

li.registrator@regeringskansliet.se

Diarienummer LI 2024/01709

Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) vill härmed lämna ett spontant yttrande med anledning av lagrådsremissen om slopat krav på introduktionsutbildningen vid privat övningskörning

Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) vill härmed lämna ett spontant yttrande med anledning av lagrådsremissen om slopat krav på introduktionsutbildning vid privat övningskörning.

STR:s samlade bedömning är att ett slopat krav på introduktionsutbildningen inte har stöd i tillgängligt kunskapsunderlag och att förslaget riskerar att leda till negativa trafiksäkerhetsmässiga och samhällsekonomiska konsekvenser.

Sammanfattande bedömning

STR avstyrker förslaget om slopat krav på introduktionsutbildningen. Samtidigt delar STR regeringens ambition att minska systemhinder på vägen till körkort och att göra förarutbildningen mer tillgänglig.

Vår bedömning är dock att ett slopat krav på introduktionsutbildningen är ett steg i fel riktning och motverkar sitt syfte samhällsekonomiskt. Förslaget riskerar att motverka sitt syfte genom att minska utbildningens kvalitet, öka statens kostnader och försämra trafiksäkerheten, samtidigt som den privata kostnadsminskningen för individen är högst begränsad.

Samhällsekonomiska konsekvenser

Introduktionsutbildningen innebär i dag en ringa kostnad för den enskilde. Denna kostnad bör ställas i relation till de betydande samhällsekonomiska kostnader som trafikolyckor medför, bland annat för hälso- och sjukvård, rehabilitering, produktionsbortfall och rättsväsende. Även mindre förändringar i olycksfrekvens eller olyckornas allvarlighetsgrad kan ge upphov till betydande statsfinansiella effekter.

Ett slopat krav på introduktionsutbildningen innebär en risk för försämrad utbildningskvalitet, vilket i sin tur kan leda till fler omprov, längre utbildningstider och ökad olycksrisk. Detta riskerar att flytta kostnader från individen till det offentliga utan att skapa långsiktiga samhällsvinster.

Att minska en begränsad privat kostnad samtidigt som staten exponeras för potentiella mångmiljonkostnader innebär enligt STR:s bedömning en omfördelning av risk och kostnad som kräver ett betydligt starkare beslutsunderlag än vad som redovisas i lagrådsremissen.

Det finns inget i tillgängligt kunskapsunderlag som talar för att ett slopat krav på introduktionsutbildningen leder till bättre provresultat, vilket är ett av regeringens

uttalade mål. De under lång tid försämrade provresultaten bedöms i stället ha sin grund i strukturella faktorer i utbildnings- och provsystemet, såsom ökat chanstagande vid prov, obegränsade möjligheter till omedelbara omprov samt en successiv försvagning av handledarens roll och ansvar i utbildningen. Mot denna bakgrund menar STR att åtgärder som ytterligare reducerar struktur och kvalitet i den privata övningskörningen riskerar att förvärra problemen snarare än att lösa dem, med ökade kostnader för såväl individ som samhälle som följd.

Trafiksäkerhet och utbildningens funktion

Tillgänglig forskning och samlad erfarenhet ger inte stöd för slutsatsen att introduktionsutbildningen saknar betydelse. Tvärtom visar tidigare utvärderingar att utbildningen bidrar till bättre struktur, planering och en tydligare koppling mellan teori och praktik i den privata övningskörningen – faktorer som är centrala för trafiksäkerheten. Utbildningen innehåller dessutom moment som rör biltrafikens miljöpåverkan vilket är av betydelse i Sveriges arbete med att nå uppsatta miljömål.

Introduktionsutbildningen är dessutom ett av få obligatoriska moment där handledarens ansvar och roll i utbildningen tydliggörs. Ett slopat krav utan ett minst lika strukturerat alternativ innebär enligt STR:s bedömning en försvagning av utbildningssystemet snarare än en förenkling.

Ett centralt syfte med införandet av introduktionsutbildningen var att skapa en säkrare övningskörning. STR menar att detta syfte har uppnåtts. Studier av olycksutvecklingen 16 år före introduktionsutbildningens införande och 16 år efter att den fullt ut genomförts visar en betydande minskning av antalet dödade och allvarligt skadade i samband med privat övningskörning. Antalet omkomna har under perioden ***minskat från i genomsnitt 2,25 per år till 0,56, och antalet allvarligt skadade från 18,5 till 5,6.*** Den positiva effekten kvarstår även efter justering för den generella trafiksäkerhetsutvecklingen under perioden, samtidigt som antalet handledare legat kvar på en jämn nivå. Sammantaget visar detta att introduktionsutbildningen haft en mycket positiv nettoeffekt för trafiksäkerheten.

