och rapportera varje förare, vilket medför en ökad administrativ börda. 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.

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 vi 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.

Vårt 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 vårt förslag. Om dessa utbildningsanordnare väljer att inte anpassa delkurserna behöver de följa gällande bestämmelser och rapportera först efter genomförd fortbildning.

Om vi inte reglerar närmare bestämmelser om delkursernas innehåll kommer 3 kap. 1 § YKF styra. 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 är 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 kommer att 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 vi möjligheten att reglera innehållet i delkurserna.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Av 8 kap. 1 § YKF framgår att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter bl.a. om

1. grundutbildningen och dess innehåll samt körträning för grundläggande kompetens, och

3. fortbildningen och dess innehåll.

Av andra stycket framgår även att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om verkställighet av lagen eller YKF.

Av 8 kap. 3 § YKF framgår att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om kunskapsprov som avslutar grundutbildning när det gäller utbildning i gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning där eleven går en nationell kurs.

Enligt 8 kap. 1 § första stycket 2 vägtrafikdataförordningen (2019:382) får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om att Trafikverket istället för Transportstyrelsen ska föra in uppgifter i vägtrafikregistret om provverksamhet.

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

TSFS 2020:29 är en del av den svenska implementeringen 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 ger bl.a. medlemsstaterna möjlighet till att välja mellan olika utbildningsalternativ och vad gäller lärarkrav framgår i avsnitt 5.2.3 att det godkända utbildningscentrumet ska garantera att lärarna har god kännedom om de senaste bestämmelserna och utbildningskraven. Vi 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 är inte aktuellt då det inte föreslås några tekniska regler i TSFS 2020:29.

Anmälan enligt förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden är inte aktuellt då 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 innebär att bestämmelserna om reglerade yrken ska tillämpas. Inremarknadstest enligt förordningen (2020:757) om proportionalitetsprövning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer bifogas denna konsekvensutredning. Prövningen visar att förslagen ligger i linje med gällande bestämmelser.

Det är även vår uppfattning att detta föreskriftsarbete 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 då föreskriftsförslaget inte innehåller några datalokaliseringskrav.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

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 bl.a. tid för att färdigställa den IT-lösning som kommer att omhänderta delkursrapporteringen. Branschen behöver även 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 vi att ändringsföreskrifterna träder ikraft den 1 april 2023.

Transportstyrelsen bedömer att det kommer krävas speciella informationsinsatser. Främsta skälet för detta är 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.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Transportstyrelsen bedömer att föreslagna regleringar inte påverkar funktionsmålet i sak men att de inte heller motverkar målet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Syftet med yrkesförarkompetens är att öka förarnas kunskaper och praktiska färdigheter som krävs för att på ett tryggt sätt utföra gods- eller persontransporter. Föreskriftsförslaget ska bl.a. leda till att höja kvalitén på utbildningen. Syftet är att ytterligare öka effekterna av de krav som redan ställs för att uppnå ännu större trafiksäkerhet och mindre utsläpp från trafiken.

C. Företag

12. Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är företagen?

I Sverige finns det ca 330 tillståndshavare som har rätt att bedriva grundutbildning respektive fortbildning inom området yrkesförarkompetens. Företagen är verksamma inom utbildningsbranschen och transportbranschen. Storleken varierar då det finns 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.

13. Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Vi föreslår en ny väg in till yrket lärare vid fortbildningar i yrkesförarkompetens genom praktisk erfarenhet av utbildning i fortbildning. 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. Vår bedömning är 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 2021⁸. En uppskattning av timpriset, med hänsyn till företagets lönekostnader och täckningsgrad, bör vara i spannet 400–500 SEK/timme⁹ för en lärare. Den administrativa kostnaden för den årliga repetitionsutbildningen för en lärare blir därmed 400–500 SEK/lärare.

Delkursrapportering förväntas öka den administrativa bördan för utbildningsanordnarna då 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. Vår 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.¹⁰ Om det är möjligt att rapportera fler förare samtidigt blir kostnaden lägre per rapportering. Det är därmed mer ekonomiskt fördelaktigt att rapportera flera förare samtidigt.

