

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

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Polismyndigheten		Lämnar inte några synpunkter.	
Försvarmakten		Lämnar inte några synpunkter.	
Aklagarmyndigheten		De konsekvensutredningar som bifogas följer en fastlagd struktur. När – som i det aktuella fallet – flera delfrågor ska hanteras kunde överskådligheten möjligen bli större om varje delfråga hanteras för sig utifrån den etablerade strukturen.	Noterat.
Sveriges Trafikutbildares Riksförbund	2 kap. 4 och 5 §§	STR anser att detta är ett bra förslag. STR:s förslag är att det initialt är den ansvariga myndigheten Transportstyrelsen som bestämmer vilka delar som ska vara distansundervisning och vilket antal utbildningstimmar som ska gälla.	Noterat. Att Transportstyrelsen skulle bestämma vilka delar som ska vara distansundervisning går längre än vad direktivet anger. I direktivet framgår att medlemsstaterna får tillåta att en del av utbildningen ges av den godkända utbildningsanordnaren med hjälp av IKT-verktyg. När det gäller fortbildning så är det utbildningsanordnaren som ska välja ut de ämnen som är lämpliga för e-lärande.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Sveriges Åkeriföretag	2 kap. 4 och 5 §§	Det bör enligt vår uppfattning vara rimligt att sådana utbildningsanordnare inte behöver inge helt nya planer, utan att det i stället bör vara tillräckligt att inkomma med kompletterande handlingar avseende de delar som berörs av regeländringarna. Detta skulle vara förenligt med en proportionalitetsprincip och minska den administrativa bördan för såväl myndighet som utbildningsanordnare. Vi har tagit del av uppgifter om att mindre ändringar inte avses medföra någon avgift, medan mer omfattande ändringar kan medföra en avgift om 3 000 kronor för utbildningsanordnaren. Mot denna bakgrund framstår det som särskilt angeläget att redan godkända utbildningsanordnare ges möjlighet att endast komplettera befintliga planer, i stället för att behöva upprätta och inge helt nya dokument. Sveriges Åkeriföretag ser därför gärna att befintliga utbildningsplaner och planer för genomförande endast behöver kompletteras med den information som är nödvändig med anledning av regeländringarna. En sådan hantering skulle även vara i linje med den tillämpning som användes i samband med regeländringar i december 2020, då utbildningsanordnare gavs möjlighet att inkomma med justeringar och kompletteringar av befintliga planer. Om begrepp i tidigare inlämnade planer, exempelvis "distansundervisning", ersätts med det nya begreppet "fjärrundervisning", bör detta enligt vår bedömning anses utgöra en sådan mindre och närmast språklig justering som bör kunna hanteras genom enkel komplettering av befintlig dokumentation.	Utbildningsanordnare som har tillstånd att bedriva utbildning och som inte förändrar sin utbildning, behöver inte göra någon ansökan om ändring. Mindre justeringar, t.ex. ändrade begrepp och administrativa anpassningar, behöver endast anmälas. Ansökan om ändring ska göras om 1. utbildningsplanen ändras så att den påverkar utbildningen väsentligt, 2. antalet deltagare ändras så att det påverkar undervisningsmetod, undervisningsmaterial, undervisningslokal eller antalet lärare, eller 3. Transportstyrelsen bedömer att en inkommen anmälan innehåller så pass omfattande ändringar att en ansökan krävs. Att utbildningsanordnare endast behövde anmäla ändringar under 2021 berodde på en tillfällig ändring i förordningen om yrkesförarkompetens. Den upphörde att gälla 31 december 2021. Synpunkten lämnas utan åtgärd.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Transportarbetarförbundet	2 kap. 4 och 5 §§	För att de föreslagna ändringarna i praktiken ska uppnå sitt syfte och så långt som möjligt utesluta risker för passivt deltagande vid distans- och fjärrundervisning eller att avancerade simulatorer används i situationer där verklig körträning är mer ändamålsenlig, är det avgörande att Transportstyrelsen, som tillstånds- och tillsynsmyndighet, ges tillräckliga resurser. Det krävs inte enbart ett tydligt regelverk, utan även faktiska förutsättningar för Transportstyrelsen att bedriva ett aktivt, systematiskt och fördjupat kontroll- och tillsynsarbete. Detta omfattar såväl prövning av tillstånd och ändringar i utbildningsupplägg som löpande tillsyn av hur distansundervisning, fjärrundervisning och simulatorträning genomförs i praktiken.	Noterat.

Transportföretagen	2 kap. 4 – 5 §§	Transportföretagen välkomnar den ökade tydligheten kring vilka komponenter som ska ingå i planen för genomförandet av grund-och fortbildning. Samtidigt uttrycks oro över den potentiellt ökade administrativa bördan för tillståndshavare och för branschen i stort, särskilt då en stor del av YKB-fortbildningen sker internt. Införandet av fjärr- och distansundervisning samt användning av simulator betraktas av myndigheten som en betydande förändring, vilket medför krav på ansökan. Transportföretagen befarar att detta kan leda till förseningar i implementeringen av modern utbildning och påverka både utbildningsflödet och rekryteringen inom branschen för dem som genomgår grundutbildning. Vidare finns oro att handläggningen av ansökningar kommer att ta längre tid, då myndigheten får en högre arbetsbelastning, exempelvis genom att granska samtliga nya program för e-lärande som avses användas i grund- och fortbildningen. Transportföretagen anser att om tillståndshavaren inte förändrar själva undervisningens innehåll, utan enbart avser att genomföra den via fjärrundervisning, utgör detta ingen väsentlig metodisk förändring. Den enda skillnaden är lärarens fysiska plats, det vill säga om undervisningen sker via dator eller i klassrum. Detta bör inte kräva en ansökan, utan snarare en anmälan om ändring i genomförandeplanen.	Att använda sig av fjärr-, distansundervisning eller avancerad simulator är frivilligt för respektive utbildningsanordnare. Den utbildningsanordnare som vill använda sig av nya undervisningsmetoder, behöver uppdatera sin plan för genomförande och ansöka om ändring. När den är godkänd, får utbildningen bedrivas med nya undervisningsmetoder. All utbildning inom yrkesförarkompetens ska ske under en viss tid, vilket innebär att utbildningslängden av förare är konstant. Väl värt att notera i sammanhanget är att redan idag kan halva grundutbildningen genomföras som lärande på distans (kommande fjärrundervisning) och ske på halvfart. Detta förekommer inte i någon stor utsträckning. Farhågan om påverkan av rekrytering av nya förare bör därför inte föreligga. Vi har avsatt extra resurser för faktagranskning av e-lärande, om det skulle inkomma en större mängd ansökningar. Om inkommen handling ska anses vara en anmälan eller ansökan kommer att prövas mot 2 kap. 9 § TSFS 2020:29.
---------------------------	-----------------	---	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Vidare bedöms det inte finnas behov av att anmäla ändringar av begrepp, exempelvis att ersätta "lärarledd distansundervisning" med "fjärrundervisning", då detta enbart ökar myndighetens arbetsbelastning och den administrativa bördan för tillståndshavaren. Transportföretagen framhåller att myndigheten bör frångå omfattande ansökningsprocesser och i stället prioritera att vid tillsyn titta på att utbildningen är av hög kvalitet och att den uppfyller fastställda mål.	Vår bedömning är att en uppdatering av utbildningsanordnarens planer behöver ske till gällande begrepp. Att planerna innehåller rätt begrepp bedöms på sikt underlätta verksamheten för både utbildningsanordnare och Transportstyrelsen. En sådan justering ska endast anmälas, vilket inte ökar myndighetens arbetsbelastning i någon större omfattning. En sådan anmälan behöver inte inkomma den 1 september, utan kan ske under hösten, i tillämpliga fall dvs. för de som idag bedriver lärande på distans. Vår bedömning är omfattningen av en ansökan är väl avvägd med hänsyn till det behov som finns av god utbildning och en sund konkurrens inom branschen. Synpunkterna lämnas utan åtgärd.
Sveriges Trafikutbildares Riksförbund	2 kap. 19 §	STR anser att detta är ett bra förslag.	Noterat.
Kommunal	2 kap. 22 §	Distans- och fjärrundervisning kommer med utmaningar i att verifiera deltagares identitet. Därför blir det särskilt viktigt att det finns goda medel för att säkerställa en tillfredsställande identifiering av deltagare.	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Sveriges Trafikutbildares Riksförbund	2 kap. 22 §	STR anser principiellt att det är nödvändigt med ett fungerande och rationellt system för identitetskontroll och att det är bra att detta detaljstyrs då det idag finns risk för missförstånd men även manipulation i den processen idag. STR anser vidare att det är bra att det ska finnas tydliga rutiner för att säkerställa identitet så att detta moment inte tar upp värdefull utbildningstid och ej heller innebär merarbete och osäkerhet för utbildare och deltagare. STR menar i sammanhanget att Transportstyrelsen bör ta höjd för att en utveckling av säkerställande av identitet i framtiden kan innebära användande av Bank-id, eller motsvarande, samt att även att implementeringen av det fjärde körkortsdirektivet omfattar införande att ett EU-gemensamt digitalt körkort som legitimationsmöjlighet. Det är även principiellt av vikt att Transportstyrelsen kontinuerligt kommunicerar hur ett korrekt förfarande vid identitetskontroll ser ut, dvs vilken tolkning av föreskrifterna man i praktiken gör i samband med tillsyn. Detta möjliggör att utbildare enklare kan införa, och vid behov förändra och anpassa, praktiska rutiner vilka är korrekta enligt myndighetens kravnivå kopplat till föreskrifterna.	Noterat. Vi kommer att justera lydelsen då avsikten är att Bank-id ska kunna användas vid distansundervisning. I övrigt har inte gällande bestämmelser om giltig ID-handling ändras i sak, utan endast flyttats från 2 kap. 25 § till 22 §. Transportstyrelsen bevakar utvecklingen av ID-handlingar och avser att se över bestämmelserna i framtiden.

