

Infrastrukturdepartementet  
[li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)  
[li.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

## **STR:s remissvar: Transportstyrelsens utredning ”Översyn av förarutbildningssystemet för behörighet B (TSG-2023-1619)**

### **Sammanfattning**

Sveriges Trafikutbildares Riksförbund, STR, är en branschorganisation som representerar cirka 75 procent av landets trafikskolor. STR organiserar omkring 750 utbildningsverksamheter, av olika storlekar, som bedriver yrkesmässig förarutbildning och sysselsätter runt 3 000 trafiklärare. Varje år utbildar våra medlemsföretag över 200 000 personer inom alla olika behörigheter och transportslag. En stor och viktig del av förbundets verksamhet är att verka för en kvalitativ utbildning som leder till trygga, säkra och miljömedvetna förare.

STR har varit remissinstans vid ett flertal utredningar om förarutbildningssystemet sedan millennieskiftet. STR välkomnar denna utredning och anser att den innehåller en del bra förslag. STR håller med om att det måste bli enklare för körkortstagare att förstå vad som ska uppnås i förarutbildningen och att de behöver mer stöd för att bli ”trafiksäkra, risk- och miljömedvetna förare”. STR har samtidigt förståelse för utredningsuppdragets komplexitet.

Utredningen är dock otillräcklig för att i grunden påverka de problem och utmaningar som finns i svensk förarutbildning om målet är ökad mobilitet i kombination med ökad trafiksäkerhet. För att påverka detta krävs möjlighet för trafiklärare att göra sitt jobb såsom Transportstyrelsens kursplan och de högre målen i GDE (Goals for Driver Education) kräver, dvs att skapa relationer, bygga förtroende, skapa djupare förståelse och insikter hos körkortskandidaterna samt påverka deras attityder. Problemen och utmaningarna i det svenska förarutbildningssystemet kommer dessutom att öka om det i slutändan beslutas om en obligatorisk ålderssänkning av körkortsåldern i det europeiska fjärde körkortsdirektivet. Skulle det bli verklighet, kräver det kompensatoriska åtgärder för att motverka de negativa effekter som detta oundvikligen får på trafiksäkerheten, med den kunskap om hjärnans mognad som vetenskapen konstaterat.

STR anser därför att en SOU bör komplettera denna utredning och ta ett bredare, djupare och mer långsiktigt grepp över utbildningssystemet för att kompensera för de negativa trafiksäkerhetseffekter som en ålderssänkning av körkortsåldern oundvikligen får. En SOU motiveras även av det faktum att myndigheterna Transportstyrelsen och Trafikverket är relativt nya i sina funktioner sedan delningen av Vägverket år 2010 och att dessa myndigheters roll i systemet borde analyseras och vägas in, vilket inte gjorts hittills. Framför allt ser STR ett stort behov av att Trafikverket Förarprovs verksamhet analyseras och vid behov revideras då STR anser att myndighetens agerande får en direkt motverkande effekt genom konstant ökad provvolym och uppmaning om tidig provanmälan, bidrar till att

förstärka chansandet vid förarprov. I sin ambition att ge bra service förstärker man därmed problemet, snarare än löser det.

## Inledning

STR menar principiellt att det idag finns mycket evidens och erfarenhet inom körkortsområdet för att kunna avgöra vilka vägval och metoder som är bäst lämpade för att uppnå maximal mobilitet inom ramen för nollvisionens delmål samtidigt som miljöpåverkan minimeras. Berörda myndigheter, utbildare och forskare borde samverka bättre för att enas om gemensamma, operativa, mål inom körkortsområdet vilka gagnar individ och samhälle men även enas om åtgärder på kort och lång sikt för att nå dessa. Förutbildningssystemet bör därför utformas så att det för alla parter både är lätt, och lönar sig, att göra rätt från början. Idag sviker systemet dem som är i störst behov av stöd och struktur.

Ett exempel är samspelet mellan kunskap och kontroll, mellan utbildning och prov, mellan utbildarbranschen och Trafikverket Förarprov. Ett grundläggande problem är systemets provfokusering. STR anser inte att denna utredning tillräckligt väl analyserar och fokuserar på detta och ej heller på provmyndigheten Trafikverkets uppdrag, sättet man utför sitt uppdrag och de konsekvenser som det får. STR menar principiellt att den professionella förutbildningsbranschen är en outnyttjad resurs, bland annat för att förse Trafikverket Förarprov med ett bra planeringsunderlag med provbehovsestimering. Vi utvecklar synen på Trafikverket förarprov under flera rubriker i detta svar.

STR framför i detta svar kommentarer på de konkreta förslag som finns i utredningen. STR hoppas att den kunskap och erfarenhet som professionella utbildare har, tas tillvara om det blir aktuellt med förändringar av utredningsförslagen.