Övriga förslag förväntas inte medföra några ökade administrativa kostnader för företagen.

14. Vilka andra kostnader medför regleringen för företagen och vilka förändringar i verksamheten kan de behöva vidta?

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 timmars (inklusive raster) plus eventuell restid till och från en repetitionsutbildning på annan ort för varje anställd lärare.

Genomsnittslönen för trafiklärare och instruktörer 2021 var 38 300 SEK¹¹.

⁸ Statistiska centralbyrån <https://www.scb.se/hitta-statistik/sok/?Query=l%C3%B6n+trafikl%C3%A4rare+2021&Tab=scb>

⁹ Kostnaden beräknas på en genomsnittlig månadslön för en trafiklärare och instruktörer om 38 300 SEK enligt uppgift från Statistiska centralbyrån (SSYK 344). Vi utgår ifrån av den genomsnittliga arbetstiden är 168 timmar vilket medför en timlön på 228 SEK/timme. Tillkommer arbetsgivaravgifter x 1,33, debiteringsgrad x 1,2 plus fasta kostnader m.m. på 50 – 150 SEK/timme.

¹⁰ Utifrån tidigare beräkning att lönekostnad för en lärare bör vara i spannet 400 – 500 SEK/timme blir minutkostnaden mellan 6.60 – 8.30 SEK.

¹¹ Se fotnot 8.

En uppskattning av timpriset, med hänsyn till företagets lönekostnader och täckningsgrad, bör vara i spannet 400–500 SEK/timme för en lärare. Utöver lönekostnaden tillkommer eventuellt en kostnad för repetitionsutbildning. Om vi antar att denna repetitionsutbildning har en kostnad likt en delkurs för fortbildning, bör kursavgiften vara mellan 1 500–2 500 SEK. Kostnaden för en årlig repetitionsutbildning för en lärare bör vara i spannet 4 700 till 6 500 SEK plus eventuell restid, resekostnad och förlorad inkomst.

Förslaget på årlig repetitionsutbildning innebär även att utbildningsanordnare och organisationer har möjlighet att erbjuda en repetitionsutbildning till alla lärare i yrkesförarkompetens. Förslaget innebär att ca 1 500 lärare ska genomgå en 7 timmars repetitionsutbildning varje år. Vår bedömning är att kursavgiften för en sådan repetitionsutbildning bör vara mellan 1 500–2 500 SEK.

Förslaget som reglerar uppfyllda kursplanemål kan 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 innebär att vissa trafikskolor behöver avsätta mer tid för körträning.

Förslagen i övrigt bedöms inte innebära andra kostnader för företagen.

15. I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?

Förslaget om en ny väg in till yrket lärare vid fortbildningar i yrkesförarkompetens kan leda till bättre konkurrensförhållanden för utbildningsanordnare som inte bedriver trafikskola. Detta då 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 har 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 behöver varje företag säkerställa att anställda lärare deltar vid en repetitionsutbildning om 7 timmar varje år. Detta krav kommer sannolikt att ge vissa fördelar till större företag som har många lärare och möjlighet att själva genomföra en repetitionsutbildning internt för företagets lärare. Små företag, med t.ex. en

eller två lärare, kommer sannolikt att behöva köpa en repetitionsutbildning hos någon annan aktör. Vår förhoppning är 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. Transportstyrelsen kommer att följa utvecklingen för att säkerställa att tillgång finns till repetitionsutbildningar.

Förslaget som rör delkursrapportering påverkar 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 utbildningsanordnares befintliga kundunderlag om de följer förslaget. Enligt branschen efterfrågar förare och transportföretag 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 utbildningsanordnares delkurser. Möjlighet att byta mellan olika utbildningsanordnare försvåras. Då flexibilitet att byta utbildningsanordnare inte kommer att finnas på samma sätt kan dessa företag ses som oattraktiva jämfört med de 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 marknadstillträde.

16. Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

Förslaget om en ny väg in till yrket lärare vid fortbildningar i yrkesförar-kompetens 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 bl.a. visats att lärares kunskapsnivå tycks ha sänkts under åren. Vi 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 innebär att antalet lärare vid grundutbildningar kan komma att öka i framtiden.

En positiv effekt av delkursrapportering är 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 t.ex. lastsäkringsregler eller kör- och vilotider m.m.

17. Behöver särskilda hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

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 m.m. 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 är inte helt enkelt. Vi anser dock att den modell som föreslås i detta förslag, bör kunna fungera för utbildningsanordnare, branschorganisationer och Transportstyrelsen.

Vad som även behöver belysas i denna fråga är kundperspektivet. Köparna av fortbildningar är de ca 17 000 företag som är verksamma inom gods- och persontransporter. Många av dessa faller in under begreppet små företag. Vår 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.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag	Det blir lättare för utbildningsanordnare att hitta personer som kan bli bra lärare vid fortbildningar.			
	Fler utbildningsanordnare kan tillkomma och konkurrensen ökar.	Fler utbildningsanordnare kan tillkomma och konkurrensen ökar.		Positivt för köparna av fortbildning, men negativt för befintliga utbildningsanordnare.
			- 7 650– 10 500	Bedömd årlig kostnad för repetitionsutbildning av lärare plus administrativ kostnad gånger 1500 lärare.
			+ 2 250–3 750	Intäkt för de företag och organisationer som erbjuder repetitionsutbildning för lärare.

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
Företag	Transportföretag får mindre bränsleförbrukning, mindre fordonsskador och slitage, färre sjukskrivningar, färre skador på last, mindre risk för böter, överlastavgift eller andra sanktioner riktade mot företaget.		- 2 000–5 000	Delkursrapportering ökar den administrativa bördan för företagen då de behöver göra fler rapporteringar.
Medborgare	Bättre utbildningar inom yrkesförarkompetens. Utbildningshistoriken kommer att sparas digitalt.	Priset på en delkurs kommer att öka med ca 2–5 % för att täcka utbildningsföretagens ökade kostnader för delkurser och repetitionsutbildning.		Den administrativa kostnaden för delkursrapportering är linjär med antalet utbildade förare, men kostnaden för repetitionsutbildningen får mindre betydelse ju fler som utbildas.

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
Staten m.fl.	Tydligare regler för gymnasieskola och kommunal vuxenutbildning.		-1 000–2 000	Transportstyrelsens kostnad av utveckling av system som ska hantera delkursrapportering.
Externa effekter	Mindre störningar i trafiken			
Totalt			- 8 400– 13 750	

E. Samråd

Samråd har skett med Statens skolverk i enlighet med 8 kap. 1 § YKF. Transportstyrelsen har även hört Statens skolverk i de delar som rör kunskapsprov som avslutar en grundutbildning i gymnasieskola eller vid kommunal vuxenutbildning i enlighet med 8 kap. 3 § nämnda förordning.

Den 3 februari 2022 genomfördes en digital workshop om lärarkraven. Syftet med workshopen var att inhämta synpunkter från deltagarna om vad som är problemet med lärarkraven och vilka lösningar som kunde tänkas. Deltagarna kom ifrån Sveriges Trafikutbildares Riksförbund, Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd, Sveriges Åkeriföretag, Transportföretagen, Kommunal och Trafikverket.

F. Inremarknadstest

Eftersom Transportstyrelsen föreslår nya och ändrade krav för att personer ska få utöva yrket lärare inom yrkesförarkompetens, har myndigheten gjort ett inremarknadstest i enlighet med 4 § förordningen (2020:757) om proportionalitetsprövning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer. Inremarknadstestet redovisas i bilagan till denna konsekvensutredning.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Sara Lamminen-Hedda, utredare, tel. 010-495 52 61
sara.lamminenhedda@transportstyrelsen.se

Mats Hjälmm, utredare, tel. 010-495 51 23
mats.hjalm@transportstyrelsen.se

Caroline Goldie, jurist, tel. 010-495 58 01
caroline.goldie@transportstyrelsen.se

Malin Wedin, jurist, tel. 010-495 45 39
malin.wedin@transportstyrelsen.se

Remiss

Bilaga

Inremarknadstest – förslag till ändrade krav på lärare i yrkesförarkompetens

Denna bilaga redovisar det inremarknadstest som ska göras i enlighet med 4 § förordningen (2020:757) om proportionalitetsprövning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer.

