

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:43, TSFS 2012:44, TSFS 2012:46, TSFS 2012:48, TSFS 2015:15, TSFS 2017:116, TSFS 2017:117, TSFS 2017:118) om förarprov

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Fordonsbesiktningsbranschen		Fordonsbesiktningsbranschen har inga kommentarer	
Försvarmakten, T 2 LogS		FM Logistik och Motorskola (LogS) har inga synpunkter	
Skolverket	De delar som rör gymnasieskolan och komvux	Skolverket tillstyrker förslagen till ändringar	
Trafikverket Förarprov		Trafikverket Förarprov uppskattar den gemensamma strukturen och rubriksättningen och ser positivt på formuleringen om frågor i samband med säkerhetskontroll. De anser dock att det kommer att bli mycket svårt att implementera de nödvändiga förändringarna i verksamheter och önskar att Transportstyrelsen avvaktar fjärde körkortsdirektivet innan förändringarna som rör tid för särskild manövrering. I andra hand önskar de ikraftträdande 1 januari 2025 för att ge utrymme för rekrytering och avgiftshöjning. De redogör också för undersökta möjligheter för att frigöra tid och deras konsekvenser – att flytta inledningen av provet från provtillfället, skicka resultatbesked efter provet, omfördela tid eller utöka tiden.	Författningsförslaget är endast ett förtydligande av det som gäller sedan 1 januari 2013. Transportstyrelsen anser att reglerna redan idag svarar mot körkortsdirektivets krav, men har uppmärksammat att de inte alltid tillämpas på rätt sätt. Sverige som medlemsstat i EU (och därmed Trafikverket) är skyldiga att uppfylla direktivets minimikrav. Transportstyrelsen har inte möjlighet att ge undantag från direktivets krav. Trafikverket har uppmärksammat på hur reglerna ska tolkas. Om Transportstyrelsen skulle skjuta på ikraftträdandet är Trafikverket ändå skyldiga att utan dröjsmål och utan att vänta på att de nya föreskrifterna träder i kraft uppfylla direktivets och gällande föreskrifters krav på körtid. Synpunkterna föranleder ingen ändring. Upplivsingsvis har Transportstyrelsen inte fått några indikationer på att fjärde körkortsdirektivet kommer att medföra ändringar av körtiden

<p>Sveriges Trafikutbildares Riksförbund</p>		<p>STR avstyrker förslaget och kommenterar förarprovet rent allmänt. De anser att utbildningssystemet behöver reformeras och påminner om förslaget från 2019.</p> <p>STR tycker att förslaget är svårtolkat. Även om syftet är att utveckla förarprovet och i högre grad fokusera på viktiga trafiksäkerhetsaspekter anser STR att ytterligare lösryckta, om än i sig väl motiverade, åtgärder i ett system som inte fungerar i sin helhet, förmodligen skapar lika många nya problem som de löser. Om Trafikverkets produktionskapacitet påverkas drastiskt vore det bättre att göra en total översyn av provföreskrifterna och förarutbildningssystemet.</p> <p>Avseende C och D anser STR att provtiderna är tillräckligt väl tilltagna varför de föreslagna ändringarna inte är motiverade och avseende A anser STR att dagens körprov lägger för stor tonvikt på säkerhetskontroll och manövrering och för liten på bedömning av trafikbeteende vid körning i och utanför tätort, varför förslaget inte kan motiveras fullt ut</p> <p>STR menar att konsekvensanalysen till detta förslag som rör A inte är tillräckligt tydligt klargörande avseende vad det är för problem som ska lösas och varför konsekvensen måste bli en minskning från 9 till 8 prov per dag. STR har i olika sammanhang framfört att det är klokt att under provet utgå ifrån "det du har framför dig", dvs i det här fallet vilken typ av motorcykel som används under provet och att frågor ställs avseende denna typ. Det ställer krav på såväl inspektören som eleven. Därför föreslår STR att inspektören kan ställa på frågor "...på det unika fordonet..." i 22 § TSFS 2015:15.</p> <p>När det gäller B menar STR att om bristande språkkunskaper skapar problem får de lösas med andra åtgärder,</p>	<p>Se svar till Trafikverket. Transportstyrelsen håller med STR om att det vore önskvärt att göra förändringar i förarutbildningssystemet i enlighet med förslaget från 2019. Bakgrunden till de föreslagna förändringarna är dock inte att komma till rätta med systemet utan att förtydliga existerande föreskrifter så att de tydligare överensstämmer med körkortsdirektivet.</p> <p>Hur många prov Trafikverket genomför per dag är inget som regleras av Transportstyrelsen och är inte avhängigt föreskriftsförslaget.</p> <p>Transportstyrelsen tror inte att föreslagna förändringar innebär några nämnvärda konsekvenser för motorcykelproven och har inte fått några signaler om det från Trafikverket. När det gäller förslag till ändring av TSFS 2015:15 ser inte Transportstyrelsen att ett sådant förtydligande är nödvändigt. Om det visar sig att förarprovare ställer frågor om andra fordon under säkerhetskontrollen får vi ompröva vårt ställningstagande. Synpunkterna föranleder därför ingen ändring.</p>
--	--	--	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>som exempelvis revidering av kravnivån för att kräva tolk. Språket under B-provet och omfattningen av säkerhetskontrollen är inte sådan att förändringsförslagen kan motiveras. Möjligen skulle man kunna lägga in säkerhetskontroll i en utökad riskutbildning del 2.</p> <p>STR menar att de beskrivna problemen inte motiverar att det blir längre provköer. De menar också att backa runt gathörn etc inte behöver ingå i ett modernt körprov. De kommenterar även Trafikverkets rutinbeskrivning om underkänd säkerhetskontroll.</p> <p>STR ifrågasätter i vilka situationer frågor om vad som kontrolleras och varför kan behövas. Samtidigt menar de att manöverprov kan ligga inom ramen för provtiden för C- och D-prov.</p>	