## Kommentar kring uppdraget

Denna utredning syftar till att ”...*fler blivande förare kommer bättre förberedda till förarprovet och når ett godkänt resultat.*” Om uppdraget endast begränsas till att nå ett förbättrat provresultat, hade en enkel lösning varit att utgå ifrån de grupp som sedan 25 år tillbaka har ca 30 % bättre provresultat på att förbereda elever, dvs. professionella trafikutbildare. Således, varför inte låta alla körkorts kandidater anmälas till prov via trafikskola och samtidigt stärka tillsyn och krav på tillståndsinnehavare för professionell förutbildning?!

STR förutsätter dock att den övergripande målsättningen också är att förutbildning primärt ska bidra till Nollvisionen och att det viktigaste styrdokumentet för detta är GDE (Goals for Driver Education). Provet är oundvikligen ett stickprov vilket endast mäter den absolut lägsta nivån som samhället kan acceptera för att en individ ska få rätt att köra självständigt. De högre målen i GDE låter sig inte testas på denna begränsade tid och provet utgör därför endast en mycket grov estimering för hur trafiksäker individen blir.

Det faktum att provresultaten för behörighet B har försämrats under drygt 25 år, är *symtom* på ett grundproblem, inte grundproblemet i sig. Ett annat återkommande symptom är köer och långa väntetider till prov. Grundproblemet är kompetensbrist och bristande förståelse för vad som krävs för att bli en säker förare och sedan fortsätta att utvecklas som sådan, dvs. livslångt lärande. Körkortsprocessen har i praktiken utvecklats till en form av statligt körkortslotteri. Denna utveckling måste brytas och det kräver ett bredare uppdrag än denna utredning har fått.

STR anser således att uppdraget för denna utredning i grunden är för smalt då det inte räcker med att nå ett bättre provresultat för att få nödvändiga förbättringar av trafiksäkerheten (och kompetens kring klimatsmart mobilitet). Uppdraget borde breddas till att utreda hur vi i framtiden kan lösa kommande förändringar och utmaningar i infrastrukturen och förse samhället med nödvändig trafikkompetens för att få transporter och försvar att fungera.

Utredarna skriver (sid 173) att *"Flera av de förslag som föreslås syftar till att ge de blivande förarna ett bättre stöd inför och under förarutbildningen vilket förväntas leda till att de på ett bättre sätt kan tillgodogöra sig de kunskaper och färdigheter som krävs för att bli trafiksäkra, risk- och miljömedvetna förare."* STR delar denna ambition och utredarnas förslag kan förvisso innebära en viss förbättring jämfört med dagens situation, men räcker såldes inte för att göra mer än en marginell skillnad.

Det finns mycket kunskaper i dag baserat på forskning både nationellt och internationellt som borde nyttjas och vägas in i helheten avseende vad som krävs och ger effekt när det gäller trafiksäkerhet och hur utbildningssystem för körkort bör utformas. STR menar att den aktuella utredningen inte i alla avseenden och tillräckligt på djupet väger in forskningen i sina slutsatser. GDE omnämns tex endast i förbifarten kring simulatorer.

I sammanhanget måste man även komma ihåg att dagens förarutbildningssystem är baserat på ett Sverige som i stora delar inte längre existerar och som har förändrats i grunden. Vi har sedan början av 90-talet endast haft förändringar av vissa delar i förarutbildningssystemet, men inte av helheten. Under denna period har dock samhället förändrats i många avseenden varav inom främst tre områden som på olika sätt påverkar körkortstagandet:

- Kärnfamiljen och tillgången till handledare
- Utvecklingen inom skolan
- Immigration

Den aktuella utredningen berör inte dessa områden mer än lite översiktligt om immigrationen och de språkproblem som uppstår som en konsekvens samt deskriptivt kring hur körkortstagarna fördelas i olika åldersgrupper etc. Under 2000-talet har invandringen till Sverige varit mångdubbelt högre än vad som prognostiserats vid millennieskiftet vilket utbildningssystemet tex. inte anpassats till.

STR menar principiellt att det för att kunna förstå och föreslå rätt åtgärder i en fungerande helhet, krävs en djupare analys av dessa samhällsförändringar än denna utredning gör. Körkortsprocessen är ingen isolerad företeelse utan föregås och påverkas av en rad faktorer inom samhället, som tex utvecklingen i grund- och gymnasieskolan, värderingar och attityder bland unga i samhället, värnplikten, familjebildning, digitaliseringen etc.

## **Kommentar kring provresultat och körkortskostnaden**

På samma sätt som trafikolyckor är ett grovt mått på trafiksäkerhet är provresultaten ett grovt mått på hur väl ett förarutbildningssystem fungerar för sitt uppdrag att producera tillräcklig trafikkompetens och säkra förare. Detta för att möta såväl individens som samhällets behov av säker och klimatsmart mobilitet. Principiellt kan sägas att låga provresultat (där hälften eller fler underkänns) är en indikation på ineffektivitet i systemet och i ett europeiskt perspektiv presterar Sverige bland de absolut sämsta i detta avseende. Detta faktum borde mana till eftertanke och självkritik. Endast lite drygt 52% av förstagångsproven för körproven godkänns och sjunker sedan många år tillbaka (med undantag för pandemin då begränsad provvolym gjorde att systemet plötsligt började fungera bättre då det skapades tid och incitament för utbildning såsom det är tänkt att fungera). Trafikverket Förarprov

resonerar dock som att det inte är något märkligt att endast hälften klarar sig första gången och att normen för majoriteten har blivit att göra provet tre gånger. Vilka kunskapsbrister och bristande färdigheter döljs bland dessa otaliga omprov?! Vid provet kan man haft tur att få testa det man övat på och redan behärskar, men det kan finnas stora kunskapsbrister som inte testats på den korta tiden. (jmf ”Swiss cheese model” – riskanalys inom bland annat flyget <sup>1</sup>). Man kan här jämföra med universitet och högskola där man endast har rätt till ett omprov under kursperioden.

Uppdraget är även att beakta körkortskostnadens utveckling. En grundläggande parameter för kostnaden är effektivitet och så länge den är låg, är det i praktiken körkortstagarna som betalar ett högt pris för systemets skenbara frihet att få misslyckas utan att få veta varför. Körprovet kostar sedan höjningen vid årsskiftet ca 2,5 gånger mer än vad en körlektion normalt kostar och är ett mycket ineffektivt sätt att få de kunskaper som behövs. **STR menar att för att värna individernas ekonomi, måste staten ta ett större ansvar och ge struktur och stöd.** Trafiksäkerhet måste få kosta! All kompetensutveckling måste få kosta, särskilt inom trafiksäkerhet. Andra certifikat inom aktiviteter som utkräver ett ansvarstagande har krav på utbildning, tex flygcertifikat och dykcertifikat. T.o.m. krävs numera ett motorsågskörkort för alla, oavsett vana av skogsarbete och tidigare hantering av motorsågar. Sverige har idag, utifrån denna synvinkel, en extrem syn på förarutbildning när man jämför med övriga Europa där andra länder har obligatorisk körutbildning och därmed även bättre provresultat <sup>2</sup>.

STR konstaterar att utredningsförslaget från Transportstyrelsen visserligen omfattar några aspekter och åtgärdsförslag även kring förarprovet, men att där saknas en djupare analys kring provets roll i processen och vilka konsekvenser Trafikverkets praktiska agerande får. STR kommenterar detta vidare, bland annat under rubriken ”Tillsyn över förarprovningen – 7.7”.

## Kommentarer kring utredningens konkreta förslag

De konkreta förslag som utredningen lämnar är svåra att på det här stadiet med säkerhet ta ställning till i varje enskild del, innan förslag på föreskrifter föreligger. Detaljer i kommande föreskrifter får oundvikligen avgörande effekter för slutresultatet.

Utredningen målar med relativt stora penseldrag vad man anser bör förändras. STR har följande principiella ståndpunkter i varje enskilt förslag:

Av de lämnade förslagen ställer sig STR generellt positivt till:

- **Vägledningslektioner**
- **Fortbildning för trafiklärare och utbildningsledare**
- **Spärrtid vid underkänt prov**
- **Tidsåtgång för körprov**
- **Tillsyn av tillståndshavare**
- **Skolverket får uppdrag att ta fram en komvuxutbildning**
- **Möjlighet att Transportstyrelsen ges förelägganden om organisatoriska brister**

---

<sup>1</sup> Den schweiziska ”ostmodellen” av olycksorsaksförhållanden illustrerar att även om många skikt av åtgärder ligger mellan faror och olyckor, finns det brister i varje skikt som, vid ett givet tillfälle, ändå kan tillåta olyckan att inträffa.

<sup>2</sup> www.EFA.com

STR ställer sig generellt tveksam till:

- Introduktionsutbildningen ersätts av handledarutbildning
- Utökad information i samband med ansökan om körkortstillstånd
- Antal handledarskap
- Kunskapsprovets giltighetstid förlängs till 1 år

STR ställer sig generellt emot:

- Kravlöst informationsmaterial om privat övningskörning

### Positivt

#### **Utbildningstillfällena med särskild inriktning på vägledning – 6.1**

STR ställer sig generellt positiv till förslaget om ”*Utbildningstillfällena med särskild inriktning på vägledning*”, dvs. att blivande förare måste genomföra två utbildningstillfällen innan förarprovet får genomföras. Detta förutsätter dock reglering via föreskrifter så att detta inte bara blir ”ett slag i luften”, dvs att man endast behöver närvara utan att prestera. Givet att dessa lektioner omfattas av tydliga genomförandemål, är de ett steg i rätt riktning. STR anser dock att det egentligen krävs fler vägledningslektioner än två - se resonemang nedan.