Bakgrund

Yrkesförarkompetens regleras genom direktiv 2003/59/EG¹². Direktivet ställer gemensamma krav på vilka kunskaper som ska ingå i grundutbildningen, vilket ska kontrolleras med ett skriftligt kunskapsprov. Direktivet anger även att förarna ska genomgå en 35 timmar lång fortbildning inom en femårsperiod. Vidare anger direktivet hur förarna ska visa att de innehar yrkesförarkompetensen, genom kod 95 på körkortet eller genom ett separat bevis. I Sverige utfärdas ett separat bevis om yrkesförarkompetens, dvs. yrkeskompetensbeviset.

Vilka kunskaper som en yrkesförare ska inneha är omfattande. Direktivet anger många olika områden och ämnen som ska avhandlas under en grundutbildning och fortbildning. Däremot saknar direktivet gemensamma bestämmelser om vilka krav som ska ställas på den eller de personer som ska utbilda förarna i alla dessa ämnen.

När direktivet införlivades i nationell lagstiftning 2007, meddelade dåvarande Vägverket ett antal föreskrifter. En av dessa föreskrifter var Vägverkets föreskrifter (VVFS 2008:165) om utbildningsverksamhet för yrkesförarkompetens som trädde ikraft den 15 april 2008. Dessa föreskrifter angav i 3 kap. vissa krav på lärare i yrkesförarkompetens. Kraven skärptes 2017 genom beslut fattat av Transportstyrelsen¹³. I den tidigare föreskriften, dvs. VVFS 2008:165, räckte det med att läraren skulle ha dokumenterad erfarenhet av pedagogiskt arbete som lärare för vuxna eller ha genomgått utbildning i pedagogik. De nya reglerna i TSFS 2017:1 innebär att lärare skulle ha dokumenterad erfarenhet av att undervisa vuxna som sammanlagt motsvarar minst sex månaders heltidsarbete inom de senaste fem åren. Alternativt skulle lärare ha genomgått eftergymnasial utbildning med pedagogisk inriktning som sammanlagt motsvarar sex månaders

¹² 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.

¹³ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:1) om fortbildning och om utbildningsverksamhet för yrkesförarkompetens.

heltidsstudier. En övergångsbestämmelse infördes med innebörden att lärare som var anmälda till Transportstyrelsen senast den 2 maj 2017 fortsättningsvis kunde tillämpa lärarkraven i VVFS 2008:165. Dessa bestämmelser, inklusive nämnda övergångsbestämmelse, flyttades över till gällande föreskrifter, dvs. TSFS 2020:29.

Branschen har framfört under flera år att det är få personer inom transportbranschen som uppfyller de gällande pedagogiska kraven. Man ser även en stor fara med att den befintliga lärarkåren inom yrkesförarkompetens blir allt äldre, med innebörden att flera kommer att sluta arbeta inom en snar framtid. Branschen framför även att det är svårt att hitta bra lärare inom de ämnesområden som är föreskrivna.

Genom nu aktuella föreskriftsarbete föreslår Transportstyrelsen att befintliga bestämmelser om krav på lärare i yrkesförarkompetens kompletteras. Vi föreslår en ytterligare möjlighet för att kunna bli lärare i fortbildning. Dessutom föreslår vi att lärarna ska gå en repetitionsutbildning varje år.

Är förslaget direkt eller indirekt diskriminerande på grund av nationalitet eller bosättningsort?