Sveriges Åkeriföretag	2 kap. 22 §	Av 22 § framgår att fastställande av deltagarens identitet ska ske med hänvisning till 2 kap. 2–4 §§ i TSFS 2012:41, Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om förarprov. Dessa bestämmelser är primärt kopplade till provverksamhet och tillämpas i de fall deltagaren ska genomföra prov hos Trafikverket. I den nuvarande regleringen medges dock inte identifiering via Bank-ID eller motsvarande digital identifiering. Sveriges Åkeriföretag anser att detta bör ses över, då digital identifiering i dag är en etablerad och säker lösning som används brett inom både offentlig och privat verksamhet. Möjlighet till identifiering via Bank-ID bör därför kunna tillåtas för de aktörer och deltagare som önskar använda denna lösning. Sveriges Åkeriföretag vill i detta sammanhang framhålla att branschen under senare år har investerat i digitala lösningar där Bank-ID används som en säker och effektiv metod för identifiering av deltagare. Dessa system är i många fall redan implementerade och utgör en modern och vedertagen lösning för säker elektronisk identifiering. Mot denna bakgrund anser vi att det är angeläget att regelverket möjliggör användning av Bank-ID som identifieringsmetod, oavsett om utbildningen genomförs som fjärrundervisning, distansundervisning eller i fysisk form. Detta skulle ligga i linje med den digitala utvecklingen i samhället och samtidigt stärka effektiviteten i utbildningssystemet. Ett förslag till lydelse kan vara att inte använda förslaget utan tillämpa nuvarande skrivning: Utbildningsanordnaren ska genom identitetskontroll fastställa att den person som genomgår utbildning är den han eller hon uppger sig vara. Om undervisning sker på distans ska	Vi kommer att justera lydelsen då avsikten är att Bank-id ska kunna användas vid distansundervisning. I övrigt har inte gällande bestämmelser om giltig ID-handling ändras i sak, utan endast flyttats från 2 kap. 25 § till 22 §. Transportstyrelsen bevakar utvecklingen av ID-handlingar och avser att se över bestämmelserna i framtiden.
------------------------------	-------------	--	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		utbildningsanordnaren även ha rutiner för att säkerställa deltagarens identitet under genomförandet av undervisningen. I övrigt bör det vara tillräckligt att utbildningsanordnarna säkerställer hur identiteten på deltagare verifieras vid genomförande av såväl grundutbildning som fortbildning.	
Transportföretagen	2 kap. 22 §	Transportföretagen anser att BankID även vid fysiska utbildningar på plats ska anses som godkänd legitimation. Vi ser inte någon anledning till att det ska finnas olika krav för fysisk undervisning jämfört med distans- och fjärrundervisning. Identifiering via BankID underlättar den administrativa bördan för utbildaren. Transportföretagen ifrågasätter varför ett modernt och vedertaget legitimationssystem inte får användas utan begränsning.	Vi kommer att justera lydelsen då avsikten är att Bank-id ska kunna användas vid distansundervisning. I övrigt har inte gällande bestämmelser om giltig ID-handling ändras i sak, utan endast flyttats från 2 kap. 25 § till 22 §. Transportstyrelsen bevakar utvecklingen av ID-handlingar och avser att se över bestämmelserna i framtiden.

Yrkesakademin	2 kap. 25 §	YrkesAkademin konstaterar att det föreslagna dokumentationskravet är mycket omfattande och detaljerat. Även om syftet är legitimt ur ett kvalitetssäkrings- och tillsynsperspektiv innebär det i praktiken betydande konsekvenser för utbildningsanordnarna. Det saknas i dagsläget systemstöd som fullt ut kan hantera de krav som föreslås. Detta medför att: • befintliga administrativa system inte är tillräckliga • utbildningsanordnare tvingas utveckla eller upphandla nya digitala lösningar • kostnaderna för administration ökar väsentligt • fokus riskerar att förskjutas från utbildningens kvalitet till administration Det föreligger därmed en risk att regelverket får oavsiktliga effekter, där den administrativa bördan ökar utan att motsvarande kvalitetsförbättring uppnås. YrkesAkademin anser därför att: • det bör tydliggöras hur dokumentationen är avsedd att införas i praktiken • det bör övervägas om ett gemensamt systemstöd eller standardiserad lösning kan tillhandahållas • proportionaliteten mellan krav och praktisk genomförbarhet bör analyseras ytterligare	I förslaget har antalet timmar praktisk utbildning och praktisk utbildning i en avancerad simulator tillkommit. Övriga uppgifter ska redan i dagsläget antecknas. Då förordningen ställer krav på högst antal timmar praktisk utbildning i en avancerad simulator, behöver utbildningsanordnare föra anteckningar om detta. Vi föreskriver endast om vad anteckningarna ska omfatta, inte hur. Behovet av stöd skiljer sig väldigt mycket mellan olika utbildningsanordnare, beroende på verksamhetens omfattning.
---------------	-------------	--	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Intygande av deltagande Bestämmelsen om att läraren ska intyga deltagarens närvaro är i grunden rimlig. Däremot saknas tydliga riktlinjer för hur detta intygande ska ske. Avsaknaden av reglering i denna del innebär att: • olika utbildningsanordnare kan tillämpa olika metoder • rättssäkerheten riskerar att variera • tillsyn och uppföljning försvåras Det är särskilt problematiskt i en tid där digitala lösningar är standardiserade inom utbildningssektorn. YrkesAkademin anser därför att: • det bör klargöras om digital signering är tillräcklig • eventuella krav på spårbarhet och verifiering bör preciseras • regelverket bör harmoniseras med modern digital dokumenthantering Ett sådant förtydligande är nödvändigt för att säkerställa en enhetlig och rättssäker tillämpning.	Vi har valt att inte detaljreglera detta ytterligare i syfte att undvika hinder för teknikutvecklingen. Ja, digital signering är tillräcklig. Anteckningar och intyg får vara i elektroniskt format och sparas elektroniskt. Synpunkterna lämnas utan åtgärd.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Sveriges Trafikutbildares Riksförbund	2 kap. 25 – 32 §§	STR delar utredarens målsättning och ambition kring vilka mål som ska läggas som distansundervisning. Det finns dock utmaningar att hålla ihop systemet. Dagens system innebär i praktiken mycket merarbete och risk för fel vid hantering. Det stora problemet uppstår när deltagare genomgått utbildning hos flera utbildare. Det finns då risk för fel och det blir svårkontrollerat för både utbildare och deltagare. Denna process är idag mycket tidskrävande. STR anser principiellt att det är den ansvariga myndighetens uppdrag att ansvara för att tillhandahålla en modern IT-plattform för säker och rationell hantering. Det är en trovärdighetsfråga för YKB som helhet (jämför systemet för ADR-utbildning).	Vår uppfattning är att synpunkten främst gäller förarens genomförda delkurser och andel genomförd distansundervisning. Att genomgå en fortbildning är förarens ansvar. Förare kommer att kunna ta del av vilka delkurser som genomförts och antal timmar distansutbildning – om sådan har skett. Dessa uppgifter kommer att finnas på Mina yrkestrafikuppgifter. Vi har förståelse för att alla utbildningsanordnare vill kunna hjälpa kunden och erbjuda kunden rätt produkt. Detta underlättas genom att utbildningsanordnaren begär ett underlag från föraren i samband med anmälan, i de fall föraren har genomfört delkurser hos andra utbildningsanordnare. Synpunkten lämnas utan åtgärd.
Transportarbetarförbundet	2 kap. 25 och 26 §§	En central del i detta tillsynsarbete måste vara att den dokumentation och de anteckningar som utbildningsanordnare är skyldiga att föra faktiskt kontrolleras och följs upp. Utan tillräckliga resurser och en aktiv tillsyn riskerar kontrollen att i huvudsak bli formell och reaktiv, vilket i förlängningen minskar regelverkets faktiska genomslag.	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Sveriges Åkeriföretag	2 kap. 26 §	I ändringen har kravet på att läraren ska intyga deltagarens närvaro genom signatur tagits bort. I stället anges att utbildningsanordnaren ska dokumentera hur deltagarens identitet har kontrollerats. Vi tolkar denna justering som att kravet på signering av deltagarlista därmed tas bort och ersätts av ett krav på identitetskontroll. I detta sammanhang ser vi positivt på möjligheten att använda Bank-ID eller liknande digitala lösningar som ett effektivt och rättssäkert verktyg för identitetsverifiering.	Anteckningar vid fortbildning ska innehålla en uppgift hur identiteten har kontrollerats. Vilka identitetshandlingar som är godtagbara anges i 2 kap. 22 §. Vi kommer att justera lydelsen då avsikten är att Bank-id ska kunna användas vid distansundervisning. Bank-id är en allmänt vedertagen metod för inloggning i digitala tjänster.