Det är principiellt mycket svårt att vägleda någon som inte vet kravnivån för körkort och/eller vill bli vägledad. Det tar tid att bygga upp förtroende och det krävs även förförståelse. Det ligger i sakens natur att det kommer att bli svårt att vägleda Generation Z och Generation Alfa (även benämnd som Generation *Genväg*) som är vana att aktivt söka den enklaste och snabbaste lösningen i alla sammanhang och som har allt svårare att fokusera på givna uppgifter. Det blir därför svårt att få en effekt om de föreslagna vägledningstillfällena blir kravlösa, dvs. att det endast krävs registrerad närvaro.

Därför behövs bland annat mycket tydliga genomförandemål i kommande föreskrifter för att detta obligatoriska moment ska få önskad effekt och inte enbart leda till ökade kostnader för den grupp som chansar sig fram och som idag inte anlitar professionella utbildare i den utsträckning man skulle behöva. (Den grupp som idag följer kursplanen och därmed utbildar sig på de moment som man ska ha kompetens inom och gör detta i rätt ordning, kommer i praktiken inte att påverkas – de genomför vägledningstillfällena redan idag även om det inte benämns så). Om körkortstagaren kommer oförberedd och utan tillräckliga kunskaper till en vägledningslektion, blir det i praktiken omöjligt för trafikläraren att vägleda rätt. Om kandidaterna har för låga kunskaper och låg förförståelse kan det rimligtvis inte heller ge önskad effekt.

För att kunna genomföra ett vägledningstillfälle måste det krävas ett visst antal mål som ska uppfyllas. Är kunskaperna för låga hos körkortskandidaten, nås inte målen varför det i så fall inte kan räknas som ett vägledningstillfälle, menar STR. Man kan här jämföra med Risk 2 där det finns ett tydligt mål att kunna göra inbromsning i 70 km/h. Har körkortskandidaten inte uppnått detta mål, blir man inte godkänd. Samma förhållande och grundregel borde gälla även för vägledningstillfällena.

För att genomföra effektiva vägledningstillfällen kommer det att ställas stora krav på lärarna. Därför är det viktigt att kraven på de utbildare som ska utföra dessa vägledningstillfällen är höga. Det krävs erfarenhet och hög kompetens för att på relativt kort tid kunna läsa av en körkortskandidat och ge rätt vägledning för varje enskild individ. STR månar om att dessa lektioner ska ge avsedd nytta för varje enskild individ och bidra till göra körkortsprocessen

mer effektiv, både avseende tid och kostnader samt att göra den mer angenäm för den grupp som idag lockas att chansa sig fram på olika sätt.

STR anser därför att det bör krävas mer erfarenhet än minst ett år som trafiklärare vilket utredningen föreslår. STR anser att det borde krävas flera års praktisk yrkeserfarenhet och personlig lämplighet. STR anser vidare att det borde krävas en certifiering av lärare som ska ha detta uppdrag. De ska genomgå en grundutbildning kontrollerad av myndigheten samt att det ska vara krav på fortbildning för dessa lärare.

De två vägledningstillfällen som utredningen föreslår är således ett steg i rätt riktning men om detta i slutändan ska få en tillräcklig effekt i statistiken, behövs det dels längre tid vid varje tillfälle, dels fler tillfällen. Avseende den föreslagna längden menar STR att ett vägledningstillfälle á 45–60 minuter är för kort. Det krävs snarare 80 - 90 minuter för förtroendeuppbyggnad, att kunna iakttaga kandidaten, analysera, vägleda och dessutom låta individen självvärdera sig. Vägledningstillfällen går inte att jämföra med ett körprov då läraren inte enbart ska göra en bedömning, utan även hjälpa, stötta, förklara samt väga in självvärdering, vilket sammantaget kräver mer tid.

Dessutom anser STR att det på sikt skulle behövas fyra vägledningstillfällen i analogi med att utbildningen byggs på följande fyra huvudområden:

1. Grundläggande manövrering.
2. Stadstrafik.
3. Landsväg/mörker/halka,
4. Självständig körning/utbildningskontroll.

Av det skälet borde antalet vägledningslektioner således vara minst fyra för att täcka in de obligatoriska delarna i Transportstyrelsens kursplan. Vidare borde det dessutom finnas krav att inte Risk 2 görs för tidigt i processen.

För att värna blivande förarens ekonomi, borde det generellt, utöver de vägledningstillfällen som föreslås, krävas en obligatorisk teori (vilket är avsevärt billigare jämfört med en praktisk lektion då det kan utföras i grupp). Motivet till detta är att STR ser brister i teoretiska kunskaper hos dagens körkortstagare som påverkar det praktiska resultatet vilket leder till merkostnader. STR menar att det första vägledningstillfallet av flera med fördel skulle kunna vara teoretiskt i syfte att hjälpa den blivande föraren att få en bra start på en effektiv körkortsutbildning för personbil.