Förslaget som rör de nya kraven på lärare i yrkesförarkompetens kommer att förenkla tillträdet till yrket. De nya kraven innebär att personer som har stor kunskap i ett eller flera ämnesområden, men som saknar pedagogisk utbildning eller tidigare erfarenhet att utbilda vuxna, kan få tillträde till yrket genom arbetsplatsförlagt lärande. Dessa krav har ingen koppling till nationalitet eller bosättningsort. Därmed begränsas inte vare sig tillträdet till eller utövandet av yrket i någon utsträckning som kan härledas till att personer har viss nationalitet eller bosättningsort. Förslaget medför därmed inte någon direkt eller indirekt diskriminering.

Förslaget om repetitionsutbildning är inte kopplat till vare sig nationalitet eller bosättningsort.

Motivering av förslaget med hänsyn till ett mål av allmänt intresse

Vi anser att våra förslag om ändrade krav på lärare i yrkesförarkompetens och repetitionsutbildning har transportsäkerhet som mål av allmänt intresse och skälet för det är följande.

Kravet på yrkesförarkompetens infördes framför allt i syfte för att öka trafiksäkerheten i Europa. För att utbildningen ska vara god och uppnå målen behöver undervisningen bedrivas av personer som kan förmedla kunskapen till förarna. Utan vissa grundläggande krav på lärarna försämrar kvaliteten på utbildningarna och syftet med införandet av kravet på yrkesförarkompetens undergrävs. Utan de föreslagna bestämmelserna

kommer målet om transportsäkerhet i dessa delar inte kunna uppnås på grund av att yrkesförarna har otillräckliga yrkeskunskaper.

Proportionalitetsprövningen

Vilka slags risker motverkas av förslaget?

Nya krav för att bli lärare

I dag råder det brist på lärare i yrkesförarkompetens. Transportstyrelsens ambition är att ge möjlighet för de kunniga förare som utöver att framföra transporter även vill utbilda förarkollegor. På så sätt ser vi till att få lärare som vet vad som gäller i praktiken och därmed lättare kan lära ut utifrån det behov som finns. En kunnig förare kommer att utbilda förarkollegor utifrån bra förutsättningar. Vårt förslag innebär alltså att vi öppnar en ny möjlighet för kunniga och motiverade förare att skaffa sig viss pedagogisk kunskap på ett enklare sätt, för att kunna bli lärare vid fortbildningar i yrkesförarkompetens. Förslaget innebär att samhället får bra förutsättningar för att höja transportsäkerheten.

Repetitionsutbildning för lärarna

Inom branschen finns ett stort antal lärare som varit verksamma sedan bestämmelserna infördes. Vid Transportstyrelsens tillsynsverksamhet finner vi återkommande lärare som har låg pedagogisk kompetens och/eller låg kunskap i ett eller flera ämnen. Genom att föreskriva en årlig återkommande repetitionsutbildning på sju timmar för hela lärarkollektivet inom området yrkesförarkompetens, kommer lärarnas kunskap att upprätthållas och förhoppningsvis öka. Repetitionsutbildningen ska fördjupa och uppdatera de viktigaste kunskaperna för lärarrollen inom de ämnesområden som anges i TSFS 2020:29 och gå igenom samt utveckla pedagogiska metoder som på bästa sätt kan användas för att uppnå de mål som är satta för eleven. Förslaget innebär att vi får ytterligare en möjlighet att höja transportsäkerheten.

Beakta befintliga bestämmelser och i vilken utsträckning de är tillräckliga för att nå målet av allmänt intresse.

De befintliga reglerna ställer krav på att läraren dels ska ha erfarenhet från transportbranschen, dels ha erfarenhet från att utbilda vuxna eller ha eftergymnasial utbildning i pedagogik. Enligt branschen är det brist på just denna kombination. Det finns personer som har den pedagogiska erfarenhet som krävs, men dessa saknar ofta kompetens inom de ämnen som de ska undervisa i. Däremot finns ett flertal personer som har den efterfrågade kunskapen inom ämnesområdet, men som saknar pedagogisk utbildning eller erfarenhet av att utbilda vuxna. Mot bakgrund av detta föreslår Transportstyrelsen ett tillägg i de föreskrivna kraven på lärare i

yrkesförarkompetens som kommer att möjliggöra en ytterligare väg in till yrket.