Transportföretagen	2 kap. 25 och 28 §§	Transportföretagen anser att det är positivt att myndigheten, genom föreskrifterna, tydliggör vilka krav som gäller för anteckningar och intyg. Samtidigt menar Transportföretagen att det ansvar och de krav som nu läggs på tillståndshavare och utbildare är orimliga och riskerar att leda till felaktig fortbildning, samtidigt som den administrativa bördan ökar avsevärt. Transportföretagen anser att det är en självklarhet att godkända utbildare måste ha möjlighet att se vilka tidigare delkurser föraren har genomfört och hur dessa har bedrivits inför en planerad utbildning. Detta är nödvändigt för att säkerställa att fortbildningen sker korrekt enligt mål och föreskrifter. Idag kan utbildaren först vid rapporteringen av den sista delkursen se hur föraren har genomfört tidigare utbildningar. Detta kan leda till att en förare har genomfört fel delkurs eller redan uppnått det maximala antalet distanstimmar, vilket gör den sista delkursen ogiltig. Detta skapar stora problem i form av irritation och ekonomisk belastning för både utbildaren och arbetsgivaren. Transportföretagen avstyrker punkt 3 i kapitel 2 § 28, avseende krav på att ange utgivningsdatum för respektive delkurs, då detta medför en orimlig administrativ börda för utbildaren. Vidare menar Transportföretagen att myndighetens digitala plattform ska vara tillräckligt modern för att, när utbildaren rapporterar in den sista delkursen, automatiskt tillhandahålla ett intyg som utbildaren endast behöver	Vår bedömning är att den administrativa bördan minskar genom våra förslag. Dels har kravet på delkursintyg försvunnit, dels har de uppgifter som utbildningsanordnaren ska ange i slutintyget halveras, jämfört med gällande bestämmelser. För närvarande finns inte resurser att utveckla en användbar e-tjänst för detta ändamål. Det är förarens ansvar att genomgå rätt utbildning. Föraren har redan idag tillgång till genomförda delkurser och antal timmar lärande på distans i Mina yrkestrafikuppgifter. Från och med den 1 september kommer antalet genomförda timmar distansundervisning att framgå i e-tjänsten. För att erbjuda föraren rätt utbildning, behöver utbildningsanordnaren fråga om vilka delkurser som kvarstår och antalet timmar genomförd distansundervisning. Transportstyrelsen har omprövat behovet av att intyget om genomförd fortbildning ska innehålla uppgifter om utbildningsdatum för respektive delkurs. Paragrafen justeras. Kravet på intyg framgår av förordningen om yrkesförarkompetens och omfattas inte av denna remiss.
---------------------------	---------------------	--	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		signera. Transportföretagen menar att myndigheten måste ta ett större ansvar och inte överföra detta på tillståndshavarna eller utbildarna.	

Sveriges Åkeriföretag	2 kap. 28 §	I den nya föreskriften har myndigheten valt att ta bort kravet på delkursintyg, vilket vi ser positivt på. Däremot kvarstår kravet på att ett totalintyg ska utfärdas efter genomförd utbildning. Detta innebär i praktiken att utbildningsanordnaren måste inhämta uppgifter om genomförda delkurser som rapporterats in av andra utbildningsanordnare till Transportstyrelsen, för att därefter sammanställa dessa uppgifter i ett totalintyg. Det blir alltså den utbildningsanordnare som slutrapporterar deltagaren till Transportstyrelsen som ansvarar för att totalintyget färdigställs. Vi bedömer att detta kommer att innebära en kraftigt ökad administrativ belastning, särskilt för utbildningsanordnare som genomför många kurser under året. I dagsläget behöver rapportören manuellt notera datum och därefter föra in dessa uppgifter i totalintyget då myndigheten inte har annan möjlighet att delge utbildningsanordnarna informationen. Sveriges Åkeriföretag föreslår därför att Transportstyrelsen överväger följande lösningar: • central digital sammanställning i er portal • exportfunktion • tillgång via Mina sidor • automatgenererat totalintyg • möjlighet för den som ska slutrapportera att komplettera historiska uppgifter under övergångsperiod. I förslaget enligt 28§ kan vi läsa: Ett intyg om en genomförd fortbildning enligt 5 kap. 7 § förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens ska innehålla	Det är förordningen som reglerar att den utbildningsanordnare som anordnat den sista delkursen ska utfärda ett intyg om genomförd fortbildning. Transportstyrelsen har omprövat behovet av att intyget om genomförd fortbildning ska innehålla uppgifter om utbildningsdatum för respektive delkurs, vilket bör minska den administrativa bördan. Paragrafen justeras.
-----------------------	-------------	--	---

		1. förarens namn och person- eller samordningsnummer, 2. utbildningsanordnarens namn och organisations-, person- eller samordningsnummer, och 3. utbildningsdatum för respektive delkurs Eftersom Transportstyrelsen redan i dag mottar och hanterar huvuddelen av dessa uppgifter genom befintlig rapportering, bör det vara möjligt att på ett relativt enkelt sätt göra informationen tillgänglig för föraren via myndighetens digitala tjänster. Kurser som genomförts före den 1 juni 2023 är fortsatt giltiga, men dessa uppgifter kommer inte att framgå i rapporteringsportalen. Det innebär att utbildningsanordnaren även fortsättningsvis måste spara kopior av tidigare utfärdade intyg för de här kurserna för att vid behov kunna styrka underlaget vid slutrapportering. Sveriges Åkeriföretag ser som ett möjligt alternativ att den utbildningsanordnare som ansvarar för slutrapporteringen även ges möjlighet att registrera tidigare genomförda kursdatum för att utbildningen ska kunna rapporteras som fullständig. Samtidigt bedöms det under en övergångsperiod fortsatt vara nödvändigt att utbildningsanordnaren kan ta del av kopior på intyg som verifierar att föraren genomfört aktuella delkurser hos annan utbildningsanordnare. Det är därför viktigt att det även framöver finns möjlighet att använda och återropa dessa tidigare intyg i samband med slutrapportering till Transportstyrelsen.	Föraren har tillgång till dessa uppgifter i e-tjänsten Mina yrkestrafikuppgifter. Förekomsten av pappersintyg minskar och om två år bedömer vi att ca 95 % av pappersintyg kommer att vara förbrukade. När utbildningsanordnare slutrapporterar en förare för fullgjord fortbildning, så rensas e-tjänsten, i syfte att föraren ska kunna påbörja en ny fortbildningscykel. Vi ser inte någon vinst med att utbildningsanordnare skulle börja med att efter rapportera äldre pappersintyg. Snarare har vi en farhåga att ogiltiga intyg kommer att försöka återanvändas. Synpunkten lämnas utan åtgärd.
--	--	--	---