## **Fortbildning för trafiklärare och utbildningsledare – 6.2**

Att trafiklärare och utbildningsledare ska genomgå fortbildning för att säkerställa tillräcklig god kompetens ser STR som välkommet. Detta är något som idag finns som krav för riskutbildare och att det även ska omfatta trafiklärare och utbildningsledare ser vi som naturligt. Fortbildningens innehåll och krav bör tydligt framgå av framtida myndighetsföreskrifter.

STR önskar dock inte samma utveckling som inom fortbildningen för riskutbildningen där det ges alltför ”fria tyglar” kring tolkning av innehåll och kravnivå. STR föreslår att utredarna studerar hur man löst detta i Norge där det är en större organisation. tex. ett branschorgan med minst 50 medlemsföretag, som kan ges uppdraget att genomföra fortbildning för lärare. Det bör finnas möjlighet till uppstyrning och bättre tillsyn.

### **Spärrtid vid underkänt prov – 6.9.2**

Vid underkänt körprov eller kunskapsprov ska den blivande föraren enligt förslaget vänta två veckor innan denne får göra ett nytt kunskaps- eller körprov. STR ser detta som positivt eftersom det blir ett incitament till att vara tillräckligt väl förberedd inför prov.

Dock hade STR gärna sett en att det varit en kortare spärrtid eller ingen alls vid trafikskolebokade jämfört med privata. Det skulle innebära ett incitament för trafikskolor att boka prov på sina skolkoder vilket dessutom underlättar effektiv tillsyn.

I sammanhanget anser STR dessutom att det i Sverige, i likhet med de flesta länder i Europa, endast borde vara möjligt att göra prov via trafikskola. Då skulle alla körkortskandidater komma bättre förberedda och ha bättre kunskaper. Resurser skulle läggas på utbildning och inte på omprov och provresultatet skulle bli bättre.

Dessutom anser STR att ju fler underkända prov, desto längre bör spärrtiden bli för varje prov och att detta startar efter redan vid två underkända prov.

Ovanstående är åtgärder som, i enlighet med utredningsuppdragets mål om bättre provresultat vid förstagsprov, med fördel kan implementeras **omgående** och få en omedelbar effekt för vad körkortsaspiranten får för sina pengar, eftersom provchansandet skulle minska. Det kräver endast en föreskriftsförändring och behöver inte invänta den övriga utredningens åtgärder.

### **Tidsåtgång för körprov – 6.11**

STR är positiv till detta förslag och anser att en längre provtid är önskvärd då det ger välutbildade elever en möjlighet att visa sina färdigheter. Som systemet ser ut idag är 45 min för kort tid och provet säkerställer inte Transportstyrelsens kursplans obligatoriska innehåll.

Förlängd provtid innebär förvisso färre provtider men vägledningstillfällen (med genomförandemål och mandat för läraren att säga nej då en kandidat inte uppfyller målen) samt spärrtid mellan provförsök, leder förhoppningsvis till ett mindre chansande och därmed frigörs tid för längre körprov.

### **Tillsyn av tillståndshavare – 6.13**

Myndigheters tillsyn av tillståndshavare inom förarutbildningssystemet bör övergå till systemtillsyn och att egenkontroll hos tillståndshavarna blir ett verksamhetskrav. Detta ser STR positivt på: de som sköter sig idag får ett bättre stöd och de som inte sköter sig får hjälp att göra rätt. STR verkar principiellt för en sund konkurrens baserat på en effektiv och tydlig tillsyn. Det bör i sin förlängning även påverka tillsynsavgifterna. Dock finns det många frågetecken kring hur utredarna tänkt sig detta i praktiken.

Dessutom ska man väga in att STR anser att tillsynen idag fungerar bristfälligt: det är mycket höga avgifter i relation till att de riktar sig till en småföretagsbransch med generellt små vinstmarginaler. STR anser att myndigheten, till den nuvarande kostnaden för tillsyn, även bör ansvara för tillsyn av verksamhet som inte har tillstånd. Detta blir extra viktigt om förslaget om utökat handledarskap blir genomfört.

### **Skolverket får uppdrag att ta fram en komvuxutbildning – 6.8**

Utifrån det faktum att teoriprov erbjuds på en mängd språk är det svårt för trafikskolor att möta utbildningsbehovet. Därför ser STR detta som positivt. Det skapas då en grundläggande trafikutbildning vilket kommer leda till att landets trafikutbildare lättare kan hjälpa körkortstagarna om de fått hjälp med språket och olika begrepp inför exempelvis körlektioner.

Det är dessutom lätt att målgruppen är hänvisade till ”hamnar i händerna på”, illegala utbildare då man kanske inte förstår hur systemet att ta körkort i Sverige fungerar. Det är dock viktigt att denna komvuxutbildning inte blir en körkortsutbildning utan att det blir en utbildning i grundläggande trafikfärdigheter i samverkan med professionella utbildare.

*(Bättre vore dock att följa Danmarks exempel att ta vara på den motivation som nyanlända normalt har att lära sig språket och enbart erbjuda teoriprov på landets officiella språk samt på engelska).*

### **Möjlighet att ge förelägganden om organisatoriska brister av förarprovningen – 6.12**

Utredningen föreslår att tillsynsmyndigheten får meddela föreläggande om organisatoriska brister upptäcks i tillsynen av förarprovningen. Detta kan exempelvis vara inom Trafikverket eller gymnasieskolan där brister i planeringen av verksamheten gör att förarprovaren inte har rätt förutsättningar att kunna genomföra sitt uppdrag på ett korrekt sätt. STR ser positivt på att brister i ansvarig myndighets provverksamhet kan ge konsekvenser och påverkas i gynnsam riktning. STR menar att det i vissa delar av Trafikverket Förarprovs verksamhet finns uppenbara brister (se rubrik 7.7) vilket en effektiv tillsyn borde få mandat att rätta till.

### **Tillsyn över förarprovningen – 7.7**

STR ställer sig principiellt positivt till att Transportstyrelsen får mandat att angripa organisatoriska brister i förarprovsverksamheten. Utredningen går inte in på vad dessa brister kan vara men pekar på att de i ”...förlängningen kan skada tillförlitligheten till och ändamålet med förarprovningen.”

STR anser från sitt perspektiv att det nuvarande förarutbildningssystemet har ett alltför utpräglat provfokus vilket inte hjälper körkortsaspiranterna att förstå vikten av god trafikutbildning. Trafikverket hävdar på sin sida att deras uppdrag begränsas till att det finns tillräckligt många provtider och att proven utförs korrekt samt att detta sker med en god service till körkortstagarna vilka betraktas som myndighetens primära målgrupp och ”kunder”. Provresultatets utveckling ansvarar inte Trafikverket för. STR anser dock att myndighetens främsta och övergripande uppdrag borde vara att säkerställa trafiksäkerheten och att främja ett livslångt lärande. Trafikverket uppmanar eleverna via sociala medier att de ska boka sitt prov i god tid, klargör att de kan göra provet flera gånger och även boka ett nytt prov dagen efter ett underkännande. Detta har bidragit till en situation med körkortskandidater vilka inte har tillräcklig utbildning som chansar på att klara provet utan tillräckliga färdigheter. Provdatabasen sedan millennieskiftet visar som bekant på en ihållande trend mot allt färre som klarar såväl det teoretiska som det praktiska förarprovet.

Som en konsekvens av detta har värdet av utbildning i praktiken marginaliserats och körkortskandidater uppmanas till att prioritera provet framför gedigen trafikutbildning som faktiskt förbereder dem på att framföra ett fordon på ett tryggt och säkert sätt. Sverige har en lång tradition av god trafikkultur som därför är hotad, och med den av Sveriges riksdag antagna nollvisionen.

STR menar att dagens modell missgynnar de professionella trafikutbildarna. Den uppmanar såväl trafikskolor som privatutbildade att prioritera provet framför utbildning och mängdträning. Exempelvis kan en privatutbildad f.n. göra omprov redan dagen efter ett misslyckat försök. Något som är omöjligt för professionella utbildare på grund av att trafikskolans resurser redan är uppbokade.

Genom att hyra ut bilar till provtillfället blir Trafikverket i praktiken tyvärr därmed trafikskolornas största konkurrent. Om Trafikverket slutar hyra ut sina bilar måste en körkortsaspirant vända sig till en trafikskola för att få tillgång till en bil med



dubbelkommando för sitt prov. Då stimuleras kontakten mellan professionella utbildare och elever vilket leder till djupare kunskaper och bättre provresultat.

Detta är en reform som skulle vara möjlig att genomföra omedelbart, utan att vänta på att regeringsuppdraget att reformera B-utbildningen ska behandlas av regering och riksdag. STR ser trafikskolorna som en garant för att upprätthålla Sveriges goda trafiksäkerhetskultur. Branschen behövs och behöver därför få rimliga villkor för att utvecklas. Det går att vända trenden mot allt sämre resultat bland svenska körkortskandidater, men inte utan att trafikutbildarna inkluderas i den processen.

### **Tveksamt**

#### **Introduktionsutbildningen ersätts av handledarutbildning – 6.4**

Att gällande krav på introduktionsutbildning för elever tas bort och ersätts av en handledarutbildning ser STR som potentiellt problematiskt. Positivt är att det blir en enhetlig målgrupp för utbildaren att anpassa innehållet till under utbildningstillfället och det torde även vara positivt för handledarna. STR ser dock ett problem med att eleven kopplas bort från detta moment då vi anser att även de skulle vara gynnade av en lärarledd information riktad till deras behov i den initiala fasen av körkursutbildningen. De ursprungliga motiven till utformning av introduktionsutbildningen betonade samarbetet mellan lärare, handledare och elev vilket var skälet till denna modell. Förslagsvis bör det därför införas krav på en introduktionsutbildning för såväl körkortstagare som för handledare, om än separerade. Detta mot bakgrund av att vi utbildare ser både statistiskt, och i den praktiska utbildningssituationen, att eleverna har allt sämre studieteknik och inlärningsförmåga samt förmåga att fokusera. Det skulle krävas en teoretisk genomgång av kravnivån för att möjliggöra att de högre nivåerna i GDE-matrisen kan uppnås. Eleven är ”huvudpersonen” i processen och borde få rätt stöd redan från början menar STR.

Vidare, att som deltagare på en utbildning hålla fokus i 3,0 h. är en utmaning. STR anser i stället att det vore bättre att dela upp den föreslagna handledarutbildningen i en teoretisk och en praktisk del. Då kan den föreslagna teoretiska delen minskas något från dagens 3 h. till exempelvis 2 h. och att man skulle kunna lägga till en praktisk del som utförs i bil men i grupp om flera handledare vid varje tillfälle för att kostnadseffektivisera. Detta skulle också leda till en välbehövlig uppdatering av handledarnas teoretiska och praktiska kunskaper vilket ger generella trafiksäkerhetseffekter som en bonuseffekt.

#### **Utökad information i samband med ansökan om körkortstillstånd – 6.5**

Blivande förare ska enligt utredningens förslag få information om förarutbildningen i samband med ansökan om körkortstillstånd. Detta ska ske på olika språk och ska vägleda eleven att gå igenom förarutbildningssystemet på rätt sätt. Detta är en god tanke men STR ser en utmaning i hur det ska kunna säkerställas att alla har tillgodogjort sig denna information. Informationen finns tillgänglig i flertalet kanaler redan idag men en stor grupp läser inte detta och missar hur man på det bästa och mest effektiva sättet kan ta sitt körkort. Detta område behöver tydligare styrning. STR ifrågasätter även att all information ska översättas till ett stort antal språk. Så hanteras detta inte i andra europeiska länder. Det borde räcka med landets språk samt engelska (se punkt 6.8).

Detta skulle bidra till bättre integration och även i förlängningen underlätta kompetensförsörjningen av yrkesförare, där provet är på svenska då grundläggande språkkunskaper är en nödvändighet för att kunna arbeta som yrkesförare. STR tror att det skulle ge mycket bättre effekt om eleven får en lärarledd, grundläggande teoretisk körkortsinformation.

### **Antal handledarskap - 7.5**

Det blir möjligt för en handledare att över tid övningsköra med fler blivande förare än idag. Detta ser STR som i grunden positivt, eftersom det underlättar för alla som har svårt att hitta handledare men samtidigt behövs en styrning för att bromsa den illegala verksamheten. Det finns en uppenbar risk att denna lättnad i regelverket fortsätter att gynna marknaden av falska trafikskolor som lurar kunder och staten på stora belopp varje år och även försämrar trafiksäkerheten. Antal poliskontroller på väg bör tex. ökas för att beivra detta.

I förslaget kan man handleda högst fem elever per år och högst 25 elever under en femårsperiod. STR ser problem med detta eftersom ett så stort antal elever per handledare riskerar att bli en näringsverksamhet då bristen på privata handledare är en av orsakerna till att den illegala verksamheten har ökat. I stället föreslår STR en utredning om möjligheten att få kostnadsfri dispens för handledare som behöver utbilda fler än fem personer förutsatt att man har goda skäl, dvs. att man har många barn eller ingår i en ideell organisation som på ideell basis vill erbjuda mängdträning till personer som inte har tillgång till en privat handledare. Tidigare utredningar har dock visat att det i praktiken är mycket få handledare som har behov av fler än fem handledarskap.

STR vill dock i sammanhanget påminna om att tillgång till en privat handledare inte ska vara en förutsättning för att ta körkort. Det är det inte i övriga europeiska länder och det borde det inte vara i Sverige heller. Det är fullt möjligt att klara av denna process enbart med professionella utbildare.

CSN-lånet för körkort var en möjlighet för den grupp som inte har tillräckliga ekonomiska förutsättningar att själva finansiera ett körkort när behovet finns och man inte har tillgång till handledare. STR anser därför att CSN-lån borde återinföras. Alla körkortskandidater har inte samma förutsättningar och systemet borde inte kräva att man har tillgång till en privat handledare, menar STR.

### **Kunskapsprovets giltighetstid förlängs till 1 år – 6.10**

Att kunskapsprovets giltighetstid föreslås ska förlängas till ett år är beklagligt på basis av all erfarenhet från de senaste 25 åren. När bokning till teori- och praktiskt prov släpptes fria år 2000, innebar det en dramatisk försämring av provresultaten under sju år tills dåvarande Vägverket införde det sammanhållna provet, dvs att teori- och körprov bokas samtidigt. Detta har sedan dess fungerat som en motvikt och hjälpligt stagat upp ett utbildningssystem i allt större obalans.