Idag finns inga krav på att lärarna ska gå repetitionsutbildning. Mot bakgrund av den redovisning som finns under föregående rubrik om repetitionsutbildningens vikt för att höja transportsäkerheten finns det skäl att införa nya bestämmelser.

Är förslaget konsekvent och systematiskt i förhållande till hur liknande risker i jämförbara verksamheter har åtgärdats?

Inom vägtrafikområdet finns en mängd utbildningar t.ex. körkort, vägtransportledare och riskutbildning. Transportstyrelsen ställer inom dessa utbildningsområden krav på att läraren ska ha en viss grundläggande kompetens. Krav på återkommande repetitionsutbildning är dock inte lika vanligt förekommande. För lärare i riskutbildning och förarprövare finns krav på återkommande repetitionsutbildning. Lärare i riskutbildning del 1, dvs. lärare i den teoretiska utbildningen för blivande körkortstagare, ska genomgå en sju timmar lång repetitionsutbildning per år. Förarprövare ska gå en fyra dagar lång repetitionsutbildning under en tvåårsperiod. Vårt förslag baseras på de bestämmelser som reglerar lärare i riskutbildningens del 1. Syftet och målet med repetitionsutbildningen är i princip detsamma, dvs. med fokus på fördjupade kunskaper inom ämnen och utveckling av undervisningsmetoder.

Vad gäller de nya kraven för att bli lärare vid fortbildning i yrkesförarkompetens finns inget annat liknande område. Frågan är specifik för området yrkesförarkompetens där vi försöker lägga kraven på en rimlig nivå för att fånga intresset hos förare som vill utbilda.

Kommer förslaget förväntas leda till att målet av allmänt intresse nås?

Genom förslaget på årlig repetitionsutbildning för alla lärare kommer branschen att få en kompetenshöjning av hela lärarkollektivet inom området yrkesförarkompetens. Förslaget om en enklare väg in till yrket som lärare vid fortbildningar kommer även leda till större tillgång av lärare framöver. I och med Transportstyrelsens förslag anser vi att målet transportsäkerhet kommer att uppnås. Det är viktigt att förarna faktiskt får repetera och fördjupa sina kunskaper inom ett flertal viktiga kunskapsområden. Om inte utbildningsbranschen kan erbjuda transportföretagen och dess förare möjlighet att genomgå en fortbildning kommer enligt vår uppfattning branschen påverkas negativt. Tanken är att upprätthålla eller höja nivån på transportsäkerheten som råder i dag.

Vilka negativa effekter förslaget kan få för den fria rörligheten för personer och tjänster, konsumenternas valmöjligheter och tjänsternas kvalitet och väga dessa effekter mot förslagets förväntade nytta

Det som föreslås är nya krav för att få utbilda lärare vid fortbildning och att alla lärare ska gå repetitionsutbildning. Samtidigt som Transportstyrelsen föreslår regler som kommer att underlätta möjligheten att bli lärare, ställer vi fortfarande krav för att utöva yrket, dvs. utbildningsanordnaren måste anmäla läraren till Transportstyrelsen. Vi vill även att alla lärare ska upprätthålla, helst höja, sina kunskaper genom att årligen genomföra en repetitionsutbildning. Det främsta skälet till våra förslag är att vi vill säkerställa att förare av tyngre fordon ska få den kunskap som behövs för att framföra transporter på ett säkert sätt.

Vår bedömning är att konsumenternas, i detta fall yrkesförarnas, utbud av fortbildning kommer att öka. Utbildningsbranschen har påtalat under många år att det råder brist på lärare inom området och att många lärare är gamla. Det borde innebära att antalet utbildningsanordnare kommer att minska under de kommande åren. Genom att möjliggöra en stegvis introduktion till läraryrket inom yrkesförarkompetens så ger vi en ny möjlighet för personer inom branschen som är kunniga och motiverade att bli lärare. Övriga konsumenter, dvs. köparna av tjänsterna, kommer inte att påverkas negativt.

