

vag@transportstyrelsen.se

STR:s remissvar: Omremiss av Nya föreskrifter om utbildning av förare för behörighet AM (diariennr. TSF 2023 - 8)

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

Sammanfattning

STR välkomnar de förslagna föreskriftsförändringarna vilka är ett tydligt steg i rätt riktning och helt i linje med STR:s pedagogiska grundsyn och med principerna för GDE-matrisen.

Principiellt anser STR att körkortsprocessen och förarutbildningen till stor del är en outnyttjad resurs för att fostra och förbereda unga människor för ett långt liv som trafiksäkra trafikanter då fokus är på prov och inte på utbildningsprocessen och kunskaper för ett livslångt lärande i trafiken. Det är mot denna bakgrund därför mycket positivt att detta förslag innebär mer utbildning. Det innebär även att en det borde ställas högre krav på utbildare samt att tillsynen är effektiv. Det är även uppenbart att handledarnas insikter och kunskapsnivå måste höjas för att förstå risker och bättre kunna påverka sina barn till ett säkert trafikbeteende.

Det STR saknar i detta förslag är därför lärarkrav, att vårdnadshavarna involveras samt att regeringen av fjärrundervisning innebär begränsning i möjlighet till attitydpåverkan.

STR är införstådd med att A-traktorernas framtid avgörs i EU varför denna fråga är undantagen i detta föreskriftsarbete. Reglering av detta fordonsslag är en separat process som bekant är minst lika viktig för trafiksäkerheten som reglering av moped på två respektive fyra hjul. Sett till olycksutvecklingen kan den till och med vara ännu viktigare.

STR har följande kommentarer:

Allmänna kommentarer

STR framförde i remissvaret för det ursprungliga förslaget (*från den 14/6, 2024*) ett antal synpunkter. STR konstaterar att en del hörsammats men att flera inte föranlett ändringar och att detta motiveras och förklaras i konsekvensanalysen i omremissen. STR har dock inte ändrat ståndpunkt i dessa frågor och väljer därför att framföra dessa igen med vissa anpassningar och kommentarer till de förändringar som Transportstyrelsen nu föreslår i denna omremiss.

STR välkomnar sammanfattningsvis stora delar av 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 mer fokus ska läggas på riskbaserad utbildning och välkomnar att det nu blir mer styrning och tydlighet kring hur målen ska uppnås. Detta ställer större krav på oss som utbildare vilket även det välkomnas.

STR delar Transportstyrelsens tillsynsverksamhets iakttagelse och slutsats ”...att med kort tid för körning i trafik kan det vara svårt att hinna uppnå en färdighetsnivå där eleverna kan köra självständigt. (sid 3)” och är positivt till utökning av antalet utbildningstimmar vilket ökar möjlighet att nå kursplanemålen. Detta förslag är helt i linje med STR:s pedagogiska grundsyn och med principerna för GDE-matrisen.

Det är viktigt att komma ihåg att AM-körkortet är den grundläggande utbildningen för självständigt framförande av fordon i trafik och det är därmed även ingången till körkortsprocessen för högre behörigheter. Det är viktigt att detta blir rätt, speciellt mot bakgrund av att ”Generation Z” respektive ”Generation Genväg” gärna söker snabbaste vägen och inte ser upprepade underkända prov som negativt utan snarare normalt. Dessutom ska vägas in att provmyndigheten Trafikverket generellt i sin kommunikation för alla behörigheter uppmanar till tidig provbokning och erbjuder snabba möjligheter till obegränsade omprov, vilket sänder signaler att kunskaper är underordnat vilket i slutändan således förstärker problemet.

STR är positivt till införande av s.k. aktiva verb i kursplanen och även 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.

Det finns dock fortfarande en del invändningar, kritik och motförslag vilka STR vill framföra här.

STR beklagar inledningsvis att det nya förslaget inte reglerar att utbildning ska göras på det fordonsslag som 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.

Principiellt menar STR att det är en svaghet att även det nya förslaget saknar regleringar av ökade krav på myndigheterna samt krav på utbildarna, utan att processen helt regleras genom innehållet i utbildningen. STR för ett resonemang kring detta i kommentarerna.