STR anser med stöd av forskning, att den stress som många upplever vid prov, och som utredningen refererar till, inte enbart beror på tidsbrist utan på att momenten görs i fel ordning och att man gör kunskapsprovet för tidigt i processen. Det är vanligt och fullt mänskligt att en process påbörjas alltför tätt in på en deadline, men det är en försvarande omständighet i detta sammanhang. Av detta skäl tror STR därför inte att det lämnade förslaget om giltighetstid i realiteten kommer att få avsedd effekt.

Tvärt emot förslaget anser STR att teori och praktik borde hänga ihop tydligare. Körkortsprocessen synliggör den försämring i baskunskaper som skett i den svenska skolan sedan 90-talet. Att återigen släppa teori och praktik fria från varandra missgynnar i första hand den andel körkortstagare som är i mest behov av stöd och förbättrad studieteknik. Planerar en körkortskandidat sin utbildning på rätt sätt, behövs inte så lång giltighetstid utan sex månader hade varit fullt tillräckligt.

## **Negativt**

### **Informationsmaterial om privat övningskörning – 6.5**

STR anser inte att det är myndighetens roll att skapa detta material. Att tydligt beskriva vilka mål som ska uppnås och i vilken ordning utbildningen bör ske, är myndighetens uppgift, men inte att tillverka ett utbildningsmaterial avsett för privata handledare. Det finns en fungerande marknad med fri konkurrens för att tillgodose detta behov. Det är inte statens uppgift att konkurrera med fria företag. Det informationsbehov som finns måste kunna täckas upp i den nya handledarutbildningen, menar STR.

Dessutom är det fel om staten förespeglar att en handledare kan göra en trafiklärarens arbete. Skillnaden mellan ett informationstillfälle på 3–4 timmar och en teoretisk och praktisk utbildning under 1,5 år på heltid, är naturligtvis mycket stor. All erfarenhet från 25 års nedgång i provresultat med ökad andel privata prov, visar detta tydligt. De mest avgörande momenten i en körkortsutbildning förutsätter kunskaper som inte kan uppnås med några få timmars handledarutbildning och skrivna instruktioner. Privat mängdträning är mycket bra men bara om den genomförs utifrån rätt förutsättningar och under säkra former. I stället borde krav ställas på att den privata handledaren deltar på vägledningstillfällena och uppmuntras ha ett tätare samarbete med en professionell trafikutbildare.

I sammanhanget vill STR påminna om att det finns en lösning som stöttar handledare men som även ställer krav och som skulle innebära en bättre struktur och säkerligen bättre provresultat: Digitalt utbildningsprotokoll (DUP). Detta koncept har testats i ett projekt under ledning av VTI för några år sedan (VTI Notat 11-2019<sup>3</sup>). Idag har dessutom 99,9% av vuxna svenskar Bankid (Bank.id.se). Det finns därmed inget rationellt argument för att inte utveckla och införa detta för att stötta såväl handledare som kandidater och utbildare. För att förslaget om DUP ska resultera i att eleverna kommer bättre förberedda till prov, borde varje segment avslutas med att antingen handledaren eller trafikläraren godkänner det. Det borde även vara krav på att alla moment ska vara genomförda innan eleven kan genomföra prov. Detta torde vara ett mycket effektivt sätt att snabbt förbättra provresultaten då det eliminerar de prov som görs av kandidater som idag själva idag försöker värdera sina kunskaper och chansartat anmäler sig till prov. Vissa utbildningsmoment behöver styras till vid vilket tillfälle under utbildningen som de kan göras. DUP skulle tex. möjliggöra att ett visst antal vägledningstillfällen ska vara utförda innan man kan genomföra riskutbildningarna samt att riskutbildning två verkligen görs i slutet av utbildningen i enlighet med föreskrift.

## **Avslutning**

STR är mycket angeläget att det svenska förarutbildningssystemet utvecklas och anpassas till dagens förutsättningar och utmaningar samt utformas så att det kan påverka och forma framtida förare, inte enbart anpassas till deras nuvarande inlärningsförmåga.

STR är väl medvetet om att en substantiell uppgradering av förarutbildningssystemet även kräver förändringar inom utbildarbranschen. Kvaliteten är f.n. ojämn, etableringshindren är låga, kundernas förmåga att ställa rimliga krav är varierande och tillsynen är inte tillräcklig.

STR önskar en utveckling av förarutbildningssystemet som ska vara lätt att orientera sig i och att det ska löna sig att göra rätt.

---

<sup>3</sup> [https://bibliotek.vti.se/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=287152&query\\_desc=utbildningsprotokoll](https://bibliotek.vti.se/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=287152&query_desc=utbildningsprotokoll)

Landskrona den 5 mars 2025

Med vänlig hälsning

**SVERIGES TRAFIKUTBILDARES RIKSFÖRBUND**

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Maria Prole". The signature is fluid and cursive, with the first name "Maria" and the last name "Prole" clearly distinguishable.

Maria Prole  
Förbundsordförande