Förslaget innebär även att flera konsumenter kommer att ha möjligheten att själva utveckla sig och ta steget vidare till att börja en ny karriär som lärare inom yrkesförarkompetens. Idag behöver en förare studera pedagogik vid en högskola eller universitet i sex månader för att få tillträde till yrket alternativt arbeta som lärare i minst sex månader inom någon annan verksamhet.

Genom kunniga och engagerade lärare inom området yrkesförarkompetens finns möjligheten att upprätthålla, och kanske även höja, nivån på transportsäkerheten. I och med detta finns det skäl till att begränsa den fria rörligheten för personer och tjänster genom att ställa föreslagna krav för att få utöva yrket.

Kan målet av allmänt intresse nås genom mindre restriktiva åtgärder?

I de ursprungliga föreskrifterna, VVFS 2008:165, uppgick kraven för lärare i teoretiska ämnen antingen till minst två års erfarenhet från den transportbransch som utbildningen avsåg eller minst två års erfarenhet som lärare vid förarutbildning för den behörighet som utbildningen avsåg, t.ex. körkort för lastbil.

Transportstyrelsen utövar tillsyn över dessa utbildningsanordnare. Vi kan dessvärre konstatera att många personer som tidigt anmälades såsom lärare i

yrkesförarkompetens helt saknar pedagogisk kompetens. I och med det skärptes kraven 2017. För att få utbilda i de teoretiska ämnena krävdes därefter att personen hade dokumenterad erfarenhet av att undervisa vuxna som sammanlagt motsvarar minst sex månaders heltidsarbete inom de senaste fem åren. Alternativt skulle personen ha genomgått eftergymnasial utbildning med pedagogisk inriktning som sammanlagt motsvarar sex månaders heltidsstudier.

Enligt branschen är kraven som infördes 2017 ett hinder för att hitta bra lärare. Är personen duktig och kompetent inom ett eller flera ämnesområden är det inte ovanligt att personen saknar den eftergymnasiala utbildningen eller pedagogiska erfarenheten. Eller så har personen en pedagogisk utbildning men saknar kunskap inom de ämnesområden som ingår i utbildningen för yrkesförarkompetens. Vårt förslag innebär en enklare väg in till yrket, men avgränsat till fortbildning. Det är mer krävande att bedriva och genomföra en grundutbildning på 280 eller 140 timmar jämfört med en fortbildning på 35 timmar. Därför föreslår vi att den enklare vägen in till yrket avgränsas till lärare vid fortbildningar. Vi anser att det är en mindre restriktiv åtgärd än befintlig reglering som samtidigt leder mot målsättningen med en ökad transportsäkerhet. Målet av allmänt intresse kan inte nås på annat sätt än genom reglering.

Vad gäller repetitionsutbildningen är det vår uppfattning att målet av allmänt intresse inte kan nås på annat sätt än genom föreslagen reglering då den ska tillämpas av alla lärare.

Om de föreslagna nya eller ändrade kraven var för sig bidrar till och är nödvändiga för att nå målet av allmänt intresse när de kombineras med övriga krav som begränsar tillträdet till yrket

Transportstyrelsens förslag om en ny väg in till yrket, avgränsat till lärare vid fortbildning i yrkesförarkompetens, ligger i linje med denna frågeställning. Vi lägger fram detta förslag eftersom vi anser att myndigheten kan ställa lägre krav på pedagogisk erfarenhet på personer som ska vara lärare vid fortbildningar. Eftersom direktivet inte innehåller något krav på att deltagarna ska avlägga skriftligt kunskapsprov efter en fullföljd fortbildning på 35 timmar, är kraven på viss kompetens på läraren nödvändiga och av betydelse.