De viktigaste invändningarna STR har till förslaget är således fortfarande:

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 vårdnadshavarna!** 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 med början på sid 6 även konkreta förslag till förändringar inom följande områden:

- Reglering av maxtiden för utbildning per dygn
- Definition av begreppet ”körning”
- Begreppet ”anmälan” kan ersättas med ”påanmälan”

- Formuleringen ”...dessutom ska eleven få möjlighet att reflektera...” bör finnas i alla syften i kursplanen
- Konsekvenser för Transportstyrelsens tillsyn
- Ökade krav på lärare för AM
- Regleringen av fjärrundervisning.
- Utbildning i personbil
- Mopeder under utbildning – förtydligande
- Teoriundervisningen – förtydligande
- Involvering av vårdnadshavarna
- Möjligheten att koppla utbildningen till krav på villkor på körkortet
- Behov av informationsinsatser och minst 6 månaders framförhållning innan ikraftträdande

Ytterligare kommentarer

A-traktor

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

STR är införstådd med att A-traktorernas framtid avgörs i EU varför denna fråga är undantagen 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. Sett till olycksutvecklingen kan den till och med vara ännu viktigare.

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 körprov. 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.

Utvecklingen av provresultatet för AM-kunskapsprov kan inte sägas var tillfredsställande. På tio år har tex. godkännande nivån sjunkit med 20 procentenheter för förstagångsprov totalt sett och idag blir färre än hälften blir godkända vid första försöket. STR är absolut inte tillfreds med att hälften av förstagångsproven för AM underkänns. Vid sidan av konsekvensen för körkortsaspiranten i form av extrakostnader, blir konsekvensen av ökad andel omprov att det uppstår kunskapsluckor. STR arbetar hårt för att vända denna trend och menar att det behövs olika åtgärder för att förbättra provresultaten. STR:s medlemmar kan tydligt märka den försämring i 15-åringarnas inlärnings- och koncentrationsförmåga som uppstått över tid vilket rapporterats från olika mätningar, bland annat PISA. Det finns inga enskilda lösningar på detta och AM-processen är mycket kort i tid.

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 Folksamns studie "A-traktorer och Trafiksäkerhet"¹ 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 oaktsamhet och avsaknad av trafikvana ses som den främsta orsaken till singelolyckor med tex. mopedbilar.*"

Positiva inslag

Det finns en rad positiva och efterlängtnade inslag i förslaget:

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 krav på skyddsutrustning nu föreslås ska ingå i föreskrift. Det har ett stort värde att påverka unga förare till att tänka till både i teorisk och vid den praktiska körningen kring klädsel.

¹ "A-traktorer och Trafiksäkerhet: En enkätstudie bland föräldrar till ungdomar som kör A-traktor" (2024)

- *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 Folksam 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 således mycket positivt att detta nu föreslås. STR kan konstatera att totaltiden för AM-utbildning har ökats från minst tolv timmar till minst 17 timmar vilket ungefär innebär en 40% ökning. Minimumtiden för teorin har nu blivit tio timmar. Tidigare föreskrift var kravet minst tolv timmar utbildning varav minst fyra skulle vara praktiska. Det innebar ofta att det blev åtta timmar teori, som nu alltså blir minst tio timmar vilket innebär en 25% ökning.

STR konstaterar vidare att föreskriftsförslaget borde innebära att de 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 sju timmar praktisk undervisning vilket innebär en 75% 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. 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 en väldigt givande metodik för nå attitydpåverkan, kanske speciellt när det rör unga människor.

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

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.

Definition av begreppet ”körning” (4 kap. Kursplan, 1§ m.fl.)

STR menar att det behövs ett klagörande och en definition av begreppet ”körning”. STR menar som pedagoger att körning är en undervisningsmetod för att nå uppsatta kunskaps- och färdighetsmål, men det finns andra som främst demonstration, reflektion och diskussion vilket vid behov kan nyttjas i trafikmiljö men med stillastående fordon. Utifrån ett tillsynsperspektiv, är tex. en demonstration att betrakta som ”körning”? STR konstaterar att Transportstyrelsen använder begreppen ”...*praktiska moment*” och ”*körning i trafik*” synonymt i sin konsekvensanalys. STR menar i stället att begreppet ”körning” kan ersättas av begreppet ”*praktiska moment*”. Det harmoniserar även till strecksatsen att ”*eleven ska få möjlighet att reflektera över sin egen förmåga och händelser under utbildningen*” vilket mest effektivt uppnås i direkt anslutning till den praktiska utbildningen när erfarenheterna och intrycken är färskas och aktuella.

Begreppet ”anmälan” kan ersättas med ”påanmälan” (§15, Ändring av verksamheten)

”Påanmälan” av lärare är ett begrepp som används även av myndigheterna och blivit ett vedertaget begrepp för en viktig åtgärd. I syfte att undvika begreppsförvirring och missförstånd, föreslår STR att ”påanmälan” genomgående används i stället för ”anmälan”.

