

Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende
Marcus Johansson
010-510 54 22
marcus.johansson@akeri.se

Transportstyrelsen

vag@transportstyrelsen.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER FÖRESKRIFT OM ÄNDRING AV TRANSPORTSTYRELSENS FÖRESKRIFTER OCH ALLMÄNNA RÅD (TSFS 2020:29) OM YRKESFÖRARKOMPETENS.

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag ser en möjlighet att vidareutveckla förordning (2007:1470), 3 kap. 2 §, så att delkurser kan genomföras inom en mer flexibel tidsram som bättre stödjer moderna utbildningsformer.
- Sveriges Åkeriföretag anser att redan godkända utbildningsanordnare endast ska behöva inkomma med ändringar som avser plan för genomförande samt justerade utbildningsplaner.
- Sveriges Åkeriföretag anser att de utbildningsanordnare som vill komplettera befintlig verksamhet med E-learning eller annan del bör det vara tillräckligt att endast redovisa de delar som förändras med en komplettering.

- Sveriges Åkeriföretag anser även andra kompletteringar eller mindre förändringar bör kunna hanteras, utan krav på en helt ny ansökningsprocess.
- Sveriges Åkeriföretag anser att praktisk tillämpning är ett positivt och viktigt inslag i utbildningen, men att detta inte bör detaljregleras inom specifika ämnesområden.
- Om praktiska moment ska specificeras i föreskrift bedömer Sveriges Åkeriföretag att området "agerande vid krissituationer" är det mest naturliga området för sådan reglering.
- Sveriges Åkeriföretag anser att formuleringen "på plats" bör inte finnas kvar i föreskriften, eftersom praktiska moment i många fall även kan genomföras på ett fungerande sätt genom fjärrundervisning.
- Sveriges Åkeriföretag ser positivt på att kravet på delkursintyg tas bort.
- Sveriges Åkeriföretag anser att kraven kring totalintyg kan med fördel kompletteras med digitala lösningar som minskar den administrativa hanteringen för utbildningsanordnarna, då samtliga kursdatum manuellt behöver dokumenteras och sammanställas innan intyget skickas till föraren.
- Sveriges Åkeriföretag anser i ett modernt och digitaliserat system bör identifiering via Bank-Id vara en självklar möjlighet för de aktörer och förare som önskar använda detta.

Allmänt

Sveriges Åkeriföretag har givits möjlighet att yttra sig över innehållet i rubricerad remiss och har tagit del av de handlingar som bifogats ärendet.

Mot denna bakgrund vill Sveriges Åkeriföretag framföra följande synpunkter och ställningstaganden.

Allmän utgångspunkt om förslaget till ändring i föreskriften 2020:29

Sveriges Åkeriföretag bedömer att det nu framlagda förslaget inte fullt ut motsvarar de intentioner som tidigare kommunicerats inom ramen för den genomförda utredningen. Vår uppfattning är att ambitionen initialt varit att skapa förbättrade förutsättningar för en moderniserad och mer flexibel fortbildning inom yrkeskompetensområdet.

Så som förslaget nu är utformat anser vi emellertid att fokus i betydande delar har förskjutits mot andra områden än de som ursprungligen avsågs. Vid en samlad bedömning framstår förslaget snarare som ett steg tillbaka i utvecklingen än en modernisering av utbildningssystemet. Förslaget öppnar inte heller upp för den flexibilitet som tidigare signalerats, bland annat genom dåvarande infrastrukturminister Thomas Eneroth vid uttalanden under Elmia-mässan hösten 2022 då starten för utredningen egentligen påbörjades.

Mot denna bakgrund anser Sveriges Åkeriföretag att justeringar behöver genomföras såväl i TSFS 2020:29 som i förordningen om yrkeskompetensbevis (2007:1470). Nuvarande utformning innebär i praktiken att möjligheten att genomföra delade kursdagar begränsas till två efterföljande dagar, vilket motverkar syftet med en mer flexibel och modern fortbildningsstruktur.

För att en verklig modernisering av fortbildningen ska kunna uppnås bedömer vi att regelverket behöver möjliggöra större flexibilitet, där kursmoment kan fördelas över en längre tidsperiod, exempelvis med minst en veckas mellanrum mellan utbildningstillfällena.