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Detta är en viktig åtgärd för att minska den administrativa bördan för utbildningsanordnarna och samtidigt skapa en mer effektiv och rättssäker hantering i framtiden.	
Transportföretagen	3 kap. 1 – 4 §§	Transportföretagen välkomnar den ökade tydligheten kring vilka komponenter som ska ingå i genomförandet av grundutbildningen. Dock ser Transportföretagen en klar fördel om utbildningsanordnaren själv får avgöra vilka delar av undervisningen som får ske via IKT verktyg snarare än att myndigheten reglerar detta i föreskrifterna. I övrigt tillstyrker Transportföretagen förslag till föreskrift.	Det finns inga hinder i 3 kap. 1 – 3 §§ mot att använda IKT verktyg inom samtliga ämnesområden. Synpunkten lämnas utan åtgärd.
Sveriges Trafikutbildares Riksförbund	3 kap. 2 §	STR:s anser att ämnet ergonomi inte behöver ingå i platsbunden utbildning, men att lastsäkring och HLR/Första hjälpen, färdskrivare och ska genomföras på plats. STR anser generellt att det är positivt att det ges möjlighet att delar av ett ämnesområde genomförs på plats och en annan del genomförs på distans. Detta skapar större flexibilitet och kvalitet vilka gagnar både deltagare och utbildare.	Vi har tidigare genomfört en workshop med branschen i syfte att identifiera vilka ämnen som kräver praktiska utbildningsmoment för att utbildningen ska vara god. Resultatet blev tre olika områden, lastsäkring, ergonomi och agerande i krissituationer. Vi föreslår därför att praktiska moment ska ingå inom dessa tre områden. Synpunkten lämnas utan åtgärd.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Sveriges Åkeriföretag	3 kap. 2 §	I förslaget till ändring anges följande: "Praktiska moment, genom lärarledd undervisning på plats, ska ingå i grundutbildning av följande ämnesområden angivna i bilaga 1." Vi anser att formuleringen "på plats" bör tas bort. Det finns flera praktiska moment som kan genomföras på ett ändamålsenligt sätt även genom fjärrundervisning, trots att deltagaren inte befinner sig fysiskt på plats tillsammans med läraren. Praktiska inslag i grundutbildningen är en viktig del för elever som är på väg in i åkerinäringen. Samtidigt behöver utbildningen kunna vara flexibel och följa den digitala utvecklingen i samhället. Den föreslagna skrivningen riskerar att begränsa möjligheterna att bedriva modern och pedagogiskt anpassad utbildning.	Hälften av grundutbildningen, som inte är körträning, får bestå av fjärr- och distansutbildning. Det innebär att resterande tid är lärarledd undervisning på plats dvs. 65 av 130 timmar vid en förkortad grundutbildning. Vår bedömning är att det finns gott om tid för att genomföra praktiska moment inom området last och lastsäkring, ergonomi och agerande vid krissituationer, utan att flexibiliteten försämras. Synpunkten lämnas utan åtgärd.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Yrkesakademin	3 kap. 2 §	YrkesAkademin ser mycket positivt på att det införs tydliga krav på vilka praktiska moment som ska ingå i grundutbildningen. Ett sådant förtydligande: • stärker kvaliteten i utbildningen • minskar risken för olika tolkningar mellan utbildningsanordnare • bidrar till ökad likvärdighet nationellt Det är särskilt viktigt i en reglerad utbildning som yrkesförarutbildning att det finns en tydlig miniminivå för praktiska moment, då dessa moment har direkt koppling till trafiksäkerhet. Samlad bedömning: Förslaget är välmotiverat och bör genomföras utan ändring.	Noterat.
Skolinspektionen	3 kap. 2 och 3 §§	Skolinspektionen vill påpeka att om det skulle införas bestämmelser för utbildningsverksamhet som bedrivs vid gymnasieskola eller kommunal vuxenutbildning motsvarande de som föreslås i 3 kap (TSFS 2020:29) om när praktiska moment ska ingå i grundutbildningen (2 §) och inom vilka ämnesområden körträning ska ingå (3 §) så skulle det kunna underlätta myndighetens tillsyn.	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Yrkesakademin	3 kap. 3 §	YrkesAkademin bedömer att förtydligandet av vilka ämnesområden som ska omfattas av körträning är ett nödvändigt och väl avvägt steg. Genom att tydligt ange dessa områden: • säkerställs att samtliga deltagare får en likvärdig utbildning • underlättas tillsyn och uppföljning • stärks kopplingen mellan utbildningens mål och dess genomförande Detta är särskilt viktigt då körträning utgör en central del i deltagarens faktiska kompetensutveckling. Samlad bedömning: Positivt och ändamålsenligt förtydligande.	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Skolverket	3 kap. 3 och 4 §§	Skolverket ser det som positivt att körträning generellt regleras på ett tydligare sätt för utbildningsanordnare inom tillståndspliktig utbildning i syfte att generera en god utbildning där deltagarna är väl förberedda, både teoretiskt och praktiskt, för de situationer som de kommer att möta i arbetslivet. För ökad likvärdighet ser Skolverket det som väsentligt att liknande krav för körträning införs även för motsvarande utbildningar som ges inom gymnasieskolan och kommunal vuxenutbildning. Skolverket önskar därför samråda med Transportstyrelsen i syfte att diskutera om hur liknande krav för körträningen som Transportstyrelsen föreslår i 3 kap. 3 och 4 §§ kan införas på lämpligt sätt även för gymnasieskolan och kommunal vuxenutbildning. I samrådet mellan myndigheterna bör även Skolinspektionen ingå.	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Kommunal	3 kap. 4 §	Kommunal anser att det är bra om avancerade simulatorer kan användas i syfte att öva på trafiksituationer som är svåra att genomföra i verklighet samt då utbildningssamordnaren saknar relevanta fordon. Därför anser förbundet att den praktiska körutbildningen skulle kunna kompletteras utöver vad som i dag krävs för varje elev. I Transportstyrelsens förslag till ämnen inom grundutbildningen där avancerade simulatorer kan användas upplevs inte följande punkter nödvändigtvis behöva denna form av teknik: • Att vara medveten om och kunna anpassa sig till olika väg-, trafik- och väderförhållanden. • Att förutse kommande händelser. • Att upptäcka och anpassa sig till farliga situationer och att kunna hantera stress som uppstår ur dessa, särskilt situationer som har att göra med fordonets storlek och vikt och sårbara trafikanter, till exempel fotgängare, cyklister och förare av tvåhjuliga motorfordon. • Användning av särskild infrastruktur (offentliga platser och reserverade körfält). Det är därför av högsta vikt att Transportstyrelsen har de resurser som krävs för att utöva kontroll och tillsyn över att dessa nya tekniska medel inte missbrukas på sådant sätt att kvalitén på utbildningen försämras eller leder till besparingar på deltagarnas utbildningsbehov.	Att praktisk utbildning i en avancerad simulator får ersätta delar av körträningen regleras genom kommande förändring i förordningen om yrkesförarkompetens och omfattas inte av denna remiss. Transportstyrelsen delar er synpunkt. Syftet med praktiska övningar i en avancerad simulator är att komplettera körträningen med situationer som av naturliga skäl inte går att genomföra under pågående grundutbildning, t.ex. att träna körning i vinterväglag när sommarväglag råder. Vi återkopplar synpunkten till berörd sektion.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Skolverket	4 kap. 5 § första stycket 2 b	Skolverket tillstyrker förslaget men noterar att det i förslaget anges "nationell kurs". För att stämma överens med begreppsanvändning i skollagen (2010:800) och lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens bör lydelsen ändras till "i ett ämne".	Vi ändrar lydelsen.
Transportföretagen	4 kap. 10 §	Transportföretagen tillstyrker förslag till föreskrift men vill ge följande synpunkter till myndigheten; Transportföretagen anser att det är bra att det tydligt framgår att kunskapsprov inför förordnad förarprövare på gymnasiet eller kommunal vuxenutbildning ska omfatta de mål som anges i 2 kap 1a-1c §§ förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens. Dock kan vi se att statistik visar att en betydande andel ungdomar som genomför kunskapsprov hos Trafikverket inte uppnår godkänt resultat. Det är därför av vikt att myndigheten, tillsammans med Skolverket och Skolinspektionen, aktivt stödjer skolorna och överväger om läroplanen behöver anpassas. Syftet bör vara att säkerställa att lärarna utbildar i enlighet med de mål som anges i förordningen. För skolor som saknar förarprövare bör det övervägas att erbjuda motsvarande möjlighet till delprov hos Trafikverket, då denna möjlighet finns på de skolor som har förarprövare, i form av successiv delexaminering under de tre studieåren (åk2-3), i stället för att hela examinationen genomförs först i slutet av det sista året.	Noterat. Förslagen innehåller i övrigt inga förändringar av prov vid Trafikverket och annan ordning för elever vid gymnasieskola eller kommunal vuxenutbildning, varför synpunkten lämnas utan åtgärd.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Skolverket	4 kap. 10 a §	Skolverket tillstyrker förslaget.	Noterat.
Skolinspektionen	4 kap. 10 a §	Vi inte har några synpunkter i fråga om förslagen om nya bestämmelser för utbildningsverksamhet vid gymnasieskola och kommunal vuxenutbildning som innebär att kunskapsproven ska omfatta de mål som ska uppnås enligt YKF.	Noterat.
Sveriges Trafikutbildares Riksförbund	4 kap. 10 b §	STR ställer sig positivt till detta med undantag för tidsgränsen. STR anser att det borde konsekvent vara krav på minst fem år i likhet med annat regelverk för bevarande av uppgifter. Detta är bland annat viktigt för att säkerställa att tillsyn hinner genomföras innan uppgifter raderas.	Vi har svårt att motivera varför gymnasieskolor och kommunala vuxenutbildningar ska behöva spara provuppgifterna i minst fem år. Förslagen lydelse anger minst tre år, vilket innebär att gymnasieskolor och kommunala vuxenutbildningar får spara dem i fem år. Synpunkten lämnas utan åtgärd.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Skolverket	4 kap. 10 b §	Skolverket tillstyrker förslaget i sak men föreslår att provuppgifterna ska sparas i minst fem år från det datumet då kunskapsprovet senast användes. Skolverket noterar att förslaget om att provuppgifterna ska sparas i tre år skulle innebära att det ställs andra krav på bevarande av dokumentation inom detta utbildningsområde än de som gäller för körkortsutbildning, där dokumentationen av förarprovets innehåll och bedömningsunderlag ska bevaras av provanordnaren i minst fem år i enlighet med 6 kap. 2 a § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:41) om förarprov, gemensamma bestämmelser. Grundläggande utbildning för yrkesförarkompetens och körkortsutbildningen är väl integrerade med varandra i utbildningen inom gymnasieskolan och kommunal vuxenutbildning. Skolverket anser att det skulle vara enklare för skolhuvudmännen att skapa rutiner runt dokumentationen om samma krav gällde. Skolverket önskar därför att kravet ska vara fem år i stället för tre år som Transportstyrelsen föreslår.	Vi har svårt att motivera varför gymnasieskolor och kommunala vuxenutbildningar ska behöva spara provuppgifterna i minst fem år. Föreslagen lydelse anger minst tre år, vilket innebär att gymnasieskolor och kommunala vuxenutbildningar får spara dem i fem år. Synpunkten lämnas utan åtgärd.
Skolinspektionen	4 kap. 10 b §	Vi har inte några synpunkter i fråga om förslagen om nya bestämmelser för utbildningsverksamhet vid gymnasieskola och kommunal vuxenutbildning som innebär att provuppgifter för kunskapsprov ska bevaras i minst tre år.	Noterat.

Sveriges Åkeriföretag	6 kap. 1 a §	Även här återkommer formuleringen "på plats". Vi bedömer att detta kommer att begränsa utvecklingsmöjligheterna inom yrkeskompetensutbildningens fortbildning. Det är därför viktigt att tydliggöra vad som faktiskt avses med praktiska moment och praktisk tillämpning, praktik i praktiken. Föreskriftens lydelse: 1 a § Praktiska moment, genom lärarledd undervisning på plats, ska ingå i fortbildningen för följande ämnesområden angivna i bilaga 1: 1. Last och lastsäkring vid godstransporter. 2. Last och lastsäkring vid persontransport. 3. Ergonomi. 4. Agerande vid krissituationer Praktiska övningar kan exempelvis bestå av att läsa och tolka uppgifter i ett fordonets registreringsbevis samt använda bruttoviktstabeller för att beräkna vilka vikter fordonet får utnyttja. Den typen av praktiska moment kräver inte nödvändigtvis fysisk närvaro på plats utan kan genomföras på ett väl fungerande sätt även genom fjärrundervisning. Det bör också beaktas att uppskattningsvis 90–95 procent av alla fortbildningstillfällen genomförs vid konferensanläggningar runt om i landet. I dessa miljöer är det många gånger svårt eller olämpligt att genomföra vissa former av praktiska moment. Enligt förslaget till ändring ska följande ämnesområden innehålla praktiska moment genom lärarledd undervisning på plats: 1. Last och lastsäkring vid godstransporter 2. Last och lastsäkring vid persontransporter	Av förordningen om yrkesförarkompetens framgår att fortbildningen ska innehålla både teoretiska och praktiska moment. Som vägledning av vad som avses med praktiska moment, anges i skäl 22 till direktiv 2022/2561, följande; <i>När utbildningsmetoder förbättras och moderniseras med hjälp av IKT-verktyg är det viktigt att ta hänsyn till att vissa specialområden kräver praktisk utbildning och inte kan avhandlas tillfredsställande med sådana utbildningsverktyg, till exempel montering av snökedjor och säkring av last, eller andra delar av utbildningen där de praktiska inslagen är viktiga. Praktisk utbildning kan, men behöver inte, bestå av framförande av fordon.</i> Vidare framgår av art. 7 i direktivet att fortbildningen ska bestå av klassrumsundervisning, praktisk utbildning och, om möjligt, utbildning med hjälp av IKT-verktyg eller användning av avancerade simulatorer. Det ni anger som exempel är fallstudier och ingår i vissa teoretiska prov vid Trafikverket t.ex. prov i yrkeskunnande.
-----------------------	--------------	---	---

		3. Ergonomi 4. Agerande vid krissituationer Sveriges Åkeriföretag ser inte praktisk tillämpning som något negativt. Däremot anser vi att det är problematiskt att föreskriften i detalj styr vilka ämnen som måste innehålla praktiska moment och hur dessa ska genomföras. Det behöver fortsatt finnas möjlighet för åkerier och utbildningsanordnare att själva avgöra inom vilka delkurser praktiska moment är mest relevanta och hur dessa bäst anpassas till föraren och genomförs. Med den föreslagna regleringen begränsas de möjligheter till flexibilitet som tidigare funnits. Det riskerar att leda till en mer detaljstyrd och mindre utvecklingsbar yrkeskompetensutbildning, vilket inte är önskvärt. Vi vill i detta sammanhang även hänvisa till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/645, avsnitt 4 om obligatorisk fortbildning enligt artikel 3.1 b, där det anges: "Ämnena i utbildningen ska vara anpassade till de utbildningsbehov som är specifika för den typ av transporter som utförs av föraren och den senaste utvecklingen inom relevant teknik och relevant lagstiftning, och bör så långt möjligt ta hänsyn till förarens specifika utbildningsbehov." Denna inriktning ligger även i linje med skrivningen i förordningens 3 kap. 1 § tredje stycket om fortbildning. Mot bakgrund av direktivets och förordningens intentioner anser Sveriges Åkeriföretag att det aktuella förslaget innebär ett steg tillbaka när det gäller möjligheten att	Vi föreslår att praktiska moment ska ingå i vissa angivna ämnesområden. Utbildningsanordnaren får själv välja inom vilka ämnen som lämpar sig bäst för praktiska moment. Alla ämnen behöver inte innehålla praktiska moment. Utan en tydlig reglering är risken stor att förare genomför delkurser hos olika utbildningsanordnare i form av fjärr- och distansundervisning, utan praktiska moment i undervisningen. Fortbildningen uppfyller då inte kraven enligt förordningen. Vår bedömning är att detta kan leda till sämre utbildning av förarna och en osund konkurrens i utbildningsbranschen. Synpunkterna lämnas utan åtgärd.
--	--	---	---

		utveckla och modernisera yrkeskompetensutbildningarna i Sverige. Vid en genomgång av de aktuella ämnesområdena framgår tydligt att flera av dem lämpar sig väl även för fjärrundervisning: 1. Last och lastsäkring vid godstransporter Detta ämnesområde fungerar i många delar väl även via fjärrundervisning. Samtidigt kan vissa åkerier vilja genomföra praktiska övningar där gods beräknas och surras fast i verkliga situationer. De utbildningsanordnare och åkerier som önskar detta ska självklart kunna genomföra det, därför bör det inte detaljregleras i föreskriften eller krävas i utbildningsplanen. 2. Last och lastsäkring vid persontransporter Detta är ett område där det i praktiken kan vara svårt att ställa tydliga krav på praktisk tillämpning, vilket gör regleringen mindre ändamålsenlig. 3. Ergonomi Även ergonomi är ett ämnesområde som vid behov kan genomföras genom fjärrundervisning utan att utbildningens kvalitet försämras. 4. Agerande vid krissituationer Många utbildningsanordnare använder redan idag praktiska moment inom detta område, exempelvis första hjälpen och HLR. Samtidigt kan delar av utbildningen även genomföras genom bra pedagogiska föreläsningar, filmer och annan digital undervisning som bidrar till att deltagaren uppdaterar och repeterar sina kunskaper. Fortbildningens syfte är i stor utsträckning att repetera och vidareutveckla tidigare kunskaper. För att yrkeskompetensutbildningarna ska kunna fortsätta utvecklas i takt med digitalisering och moderna utbildningsformer är det viktigt att föreskriften inte	
--	--	---	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		detaljstyr vilka ämnen som måste innehålla praktiska moment. Det bör i stället vara upp till åkerier och utbildningsanordnare att avgöra vilka praktiska inslag som är mest relevanta utifrån verksamhetens behov. Föreslag till ändring i föreskriften: 1 a § Praktiska moment, genom undervisning bör ingå i fortbildningen. Valbara ämnesområden framgår i bilaga 1 Sveriges Åkeriföretag anser att en reglering av praktiska moment i föreskriften inte är ändamålsenlig och att området därför bör lämnas oreglerat inom ämnesområden. De valbara ämnesområdena som anges i bilaga 1 bör även möjliggöra en flexibel och verksamhetsanpassad utbildning.	

Transportföretagen	6 kap. 1a §	Transportföretagen anser att det är beklagligt att Transportstyrelsen har valt att reglera och använda uttrycket "lärlarled undervisning på plats" för vissa ämnesområden. Detta begränsar möjligheten att använda tekniska hjälpmedel framöver, vilka skulle kunna höja undervisningens kvalitet. Enligt förordningen 3 kap. 3 § ska fortbildningen innehålla både teoretiska och praktiska moment och får bedrivas med IKT-verktyg, samt inkludera fjärr- och distansutbildning. Förordningen ställer inget krav på att utbildningen måste genomföras fysiskt på plats. Även praktiska moment kan således ske via exempelvis fjärrundervisning. Det bör dessutom påpekas att majoriteten av fortbildningar i Sverige genomförs på konferensanläggningar eller i konferenslokaler. Att specificera att exempelvis lastsäkring måste ske lärarlett på plats, istället för att möjliggöra användning av avancerade datorprogram, är enligt Transportföretagen mycket olyckligt. Fortbildningen utgör en repetitionskurs där förarna redan ska ha grundläggande kunskaper om lastsäkring och dess handhavande. Att repetera och öva på lastsäkring genom fiktiva övningar och beräkningar anses av branschen vara tillräckligt för fortbildningens syfte samt att uppdatera och tydliggöra senaste utvecklingen inom relevant teknik och reglering. Vidare ska fortbildningen anpassas till föraren och den verksamhet som arbetsgivaren bedriver. Exemplet om kravet på lastsäkring för förare som transporterar gods i tank och bulk eller persontransporter upplevs inte vara anpassat till förarens faktiska behov. Merparten av dessa förare genomför aldrig lastsäkring.	Transportstyrelsen tolkning av begreppet praktisk utbildning är att föraren utför vissa moment praktisk, under ledning av en lärare. Vi har avsiktligt angivit i förslaget att den ska ske på plats, i syfte att förarna ska få en så bra utbildning som möjligt och där utbildaren kan variera sin undervisning genom olika undervisningsmetoder. Syftet med fortbildningen är att ge föraren möjlighet att uppdatera de viktigaste kunskaperna för att utöva yrket samt att repetera och fördjupa förarens kunskaper i vissa av de ämnen som hör till de områden som anges i 2 kap. 1–1 c §§. Att kunna lastsäkra gods är ett krav för att inneha ett bevis. Förare som i sin nuvarande anställning
---------------------------	-------------	--	---

		Förslaget om reglering av ämnesområden enligt bilaga 1, där vissa praktiska moment såsom lastsäkring blir obligatoriska även för persontransporter, har tidigare inte varit ett krav för denna kategori. Detta skulle medföra att samtliga tillståndshavare behöver ansöka om nya utbildningsplaner och genomförandeplaner. Dessutom skulle flexibiliteten inom fortbildningen minska avsevärt, då tre av fem delkurser måste genomföras fysiskt på plats istället för att kunna erbjudas via fjärrundervisning. Bilaga 1 innehåller inte något ämne som heter lastsäkring för persontransporter. Frågan är egentligen bara relevant för ett litet antal förare inom persontransporter, och då gäller det situationer där lasten inte utgörs av passagerare. Det övergripande syftet med föreskriftsändringen var att skapa en modernare och mer flexibel utbildning, vilket branschen befarar inte kommer att uppfyllas. Transportföretagen vill även framföra att ett ytterligare hinder för ökad flexibilitet är den införda regleringen i förordningen (2007:1470) kap. 3 § 3, avseende hur distansundervisning får genomföras. Där har det reglerats att högst fyra timmars e-lärande får ske i sträck och per delkurs. Transportföretagen menar att det bör vara upp till utbildaren, arbetsgivaren och föraren att bedöma detta för	sällan eller aldrig säkrar gods, har ett större behov av repetition av grundläggande lastsäkrings principer. Ämnesområdet last och lastsäkring vid persontransport är inte obligatoriskt vid fortbildning. Om utbildningsanordnaren, utöver obligatoriska ämnen enligt 6 kap. 3 §, utbildar i last och lastsäkring vid persontransport, ska praktiska moment ingå i undervisningen. Nuvarande regler innebär medger att en delkurs i sin helhet kan ske genom fjärrundervisning. Vårt förslag innebär att två delkurser i sin helhet kan ske i form av fjärr- och distansundervisning. Ämnesområdet heter 1.6 Last och lastsäkring vid persontransport och omfattar 7 ämnen. Ändringar i förordningen om yrkesförarkompetens omfattas inte av denna remiss.
--	--	--	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		att säkerställa en kvalitativ utbildning. Detta är snarare en relevant fråga vid tillsyn av utbildningar. Transportföretagen hänvisar till tidigare skrivningar ovan och anser att e-lärande, det vill säga distansundervisning, bör kunna ske i anslutning till fjärrundervisning och ser det som olyckligt att skrivningen om att en delkurs får delas upp på två vardera följande dagar kvarstår. Denna skrivning motsägs dessutom av definitionen av distansundervisning där läraren och eleven är "åtskilda i tid och rum". Detta motverkar både flexibilitet och kvalitet som e-lärande kan medföra. Under ADR-utbildningens distansutbildning finns en större flexibilitet, vilket även borde tillåtas inom fortbildningen för YKB. Regleringen om "två på varandra följande dagar" avser fysisk utbildning på plats och tillkom före dagens föreskriftsändringar om distansundervisning.	En delkurs får bestå av både fjärrundervisning och distansundervisning samt delas upp på två på varandra följande dagar. Detta bedömer vi leda till en större flexibilitet. Direktiv 2018/645 om ändring av direktiv 2003/59 öppnade för möjligheten att medlemsländerna fick tillåta upp till 12 timmars distansundervisning och att en delkurs fick delas upp på två på varandra följande dagar. Synpunkterna lämnas utan åtgärd.

Yrkesakademin	6 kap. 1 a §	Detta kapitel behandlar krav gällande praktiska moment för YKB fortbildning. Här uppstår det en tydlig målkonflikt mellan: • kravet på praktiska moment som ska genomföras på plats • intentionen att möjliggöra distans- och fjärrundervisning Detta riskerar att i praktiken begränsa möjligheten att använda distanspedagogik, trots att regelverket i övrigt öppnar för detta. Den största praktiska utmaningen uppstår i kombination med bestämmelsen i förordning (2007:1470), 2 kap. 2 §, där det anges att fortbildningen ska genomföras under sju timmar fördelat på två på varandra följande dagar. Denna tidsmässiga begränsning, i kombination med krav på praktiska moment, innebär att: • Delkurser som huvudsakligen är teoretiska (delkurs 1 och 3) kan genomföras på distans • Delkurser med omfattande praktiska moment (delkurs 2, 4 och 5) i praktiken kräver fysisk närvaro Konsekvensen blir att: • flexibiliteten i regelverket begränsas • tillgången till utbildning minskar, särskilt i geografiskt utsatta områden • möjligheten att effektivt kombinera olika undervisningsformer försvåras	Ändringarna i förordningen och våra förslag innebär att fler timmar av fortbildningen får bedrivas genom fjärr- eller distansundervisning. Vår intention är att reglerna ska möjliggöra en god utbildning för förarna och ge branschen förutsättningar till en sund konkurrens. Att en fortbildning ska innehålla praktiska moment och hur den får fördelas upp regleras i förordningen om yrkesförarkompetens. Vårt förslag är att praktiska moment ska ske inom angivna områden. Dessa områden är resultatet av en workshop som genomfördes med branschen 2024. Delkurser som innehåller praktiska moment på plats kan delvis bedrivas i form av fjärr- och distansundervisning.
----------------------	--------------	---	---

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Detta står i viss motsättning till den övergripande ambitionen att modernisera och tillgängliggöra utbildningen. För att uppnå en bättre balans mellan kvalitet, flexibilitet och genomförbarhet föreslår YrkesAkademin att: tidsfönstret för genomförande av fortbildning utökas från två till sju dagar. Ett sådant förslag skulle: • möjliggöra en mer ändamålsenlig planering av praktiska moment • skapa utrymme för att kombinera distans- och närundervisning • öka tillgängligheten till utbildning • minska de praktiska hinder som nuvarande regelverk skapar En utökning av tidsfönstret innebär ingen försämring av utbildningens kvalitet, utan tvärtom en möjlighet att genomföra utbildningen på ett mer pedagogiskt genomtänkt sätt.	Att en delkurs får delas upp på två på varandra följande dagar är reglerat i direktivet och genomfört genom 3 kap. 2 § förordningen om yrkesförarkompetens (2007:1470). Synpunkterna lämnas utan åtgärd.

Transportutbildarnas Intresseorganisation	6 kap.	TUIO anser dock att föreskriften behöver kompletteras med en ytterligare bestämmelse under 6 kap., förslagsvis enligt följande: 6 kap. 1 b § <i>När en delkurs innehåller både distansundervisning och lärarledd undervisning behöver dessa delar inte genomföras under två på varandra följande dagar.</i> TUIO bedömer att nuvarande formulering och tillämpning riskerar att motverka regeringens intentioner med införandet av distansundervisning inom yrkesförarkompetensen. Organisationens tolkning är att kravet i Förordning (2007:1470) 3 kap. 2 § om "två på varandra följande dagar" inte bör anses omfatta distansundervisning, med stöd av definitionerna i SFS 2026:31, 1 kap. 2 §, där distansundervisning uttryckligen beskrivs som undervisning som sker åtskild i både rum och tid. Om distansdelen måste genomföras inom samma tvådagarsperiod som den lärarledda undervisningen uppstår flera praktiska problem: • Förare riskerar att genomföra distansmoment under tidspress. • Kvaliteten i inläringen försämras. • Utbildningsanordnare kan avstå från att erbjuda distanslösningar. • Flexibiliteten som reformen syftar till att skapa uteblir i praktiken. Transportbranschen präglas idag av hög arbetsbelastning och begränsad möjlighet till sammanhängande	Att en delkurs får delas upp på två på varandra följande dagar regleras genom 3 kap. 2 § förordningen om yrkesförarkompetens (2007:1470). Förordningens 8 kap. anger Transportstyrelsens bemyndiganden. Vår bedömning är att vi inte har bemyndigande att föreskriva om undantag från bestämmelsen i 3 kap. 2 § nämnda förordning. Synpunkten lämnas utan åtgärd.
--	--------	--	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		utbildningstid. För att distansundervisning ska fungera pedagogiskt och praktiskt måste föraren ges möjlighet att genomföra utbildningen vid tidpunkter som är förenliga med arbetssituationen. TUIO anser därför att Transportstyrelsen bör tydliggöra att distansundervisning får genomföras inom en längre tidsram än två dagar i samband med delad delkurs. För kännedom föreslog TUIO i tidigare remissvar till regeringen (Diariennr LI2023/387) att distansdelen skulle kunna genomföras inom 30 dagar före den lärarledda delen.	

Transportföretagen	Konsekvensanalys en	I konsekvensanalysen under rubriken delkursintyg framhåller myndigheten att man inte avser att införa högre krav än de som ställs enligt YKF. Trots detta går myndigheten, gällande de praktiska momenten, längre än vad YKF föreskriver genom att reglera vilka ämnesområden som ska genomföras praktiskt på plats. Syftet med de nya föreskrifterna var att åstadkomma en mer modern och flexibel utbildning, men myndighetens reglering motverkar detta syfte. Under rubriken nya undervisningsmetoder påpekar myndigheten att det utan föreskrifter om vilka ämnesområden som en simulator får användas inom grundutbildningen finns en risk att simulator används för moment där faktisk körträning är nödvändig för att deltagarna ska uppnå erforderlig kunskapsnivå. Eftersom förarna även genomgår förarprov hos Trafikverket där kunskapsnivån kontrolleras, är det mer lämpligt att simulator används för de moment som utbildaren, tillsammans med eleven, bedömer att eleven behöver träna på, oavsett reglering. Detta bedöms leda till bättre resultat och högre kunskapsnivå hos den blivande föraren. Vad gäller kapitel 6 och sammanfattningen av de övervägda alternativen samt motiveringen till varför den föreslagna regleringen anses vara det bästa alternativet, vill Transportföretagen framhålla att vi inte delar uppfattningen om att vi i samråd med myndigheten skulle ha ansett att de föreslagna områdena måste genomföras på plats för att undervisningen ska vara lämplig. Vi instämmer i att vissa delar lämpar sig för lärlärd	Förordningen om yrkesförarkompetens ställer krav på att praktiska moment ska ingå i utbildningen. Utan närmare bestämmelser om vilka ämnesområden som ska innehålla praktiska moment, kan förare genomgå en utbildning utan innehåll av praktiska övningar. Vid ett körprov för högre körkortsbehörighet kontrolleras om föraren uppnår målen för körkortsbehörigheten. Målen som ska uppnås för att erhålla yrkesförarkompetens är högre och kontrolleras inte vid ett körprov, utan behöver uppnås under grundutbildningen. Direktivet tillåter medlemsländer att genomföra enbart prov. Alternativ med endast prov innebär att föraren ska genomföra ett körprov på minst 90 minuter, i syfte att bedöma om föraren uppnår målen för yrkesförarkompetens. Ett samråd genomfördes i syfte att olika intressenter skulle få möjlighet att delge sina ståndpunkter, diskutera frågorna och att vi kunde samla in synpunkter. Det innebär inte nödvändigtvis att samstämmighet uppnåddes i samtliga frågor.
---------------------------	------------------------	--	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		undervisning, men anser samtidigt att tillämpningen även kan ske genom distansundervisning med högkvalitativt e-lärande.	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Skolverket	Konsekvensanalys en	Avsnitt A "prov vid gymnasieskola eller kommunal vuxenutbildning" Transportstyrelsen beskriver i konsekvensutredningen att det inte finns några närmare bestämmelser som reglerar vilka mål som prov inför förordnad förarprovare inom gymnasieskola eller kommunal vuxenutbildning ska omfatta. Transportstyrelsen beskriver att det vid myndighetens tillsyn av gymnasieskola och kommunal vuxenutbildning framkommit att kunskapsproven som också får ske som delprov under utbildningens gång enligt 2 kap. 7 § förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens saknar vissa mål som ska uppnås för att eleven ska erhålla yrkesförarkompetens. Vidare beskriver Transportstyrelsen att de kunskapsprov som eleverna genomför saknar relevant innehåll och att det i sin tur innebär svårigheter att mäta om eleven uppnår de mål som förväntas efter avslutad utbildning. Skolverket önskar ta del av de resultaten av tillsyn som Transportstyrelsen hänvisar till. Dessa underlag bör också ligga till grund för ett kommande samråd mellan Transportstyrelsen, Skolverket och Skolinspektionen inom en snar framtid. Vidare skulle ett sådant samråd också ge ett bra tillfälle för Skolinspektionen och Transportstyrelsen att diskutera tillsynen över hur prov genomförs i gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning i enlighet med 7 kap. 1 § andra stycket i förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens. Skolverket anser att det är av yttersta vikt för eleverna att den förarutbildning som bedrivs inom gymnasieskola och kommunal vuxenutbildning är av god kvalitet.	Noterat.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Transportarbetarförbundet	Konsekvensanalys en	Transport vill därutöver särskilt lyfta frågan om fortbildningens förhållande till gällande arbetstids- och viloregler, oavsett undervisningsform. Vare sig fortbildningen genomförs som distans- eller klassrumsundervisning utgör den annat arbete och kan inte betraktas som vila. Att en förare tillfälligt inte framför fordon innebär därför inte att föraren befinner sig i dygns- eller veckovila. Det finns en risk för att fortbildning, särskilt i form av distansundervisning, förläggs på ett sätt som i praktiken kan komma att krocka med förarens rätt till dygns- och veckovila. Transport anser därför att det är av stor vikt att tillämpningen av regelverket säkerställer att fortbildning tidsmässigt planeras och genomförs i enlighet med gällande arbetstids- och vilobestämmelser, och inte sker på bekostnad av förarnas rätt till återhämtning.	Transportstyrelsen delar er synpunkt. Yrkesförare och arbetsgivare behöver ta hänsyn till bestämmelserna om kör- och vilotider vid genomförande av utbildning, då det är att anse som "annat arbete".

Sveriges Trafikutbildares Riksförbund	Övriga kommentarer på föreskriften	1. Breddade lärarkrav STR anser att det finns skäl att se över lärarkraven inom YKB i syfte att långsiktigt säkerställa tillgången till utbildning med hög kvalitet i hela landet. Behovet av såväl grundutbildning som fortbildning bedöms öka samtidigt som bristen på YKBlärare redan idag innebär utmaningar i delar av landet. Mot denna bakgrund anser STR att lärare med behörighet för tung trafik och dokumenterad pedagogisk kompetens bör kunna ges möjlighet att verka som YKBlärare efter kompletterande krav eller anpassad prövning. Denna lärargrupp utgör en viktig resurs med stor erfarenhet av trafiksäkerhet, förarbeteenden och utbildningsmetodik. STR bedömer att en sådan utveckling skulle kunna bidra till ökad tillgänglighet, stärkt kompetensförsörjning och ett mer robust utbildningssystem för framtidens yrkesförare. 2. Konkurrensneutralt införande av föreskrifterna Avseende införandet av de förslagna föreskrifterna är det viktigt för att värna konkurrensneutraliteten så att alla ändringar hanteras konkurrensneutralt och att tillstånd beviljas samtidigt, vid gemensam tidpunkt samt att övergångsbestämmelser gäller fram till denna tidpunkt. Övergången till nya föreskrifter får inte innebära flaskhalsar i något led av processen. Detta är mycket viktigt att beakta och viktigt att på alla sätt förebygga. 3. Värna kvaliteten – bredda och fördjupa tillsynen STR anser principiellt att det är viktigt att värna kvaliteten i YKB-kurserna både vad avser utformning, innehåll som administrationen kring dem. Det är viktigt att kurserna	Remissen innehåller inga förslag på ändringar på lärarkrav. Vi noterar ert önskemål. Vår handläggning av ärenden styrs av förvaltningslagen (2017:900) vilket innebär att ärendet ska handläggas så enkelt, snabbt och kostnadseffektivt som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts. Väl genomarbetade ansökningar om ändring tar mindre tid i anspråk än ärenden som behöver kompletteras. Att bevilja tillstånd vid ett och samma tillfälle är därför inte möjligt. Synpunkten är framförd till berörd sektion.
--	--	---	---

		upplevs som värdefulla av såväl enskilda yrkesförare som deras arbetsgivare. Dessutom har det förekommit rykten och exempel på slarv, fusk men även medvetna regelöverträdelser och ibland tom. systematiska sådana. Det ska vara lätt att göra rätt och det ska även löna sig är STR:s principiella hållning. STR efterfrågar därför en förstärkt tillsyn kring YKB med fler aktiva inspektörer vilka även kan bedöma även innehållet och kvaliteten i utbildningen, och inte endast administrativa formalia och endast det som enkelt låter sig mätas. I sammanhanget vill STR framhålla att det är viktigt att även utbildning som bedrivs under helg blir föremål för tillsyn. 4. Värna kvaliteten – ta deltagarnas erfarenheter tillvara på ett systematiskt sätt STR anser vidare att deltagarnas erfarenheter bör systematiskt tas tillvara för att utveckla kvaliteten och stärka tillsynens träffsäkerhet. Ett sätt att uppnå detta, vilket även skulle förstärka tillsynen och öka dess värde för såväl deltagare, utbildare och beställare, vore att ett objektvt utvärderingsverktyg utformades i form av en enkät vilken görs obligatoriskt att besvara för deltagare. En objektiv mätning av kvalitetupplevelsen av kursen, men även av formalia, torde ge flera positiva synergieffekter och ge myndighetens tillsyn ett bättre beslutsunderlag samt på ett bättre sätt än idag, säkerställa att deltagare i slutändan får den typ av kvalitet i fortbildning man behöver och har rätt att kräva. Att som idag enbart förlita sig om indikationer, räcker erfarenhetsmässigt inte för att höja kvaliteten och rättssäkerheten kring YKB, menar STR.	Synpunkten är framförd till berörd sektion.
--	--	---	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		5. Förebygg framtida fusk genom att besluta om att gamla delkurser upphör att gälla STR anser att det finns ett behov av att reglera hur länge gamla delkurser ska anses vara giltiga. I dagsläget kan en delkurs från långt tillbaka vara giltig, om föraren inte använt kursen inom ramen för sin tidigare fortbildning. Utbildningsanordnaren har inget krav på sig att kontrollera förarens giltighet för YKB, och kan därmed inte bedöma om en gammal delkurs redan blivit förbrukad eller ej. En förare som har kvar ett gammalt intyg, kan därför genomföra sin sista och 5:e delkurs hos en utbildare, och då lämna ifrån sig 4 intyg från kurser genomförda innan 1 juni 2023, utan att utbildningsanordnaren kan neka dessa. STR anser därför att det behövs en reglering som gör gällande att delkurser som genomförts innan den 1 juni 2023 ska upphöra att gälla vid utgången av 2029.	Vi har för avsikt att utreda frågan närmare.

Sändlista

Försvarmakten, Näringslivets Regelnämnd, Oryx Simulations, Polismyndigheten, Skillster, Statens skolinspektion, Statens skolverk, Svenska Kommunalarbetareförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges Trafikutbildares Riksförbund, Sveriges Åkeriföretag, Tenstar Simulation, Trafikutbildarnas Riksorganisation, Trafikverket Förarprov, Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd, Transportföretagen, Transportutbildarnas Intresseorganisation, Universitets- och högskolerådet, Vetenskap och Erfarenhet i Trafiksäkerhetsarbetet, Åklagarmyndigheten.