Formuleringen ”...dessutom ska eleven få möjlighet att reflektera” bör finnas i alla syften i kursplanen

Kravet på att elev ”...ska få möjlighet att reflektera över sin egen förmåga...” stöts av STR och är helt i linje med STR:s pedagogiska grundsyn och med principerna för GDE-matrisen. STR anser att det borde anges i samtliga syften i kursplanen, dvs ”Körning med moped i olika sammanhang” samt ”Personliga förutsättningar och mål i livet”, även om det kan tyckas vara en självklarhet för en seriös och skicklig utbildare, stöttar det att motivera för elev, föräldrar men även nya trafiklärare att detta är ett självklart inslag i utbildningens alla delar.

Konsekvenser för Transportstyrelsens tillsyn

En fråga STR anser är central i sammanhanget är hur Transportstyrelsens tillsynsavdelning kan kontrollera att dessa föreslagna föreskriftsändringar 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. En annan indikator för detta är det vikande provresultatet.

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 det är en relativt ny behörighet. 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 Tik tok-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 ovannämnda 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 fjärandervisning 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 i personbil

STR menar att det skulle innebära en lägre kostnad och bättre och säkrare utbildningsmiljö för eleverna om utbildning i stället kan ske i personbil med LGF-skyld. Detta skulle ge en bättre utbildnings- och arbetsmiljö för alla. 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-skyld kunde användas, och då detta inte är möjligt med nuvarande körkortslagstiftning, bör lagstiftningen ändras.

Mopeder under utbildning - förtydligande

I 1 kap. 2§, listas fyra punkter för att beskriva vilka mopeder som får användas under utbildning. Men i 3 kap. 9§ är det formulerat ”De mopeder som används vid utbildningen ska vara registrerade i vägtrafikregistret som moped klass I och vara lämpliga för utbildningen.” Texterna är förvisso inte motsägelsefulla i sig, men det är de facto olika formuleringar. Vi frågar om det inte vore bättre att genomgående använda formuleringen i 1 kap. (om det ens behöver stå på två olika ställen i föreskriften).

Teoriundervisningen - förtydligande

I 3 kap. 7§: ”Trots 5§ 3 får en mindre del av teoriundervisningen...”

Här önskar vi att det i föreskriften framgår det som står i konsekvensutredningen sid 11, där det står ”...mindre än hälften av teorin...”.

För närvarande är det tydligt vad som avses, men om några år när den nya föreskriften är införd, finns det en risk att budskapet från konsekvensutredningen har gått förlorat och det då uppstår oklarheter kring exakt hur stor del som får bedrivas som fjärandervisning.

Vi önskar att detta blir lika tydligt som till exempel:

- timmarna för teoriundervisning (minst 10 tim)
- timmar för praktiskundervisning (minst 7 tim var av minst 5 i trafikmiljö)
- antal elever vid teorin (högst 16 st)

- övningskörning på övningsplats (högst 4 per lärare)
- antal mopeder vid övningskörning på övningsplats (minst 1 moped per elev)

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 vårdnadsavare 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-traktorstudie ”A-traktorer och Trafiksäkerhet” kunnat konstatera att det råder en mycket stor 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.

Möjligheten att koppla utbildningen till krav på villkor på körkortet

STR anser i likhet med utredaren att möjligheten att sätta villkor på körkortet utifrån vilken AM-utbildning föraren gått vore det bästa alternativet eftersom det innebär att de blivande mopedförarna genomgår en AM-utbildning där de övningskör med ett fordon som har samma antal hjul som det de faktiskt avser att köra ute i trafiken. STR beklagar att detta utgår och menar att det borde gå att utreda huruvida det kan införas i ett senare skede då det systemskifte som refereras till är genomfört.

STR menar principiellt att det finns anledning att se över myndighetens resursfördelning avseende systemutveckling då nödvändiga reformer inom körkort och förarutbildningen erfarenhetsmässigt alltför ofta får stå tillbaka för systemsatsningar på andra områden, vilket är svårt att förstå, särskilt mot bakgrund av myndighetens mycket kraftiga höjningar av tillstånds- och tillsynsavgifter under senare år.

Behov av informationsinsatser och minst sex 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 principiell risk att stor del av de nu aktiva AM-tillståndshavarna inte i god tid påbörjar arbetet med övergång till nya föreskrifter vilket kan ge effekten ansökningarna hopar sig inför inträdet av den nya föreskriften.

Då Transportstyrelsen föreslår att föreskriftsförslaget träder i kraft den 1 december 2025, bör beslut således fattas absolut senast den sista maj, 2025.

Landskrona den 28 februari 2025

Med vänlig hälsning

SVERIGES TRAFIKUTBILDARES RIKSFÖRBUND

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Maria Prole', written in a cursive style.

Maria Prole

Förbundsordförande