Vidare bedömer vi att de krav som föreslås inom vissa ämnesområden med omfattande praktiska moment i huvudsak riskerar att gynna tillsynsperspektivet snarare än utbildningsverksamheternas faktiska förutsättningar att bedriva ändamålsenlig utbildning runt om i landet. Det bör i sammanhanget beaktas att fortbildningens huvudsakliga syfte är att repetera, fördjupa och upprätthålla tidigare förvärvade kunskaper och kompetenser enligt 2007:1470 3kap. 1§. Samtidigt är det naturligtvis önskvärt att deltagarna även ges goda förutsättningar för fortsatt lärande och kompetensutveckling.

Mot bakgrund av ovanstående ställer sig Sveriges Åkeriföretag kritiska till förslaget i dess nuvarande utformning.

Gällande ändringen i förordningen

Från och med den 1 september träder den nya regleringen i kraft, där ett tillägg införs i 1 kap. 2 § förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens genom att begreppet ”fjärrundervisning” införs. Sveriges Åkeriföretag ser mycket positivt på denna förändring, då den skapar bättre och mer moderna förutsättningar för såväl förare som åkeriföretag att få tillgång till fler utbildningstillfällen runt om i landet.

För utbildningsanordnarna innebär förändringen samtidigt en möjlighet att utveckla och anpassa användningen av digitala verktyg inom utbildningsverksamheten. Det är särskilt positivt att begreppet fjärrundervisning inte tidsbegränsas, vilket möjliggör fortsatt utveckling av moderna utbildningsformer även på längre sikt.

Begreppet distansundervisning har tidigare främst tillämpats under pandemin, då utbildningar genomfördes med lärare och deltagare uppkopplade via olika digitala plattformar. Utbildningsbranschen genomförde denna omställning på ett framgångsrikt sätt under pandemiperioden. Utan denna möjlighet hade ett stort antal förare sannolikt riskerat att stå utan giltigt yrkeskompetensbevis under den aktuella perioden.

I förordningen har även öppnats möjligheter att tillämpa distansundervisning i form av så kallad E-learning, där lärare och deltagare kan vara åtskilda både i tid och rum. Sveriges Åkeriföretag bedömer att detta utgör ett viktigt steg mot en mer modern och flexibel utbildningsstruktur för yrkesförarkompetens.

Samtidigt anser Sveriges Åkeriföretag att regelverket alltjämt innehåller begränsningar som motverkar syftet med reformen. I 3 kap. 2 § förordningen (2007:1470) anges att en delkurs får delas upp på två på varandra följande dagar. Denna tidsmässiga begränsning riskerar att kraftigt försvåra möjligheterna att fullt ut använda moderna utbildningsformer såsom E-learning.

Om regelverket i stället medgav att delmoment kunde genomföras med längre tidsintervall, exempelvis minst en vecka mellan utbildningstillfällena, skulle förutsättningarna för flexibla och digitala utbildningsupplägg förbättras avsevärt. I dess nuvarande utformning bedömer vi att många förare och åkeriföretag sannolikt kommer att avstå från E-learningbaserade upplägg, då kravet på lärarledd utbildning i direkt anslutning till den digitala delen begränsar flexibiliteten och minskar utbildningsformens praktiska användbarhet.

I förordningen kan vi idag läsa:

3 kap. Fortbildning

2§ Fortbildningen ska uppgå till 35 timmar. Den får delas upp i delkurser som uppgår till minst sju timmar vardera. En delkurs får delas upp på två på varandra följande dagar.

Förordning (2020:302).

Ett förslag skulle kunna vara:

Fortbildningen ska uppgå till 35 timmar. Den får delas upp i delkurser som uppgår till minst sju timmar vardera. En delkurs får delas upp och bör som senast vara genomfört inom två veckan från första kursdatum.

Sveriges Åkeriföretag är mycket väl medvetna om att vi inte kan påverka förordning 2007:1470 i detta läget. Men vi anser därför att det kommer att vara nödvändigt att se över tidsregleringen i 3 kap. 2 § för att möjliggöra en mer ändamålsenlig, modern och flexibel fortbildningsstruktur.

Ändringar i TSFS 2020:29

Av 2 kap. 4–5 §§ framgår att planen för genomförande har justerats i det aktuella regelverket. Sveriges Åkeriföretag önskar i detta sammanhang få klarhet i hur detta förhåller sig till utbildningsanordnare som redan innehar godkända utbildningsplaner och planer för genomförande.

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.

22 § – identifiering av deltagare

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 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.

26 § - Anteckningar och intyg

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.

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 rapporteras 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

- 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 åberopa dessa tidigare intyg i samband med slutrapportering till Transportstyrelsen.

Detta är en viktig åtgärd för att minska den administrativa bördan för utbildningsanordnarna och samtidigt skapa en mer effektiv och rättssäker hantering i framtiden.

3 kap. 2 § Praktiska moment

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.

6 kap. 1 a § Praktiska moment

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
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 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 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.

Avslutande kommentar

Sveriges Åkeriföretag anser att flera av de föreslagna förändringarna är kopplade till myndighetens utökade möjligheter till tillsyn på ett sätt som tidigare inte förekommit. Tillsyn av utbildningsanordnare är i grunden positivt och en viktig del för att säkerställa en seriös och kvalitativ utbildningsverksamhet.

Tillsynen bör dock i första hand fokusera på utbildningarnas faktiska kvalitet och kunskapsinnehåll inom ämnesområdena, snarare än på en långtgående detaljreglering av genomförandeformer.

Utgångspunkten efter dåvarande infrastrukturminister Thomas Eneroths uttalande under Elmia 2022 var att öppna upp yrkeskompetensutbildningen för ökade möjligheter till distansbaserade utbildningsinslag. I förordningen har detta nu reglerats genom begreppet fjärrundervisning, utan någon uttrycklig tidsbegränsning, vilket Sveriges Åkeriföretag ser positivt på.

I de föreslagna föreskriftsändringarna begränsas dock denna möjlighet i praktiken genom krav på obligatoriska praktiska moment inom vissa ämnesområden samt krav på att dessa ska genomföras "på plats". Sveriges Åkeriföretag ifrågasätter denna begränsning. Erfarenheter från genomförda utbildningar visar att praktiska moment i många fall fungerar väl även inom ramen för fjärrundervisning.

Kravet på att momenten måste genomföras "på plats" framstår därför som otydligt och inte fullt ut anpassat till moderna och flexibla utbildningsformer.

För att minska den administrativa bördan för utbildningsanordnarna har kursintygen avreglerats, vilket Sveriges Åkeriföretag välkomnar. Samtidigt införs emellertid en ökad administrativ belastning genom kraven på totalintyget, där samtliga kursdatum för genomförda delkurser ska framgå.

Den administrativa belastningen blir särskilt stor i de fall förare genomför delkurser hos flera olika utbildningsanordnare och avslutar utbildningen hos en annan aktör. I dessa situationer behöver utbildningsanordnaren samla in och verifiera uppgifter från externa utbildare, vilket innebär ett omfattande administrativt arbete.

Sveriges Åkeriföretag anser därför att myndigheten bör ta ett större ansvar för hanteringen av uppgifter kopplade till totalintyget. Detta skulle exempelvis kunna ske genom:

- möjlighet till enkel export av redan registrerade utbildningsuppgifter,
- eller genom att myndighetens tjänster utvecklas så att genomförda kursdatum registreras och sammanställs centralt.

Uppgifterna bör därefter kunna göras tillgängliga för föraren via exempelvis "Mina sidor".

Om ambitionen är att skapa en mer flexibel och modern yrkeskompetensutbildning behöver regelverket också ge större utrymme för utbildningsanordnare och åkeriföretag att själva avgöra vilka praktiska inslag som är relevanta och hur dessa bäst genomförs inom respektive verksamhet.

Sveriges Åkeriföretag anser att det är viktigt att även väga in de synpunkter som framförts av andra remissinstanser beträffande grundutbildningen. Även grundutbildningen bör ges möjlighet att utvecklas till en mer flexibel och modern utbildningsform.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Transportstyrelsens förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör transportsektorn för godstransporter på väg.



Ulric Långberg
Samhällspolitisk chef