Av 10 § förordningen (2020:757) om proportionalitetsprövning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer framgår att vi särskilt ska beakta tolv olika punkter vid bedömningen av rubricerad fråga. De föreslagna kraven berör inte elva av dessa punkter. Punkt två i nämnda paragraf anger att vi särskilt ska beakta om det finns en skyldighet att genomgå kontinuerlig fortbildning, dvs. det som vi i det här dokumentet kallar för

repetitionsutbildning. Idag finns det inget krav på repetitionsutbildning av dessa lärare i yrkesförarkompetens, men vi föreslår ett sådant krav. Skälet är att framförallt fånga upp de äldre lärarna som har varit verksamma under många år och säkerställa att de får ta del av information kring ny teknik, förändringar inom området och nya pedagogiska hjälpmedel. Efter dialog med branschföreträdare har vi kommit fram till att repetitionsutbildningen bör omfatta sju timmar per år. Kravet på repetitionsutbildning för befintliga lärare förhindrar inte tillträdet till yrket. Några ytterligare krav för att bli lärare i yrkesförarkompetens finns inte i YKL och YKF.

Vår bedömning är att föreslagna krav behövs för att nå målet transportsäkerhet.

Prövning enligt 11 § förordningen (2020:757) om proportionalitetsprövning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer

I. Vilken verksamhet som yrket omfattar och kopplingen till den yrkeskvalifikation som krävs.

Yrket är att utbilda vuxna yrkesförare i olika ämnesområden som föraren behöver kunna i sitt arbete. De flesta av dessa olika ämnesområden berör transportsäkerhet. Vår tillsynsverksamhet visar att många verksamma lärare som omfattas av övergångsbestämmelsen, saknar grundläggande pedagogisk kompetens. Det medför att många fortbildningar är av dålig kvalitet och yrkesförare har inte fått den repetition och fördjupning i de ämnen som är syftet med kravet på yrkesförarkompetens.

De nya lärarkraven syftar till att lätta upp de krav som redan finns.

II. Uppgifternas komplexitet och kopplingen till behovet av yrkeskvalifikationer, särskilt när det gäller nivån, arten och längden på den utbildning eller erfarenhet som krävs.

Ska en lärare fånga förarnas intresse under en utbildning på sju timmar i t.ex. lastsäkring, krävs det att både lokalen, materialet och övningarna är av god kvalitet samt att läraren har så stor kunskap att läraren kan förklara och fördjupa förarnas kunskap i ämnet. Lärare som har denna kompetens finns inte inom någon annan del av utbildningsväsendet, varför det är svårt för branschen att hitta nya lärare.

III. Möjligheten att få tillräckliga yrkeskvalifikationer på alternativa sätt.

Vår bedömning är att lärare i yrkesförarkompetens behöver ha både kunskaper i pedagogik och goda kunskaper i de ämnen som de utbildar i.

Då det inte finns någon formell utbildning för lärare i dessa ämnen kan vi inte ställa ett formellt krav på en viss utbildning. Möjligheten att få tillräckliga yrkeskvalifikationer på alternativt sätt saknas.

IV. Om reserverade aktiviteter är gemensamma för flera yrkesgrupper.

Nej, att utbilda i de föreskrivna ämnesområdena sker endast av lärare inom yrkesförarkompetens.

V. Graden av självständighet när yrket utövas.

Att bedriva fortbildning för yrkesförarkompetens är en tillståndspliktig verksamhet. Företagen anmäler till Transportstyrelsen vilka lärare som företaget kommer att använda i sin verksamhet. Företaget anger även en plan för genomförande av utbildningen. Hur utbildningen bedrivs under fortbildningen och hur förarna får en god utbildning råder dock läraren ensam över. Yrket är därmed till sin helhet självständigt.

VI. Vetenskaplig och teknisk utveckling som påverkar konsumenternas möjligheter att bedöma kvaliteten på den tjänst som yrkesutövaren utför.

Nej, någon sådan tjänst finns inte tillgänglig för konsumenterna.

Proportionalitetsprövning i samband med reglering av att tillfälligt utöva ett reglerat yrke

Dessa förslag rör endast erkännande av yrkeskvalifikationer för den som vill utöva det reglerade yrket i Sverige och begränsar inte rätten att tillfälligt utöva yrket i Sverige. Därför är det inte aktuellt med någon proportionalitetsprövning enligt 12 § förordningen (2020:757) om proportionalitetsprövning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer.