

vag@transportstyrelsen.se

## **STR:s remissvar: Remiss av Nya föreskrifter om utbildning av förare för behörighet AM och ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:60) om körkortets utformning och innehåll (diariennr. TSF 2023 - 8)**

Det är positivt att Sveriges Trafikutbildares Riksförbund, STR, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag.

### **Sammanfattning**

STR har följande kommentarer:

#### **Allmänt**

STR välkomnar de förslagna föreskriftsförändringarna vilka är ett tydligt steg i rätt riktning och att de är nödvändiga mot bakgrund av den allvarliga trafiksäkerhetsutvecklingen kring denna behörighet totalt sett. STR stöttar fullt ut inriktningen att fokus mer ska läggas på riskbaserad utbildning.

Förslaget innehåller många positiva inslag. STR är tex mycket positivt till att utbildning ska göras på det fordonsslag eleven kommer att köra och att utbildningstiden utökas, vilket ger möjlighet att hjälpa eleverna att nå kursplanmålen. Även införande av de aktiva verben i kursplanen och krav på skyddsutrustning välkomnas. Vidare är det positivt att det anges en minimitid för körning i trafikmiljö samt att rapportering nu föreslås ska ske då eleven ”...uppnått kursplanens mål” och inte bara ”...genomfört” som nu är fallet.

Dock finns det samtidigt en del invändningar, kritik och motförslag.

Principiellt menar STR att det är en svaghet att förslaget inte reglerar vare sig ökade krav på myndigheterna eller krav på utbildarna, utan att processen helt regleras genom innehållet i utbildningen. STR för i kommentarerna ett resonemang kring detta.

De viktigaste invändningarna STR har är följande:

1. **Lärarkrav.** För att den föreslagna förändringen ska göra skillnad krävs ett lärarlyft! Det saknas dock ökade krav på AM-lärare i förslaget.
2. **Involvera föräldrarna!** För att skapa en fungerande helhet och få full effekt, krävs att även föräldrarna involveras i processen och ges ökad kunskap om risker så att de kan bli ett stöd till sina barn. Detta saknas helt i förslaget.
3. **Reglering av fjärrundervisning** är bra, men inte delad grupp! Vi missar viktig möjlighet till attitydpåverkan genom att dela gruppen enligt förslaget. STR förordar i stället att elevgrupper om 16 elever får bli intakta även vid fjärrundervisning.

STR har på sid 5 även konkreta förslag till förändringar inom följande områden:

- Elevreflektion i samband med alla syften i kursplanen
- Reglering av maxtiden för utbildning per dygn
- Konsekvenser för Transportstyrelsens tillsyn
- Ökade krav på lärare för AM
- Regleringen av fjärrundervisning.
- Utbildning på fordon med tre hjul.
- Utbildning i personbil
- Involvering av vårdnadshavarna
- Klargörande kring att häva villkor
- Avsaknad av övergångsregler
- Behov av informationsinsatser och minst 6 månaders framförhållning innan ikraftträdande

## Kommentarer

### A-traktor

Inledningsvis vill STR kommentera avsaknad av reglering av A-traktor i detta förslag.

STR är införstådd med att A-traktorens framtid avgörs i EU varför detta är undantaget i detta föreskriftsarbete. Reglering av detta fordonsslag är en separat process som bekant är minst lika viktig för trafiksäkerheten som reglering av moped på 2 respektive 4 hjul.

Katalysatorn till denna utredning var den kraftiga ökningen av olyckor, antal manipulerade A-traktorer och andra regelöverträdelser. Dock blir det en paradox att den nya föreskriften inte begränsar körning av fordonsslaget traktor A vid 2-hjulsutbildning. Enligt Folksam är inte skadeproblematiken speciellt stor hos mopedbilar och antalet i trafik är ca en tredjedel av antalet A-traktorer. Hela utredningen går därmed runt det största problemet: A-traktorer. I och för sig blir det en längre utbildning och möjlighet till mer säkerhetstänk vilket även gagnar blivande A-traktorförare. STR stöttar f.ö. EU:s förslag att låta det nuvarande fordonsslaget A-traktor omfattas av regelverket för B1 och att det blir ett regelrätt körkort med högre ålder och krav på prov. STR kan förstå det europeiska ifrågasättandet av dessa "cars for kids" i Sverige. Men mer behöver regleras kring detta än bara B1. När EU-direktivet väl är fattat, kommer det krävas en ny översyn av regelverket, oavsett utfall i EU.

### Olycksutvecklingen och provresultatet

Olycksutvecklingen bland unga förare är oroande. AM är instegskörkortet för många förare och präglar förmodligen synsättet till trafiksäkerhet och risktagande under det fortsatta livet som fordonsförare. AM bör dessutom i någon mån kompensera för den generellt minskade trafikutbildningen i allmänna skolan. AM-utbildningen är kort men är viktig då den kommer i en tid då målgruppen är formbar och dessutom som mest riskbenägen. Det är angeläget att samhället skyddar målgruppen bättre än vad som är fallet idag. De föreslagna föreskriftsförändringarna är mycket efterfrågade av utbildarbranschen och är nödvändigt för att bland annat vända olyckstrenden.

Utvecklingen har gått åt fel håll och har gjort så under lång tid: olyckorna ökar för såväl moped, mopedbil och A-traktor och provresultatet försämras. Under de 15 år som gått sedan den nuvarande AM-föreskriften beslutades och infördes, har utvecklingen inom den allmänna skolan avseende bland annat läskunnighet ytterligare försämrats. Inlärnings- och koncentrationsförmågan har försämrats generellt och framför allt har skillnader mellan de bästa och sämsta eleverna ökat. Utredaren väger inte in denna aspekt men oavsett detta, påverkar den naturligtvis oundvikligen förutsättningarna på ett negativt sätt för den relativt korta process som en AM-utbildning omfattar.

STR är inte tillfreds med att hälften av förstagångsproven för AM underkäns. Underkända prov är ett slöseri med tid och pengar och ett uttryck för en kvalitetsbrist i processen. Det manar till eftertanke. De åtgärder som nu föreslås, bör bidra till en bättre fungerande process för såväl elever, vårdnadshavare, utbildare och myndighet. Det är uppenbart att målgruppen behöver mer utbildning och attitydpåverkan och inte mindre. Det framkommer även tydligt i Folksams studie *"A-traktorer och Trafiksäkerhet: En enkätstudie bland föräldrar till ungdomar som kör A-traktor"* (2024) att vårdnadshavarna har mycket ringa förståelse och insikt för vad som krävs och vilka risker som deras barn utsätts för och utsätter andra för.

### **Attitydpåverkan**

Vidare, STR stöttar fullt ut utredarens slutsats att det finns en potential att påverka olycksutvecklingen om man kan ändra förarnas inställning. STR delar även fullt ut utredarnas slutsats att fokus måste vara utbildningen och målsättningen är att få säkrare förare och en mer riskbaserad utbildning. Utredaren konstaterar tex att *"Förarens oaksamhet och avsaknad av trafikvana ses som den främsta orsaken till singelolyckor med tex. mopedbilar."*

### **Positiva inslag**

Det finns en rad positiva och efterlängtrade inslag i förslaget:

- *Utbildning på den fordonstyp som eleven kommer att köra*

STR välkomnar förslaget att utbildning ska göras på det fordonsslag eleven kommer att köra. Den nuvarande situationen med utbildning på ett fordon och nyttjande av ett annat är ologiskt och kontraproduktivt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Det krävs olika upplägg av utbildning för fordon med två jämfört med fyra hjul.

Bland de många positiva inslagen i förslaget vill STR även nämna följande:

- *De aktiva verben*

STR menar att det är bra att betydelsen för de aktiva verben i kursplanen (4 kap, §2) finns med i föreskriften. Det gör det till exempel tydligare för de som ska ansöka om tillstånd när de skriver undervisningsplan för sin utbildning.

- *Krav på skyddsutrustning*

STR menar att det är bra att detta skrivs in i föreskrift. Det har ett stort värde att påverka unga förare till att tänka till både i teorin och vid den praktiska körningen kring klädsel.

- *Rapportering*

I 16 § Framgår att ”Rapportering enligt 7 § förordningen (2009:186) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar, ska ske genom elektronisk överföring i ett system som Transportstyrelsen tillhandahåller.”

STR är positivt till att förslaget nu innebär att rapportering ska ske då eleven ”...uppnått kursplanens mål” och inte bara ”genomfört” som nu är fallet. Detta stärker utbildaren i sin roll vilket STR anser är positivt och angeläget då det, som framkommer i Folksams undersökning, förekommer vårdnadshavare med lägre kunskap och insikt i risker och behov av utbildning för sina barn.

- *Utökad utbildningstid och hjälpa eleven nå kursplanens mål*

Utökad utbildningstid har efterfrågats under många år och det är mycket positivt att det nu föreslås. STR kan konstatera att totaltiden för AM-utbildning har ökats från minst 12 timmar till minst 18 timmar vilket innebär en **50% ökning**.

Minimumtiden för **teorin** har nu blivit tio timmar. Tidigare föreskrift var kravet minst 12 timmar utbildning varav minst fyra skulle vara praktiska. Det innebär ofta att det blev åtta timmar teori, som nu alltså blir minst 10 timmar vilket innebär en **25% ökning**.

STR konstaterar vidare att det i föreskriftsförslaget inte har tillkommit speciellt mycket krav på mer innehåll, vilket borde innebära att dessa två extra timmarna kommer kunna användas till att skapa mer reflektion och insikter. Denna extra utbildningstid menar STR ska användas för att hjälpa eleven att komma till det stadiet att man har fakta, kan reflektera över sitt egenansvar och därmed nå självständighet i sitt agerande. Detta är helt i linje med STR:s pedagogiska grundsyn vilken strävan mot att eleven inte ska vara bedömningsberoende utan nå självständighet.

Tiden för praktik är f.n. minst fyra timmar och föreslås nu utökas till minst åtta timmar praktisk undervisning vilket innebär en **100% ökning**. STR har tidigare önskat att det skulle anges en minimitid för utbildning i trafikmiljö. Det finns med i den nya föreskriften och välkomnas.

Vid de praktiska timmarna kommer den utökade utbildningstiden kunna användas till att verkligen översätta kunskapen från teoretiskt kunnande till praktisk färdighet. Timmarna kommer också kunna användas till att hjälpa eleven nå högre nivå av självständighet, något som Transportstyrelsens tillsyn återkommande rapporterat om varit en brist vid tillsynsärenden. Idag hinner eleven inte nå självständighet. Om AM-lärare av tidsskal väljer att köra före eleven, når man inte målen. Med den utökade utbildningstiden skapas möjligheter att hjälpa eleven att nå självständighet och större trygghet och säkerhet i sin körning. STR anser vidare att grupputbildning är nödvändigt för nå attitydpåverkan för 15-åringar.

## **Förslag till ändringar i förslaget i syfte att ytterligare förbättra förslaget och nå avsedda effekter**

### **Elevreflektion i samband med alla syften i kursplanen**

STR anser att ändelsen i 4 kap, §3 ”... Dessutom ska eleven få möjlighet att reflektera över sin egen förmåga och händelser under utbildningen.” är utmärkt och även borde finnas med i de andra syftes-styckena i kursplanen. Reflektion är lika viktig i alla 4 momenten.

### **Reglering av maxtiden för utbildning per dygn**

I sammanhanget vill STR peka på att maxtiden för antal utbildningstimmar per dygn inte regleras i förslaget. STR har tidigare framfört önskemål om detta till Transportstyrelsen med motivet att målgruppen är unga människor vars förmåga och förutsättningar till uthållighet och koncentrationsförmåga dels varierar, dels måste förväntas vara generellt lägre än vuxna människors. Utan reglering av maxtid finns en risk att utbildare, kanske med påtryckning från eleverna och dess vårdnadshavare, väljer alltför långa utbildningspass vilket kan innebära risker men framför allt innebära försämrad utbildningskvalitet och effekt.

### **Konsekvenser för Transportstyrelsens tillsyn**

En fråga STR anser är central i sammanhanget är hur Transportstyrelsens tillsynsavdelning kan kontrollera att dessa föreslagna föreskriftsförändringar kan efterlevas? Med tanke på att Transportstyrelsen i flera års tid haft AM som ett av sina fokusområden, tyder det på att regelverket redan innan kommande föreskriftsförändring inte efterföljs som det ska av alla utbildare.

STR efterfrågar betydligt mer tillsyn och snabbt agerande när det upptäcks felaktigheter. Den primära målgruppen, 15-åringar, är barn och har av förklarliga skäl varken vana att köpa utbildning eller erfarenhet av just denna utbildning. Deras vårdnadshavare har förmodligen erfarenhet av att betala för utbildning, men normalt inte för just denna och dessutom deltar de inte på undervisningen och de flesta har heller inte genomgått AM-utbildningen då de relativt nyligen. Vi har därför att göra med en svag kund vars intressen måste bevakas av systemet. Därför kan inte processen lämnas åt marknadskrafterna att reglera, då dessa inte fullt ut fungerar av ovan nämnda skäl. Därför är tillsyn centralt.

Den som gör rätt måste få känna att det är värt det extra arbetet som det innebär att vara påläst och följa gällande föreskrifter. De som inte är pålästa eller till och med medvetet fuskar, måste känna av riskerna det innebär. De ska vara lätt att göra rätt och det ska kosta att vara slarvig och göra medvetna fel.

### **Ökade krav på lärare för AM**

STR konstaterar att utredningen tyvärr tydligt avgränsar sig från frågan om ändrade lärarkrav trots att man konstaterat att det är viktigt att AM-lärare är väl kvalificerade. Detta är lite paradoxalt och behöver diskuteras mer ingående.

STR har länge efterfrågat ökade krav på AM-lärare och menar att avsaknaden av detta är utredningens stora brist. Konsekvensen vi riskerar av detta är att vi inte får full effekt av föreskriftsförändringarna. Behovet av AM-lärare med en specifik grundutbildning och även återkommande vidareutbildning, förstärks av det faktum att vi under många år sett en

gradvis minskad efterfrågan på kunskaper, ökat provfokus och ökat chansande vid prov etc, som följd.

Den målgrupp AM-läraren idag möter är en tiktok-generation som reflektionslöst tex. likställer Youtube-videos med lektioner. Den korta tid som en AM-lärare har på sig att inte bara utbilda om regelverket, men även att få de 15-åriga barnen att förstå allvaret i dessa regler och konsekvenserna av medvetna felval, ställer mycket stora krav på lärarens kompetens och erfarenhet. STR förespråkar sedan länge att det ska ställas krav på lärarna om specifik AM-utbildning och årlig fortbildning. Det behövs ett "lärarlyft" även för AM-utbildarna för att bättre informera och utbilda mot de krav som finns för AM-utbildare. Mer riskbaserad AM-utbildning kräver bättre utbildade lärare.

STR förordar av ovannämnde skäl, följande lärarkrav:

- Specifik lärarutbildning och kompetens för AM-utbildare
- Minst årlig fortbildning
- Krav på speciell riskkompetens för AM-lärare

## **Reglering av fjärrundervisning.**

STR välkomnar en begränsning av fjärrundervisning i AM-utbildningen. STR anser att AM-utbildningen i grunden bör vara en fysisk kurs för att nå fram på bästa möjliga sätt till den 14 till 15 åriga mottagargrupp med dess utmaningar som dessa ger oss pedagoger nu och i framtiden. För att kunna påverka attityden till att utbilda sig och tänka rätt i trafiken på ett tillfredsställande sätt, är en begränsning av tiden för fjärrundervisning i linje med detta. Det är viktigt att kunna hålla eleverna aktiva och detta är betydligt enklare, mer naturligt och mer effektivt vid fysiskt möte. Därför är fysiska träffar generellt att föredra.

STR är dock negativ till den föreslagna begränsningen till åtta deltagare per tillfälle i stället för hela gruppen á 16 deltagare. STR menar att den innebär pedagogiska negativa effekter för utbildaren och en kostnadsökning för kunden. I stället anser STR att det vore bättre med mer krav på AM-lärare och kanske möjligen även ytterligare begränsning i tid, men inte en begränsning i antal deltagare per tillfälle.

STR menar även att undervisning i digital form är effektivt i vissa sammanhang. Det möjliggör täta och kostnadseffektiva kontakter och överföring av fakta. Digital form fungerar bra för uppföljningar och för kontakter med föräldrar, men sämre för utbildning och attitydpåverkan.

## **Utbildning på fordon med tre hjul.**

STR konstaterar avseende §11 att vid körkortet omfattas både 2,3 och 4-hjuliga fordon men avseende utbildning omfattas endast två eller fyra. STR menar att föreskriften bör möjliggöra och säkerställa att utbildning även kan ges på fordon med tre hjul.

## **Utbildning i mopedbil**

STR menar att det skulle innebära en lägre kostnad och bättre och säkrare utbildningsmiljö för eleverna om utbildning istället kan ske i personbil med LGF-skyld.

Bättre utbildnings- och arbetsmiljö är motiv som även gäller läraren. Dessutom, är det ens tekniskt möjligt att installera dubbelkommando?! Detta har inte beaktats i konsekvensutredningen. Elevens fordon kan förvisso användas, men vad blir effekten avseende försäkringsskydd vid olycka?!

STR tolkar det som att detta inte är något formellt krav att läraren medföljer i elevens fordon och att det enligt 4 kap KKF framgår att mc och moped får användas av utbildaren. STR menar principiellt att det hade varit betydligt bättre om en vanlig personbil med LGF-skylt kunde användas, men förstår att detta inte är möjligt med nuvarande körkortslagstiftning.

### **Involvering av vårdnadshavarna**

STR saknar involvering av vårdnadshavarna i processen. Det finns olika sätt att göra det på men det måste göras. STR menar att en introduktionsutbildning för vårdnadshavare till AM-körkortstagare, motsvarande den som sedan 2006 finns för B, bör utredas och värderas men det finns säkert andra typer av lösningar också. Behovet är tydligt. Folksam har tex nyligen i sin aktuella A-traktor studie kunnat konstatera att det råder en stor och nästan skrämmande diskrepans mellan vilka risker en A-traktor innebär och vad vårdnadshavare tror. Vårdnadshavarna har bevisligen mycket ringa förståelse och insikt för vad som krävs och vilka risker som deras barn utsätts för och utsätter andra för.

### **Klargörande kring att häva villkor**

STR efterfrågar ett förtydligande hur det ska gå till att häva villkor rent praktiskt. Vad ska tex. eleven göra? Hur ser ansvarsfördelningen ut mellan parterna. Det bör vara ett klart och tydligt förfaringsätt som inte kan missförstås och ej heller inbjuder till missbruk. I förslaget hänvisas till rubriken "Undervisningstid" men STR kan inte se att detta förklarar hur det ska ske i praktiken. STR:s förslag angående hävande av villkor är att det är utbildaren som ska rapportera.

### **Avsaknad av övergångsregler**

STR önskar klarhet i vilka övergångsregler som kommer att gälla och saknar en analys av detta och ett förslag till sådan. Vad kommer tex gälla avseende giltighetstider i övergången mellan de nuvarande och de nya föreskrifterna?! Detta saknas i konsekvensutredningen.

### **Behov av informationsinsatser och minst 6 månaders framförhållning innan ikraftträdande**

STR instämmer i utredarens skrivning i punkt 9 i Konsekvensutredningen kring behov av att informationsinsatser bör göras till både utbildare och allmänhet. Det måste finnas tillräcklig tid mellan beslut och ikraftträdande för att myndigheter och utbildare ska hinna göra undervisningsplaner och anskaffa lämpliga fordon. För denna nya föreskrift kommer innebära att alla som vill söka tillstånd kommer behöva inkomma med nya undervisningsplaner. Det innebär att det finns ett stort jobb att göra för många tillståndshavare och Transportstyrelsen, samt STR som vill ge stöd till sina medlemmar i detta arbete. Önskvärt är en framförhållning á minst sex månader från beslut till att de nya föreskrifterna ska träda i kraft.

STR ser en risk här och det är att stor del av de nu aktiva AM-tillståndshavarna inte påbörjar detta arbete så snart det går, utan i värsta fall väntar med allt till början av 2025. Det kan ge effekterna att ansökningarna hopar sig inför inträdet av den kommande AM-

föreskriften. STR kommer göra vad vi kan för att förmedla till våra medlemmar om denna risk och deras arbete med nya ansökningar till Transportstyrelsen.

STR önskar av ovan nämnda skäl därför en skyndsam hantering till färdig föreskrift.

Landskrona den 14 juni 2024

Med vänlig hälsning

**SVERIGES TRAFIKUTBILDARES RIKSFÖRBUND**



Maria Stenman

Förbundsordförande