Denna bedömning stöds även av tidigare utvärderingar, bland annat två TNS Sifo-undersökningar (2009 och 2012) samt omfattande NKI-mätningar med cirka 200 000 respondenter – se bilaga 1–3.

Utveckling i stället för avskaffande

STR är positivt inställt till att se över introduktionsutbildningen i sin helhet. Utbildningen behöver utvecklas, moderniseras och ges tydligare mål, i linje med utvecklingen inom förarutbildning mot ökat fokus på riskmedvetenhet, kognitiva färdigheter och självvärdering.

Ett slopat krav på introduktionsutbildningen riskerar däremot att motverka nollvisionens intentioner genom att prioritera kortsiktiga förenklingar framför långsiktig trafiksäkerhet och samhällsekonomisk effektivitet.

Minskade systemhinder – behov av mer träffsäkra åtgärder

STR delar regeringens ambition att minska systemhinder på vägen till körkort. Vår bedömning är dock att ett slopat krav på introduktionsutbildningen inte är ett ändamålsenligt sätt att uppnå detta mål.

I stället bör regeringen överväga att ge i uppdrag att utreda mer träffsäkra åtgärder som adresserar faktiska systemhinder utan att samtidigt riskera försämrade trafiksäkerhet eller ökade samhällsekonomiska kostnader.

Sådana åtgärder kan exempelvis omfatta:

- riktade insatser för grupper med särskilda hinder, såsom språkliga barriärer eller begränsade sociala nätverk,
- utveckling eller reformering av handledarutbildningen med tydligare mål, modernare innehåll och bättre tillgänglighet,
- tidiga och strukturerade vägledningstillfällen som minskar risken för felaktiga utbildningsupplägg och onödiga omprov,
- åtgärder som stärker kvaliteten i privat övningskörning snarare än enbart ökar mängden.

STR:s samlade rekommendation

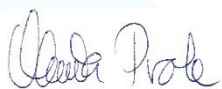
Mot denna bakgrund anser STR att regeringen bör:

- avstå från att slopa kravet på introduktionsutbildning vid privat övningskörning,
- genomföra en fördjupad analys av utbildningens trafiksäkerhetsmässiga och samhällsekonomiska effekter,
- ge i uppdrag att utreda hur introduktionsutbildningen kan utvecklas och moderniseras i linje med nollvisionens mål,
- utreda alternativa och mer träffsäkra sätt att minska systemhinder på vägen till körkort utan att försämra trafiksäkerheten eller öka statens kostnader.

STR står gärna till förfogande för fortsatt dialog i frågan.

Landskrona den 30/1 2026

Med vänlig hälsning
Sveriges Trafikutbildares Riksförbund



Maria Prole
Förbundsordförande

Bilagor:

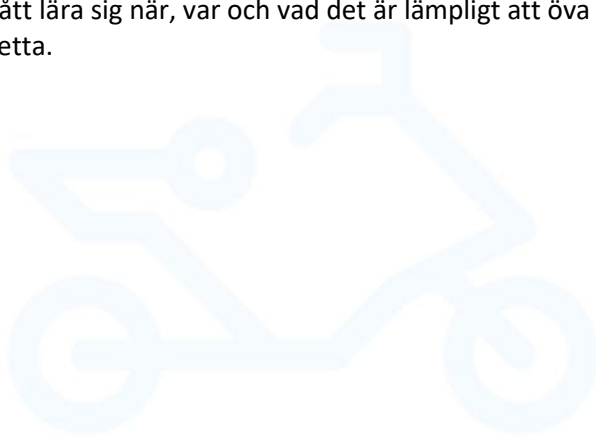
1. Övningskörningsolyckor
2. NKI-undersökning perioden 2016 - 2022
3. TNS Sifo-undersökning "STR Handledarundersökning 2012"

Bilaga 1 – Sammanställning av övningsolyckor 1993–2025

		Olyckor vid övningskörning (Källa Strada, Vägverket)		
		<i>Ant.Döda</i>	<i>Ant.SSkad</i>	<i>Ant.LSkad</i>
1994	<i>Totalt</i>	0	26	115
1995	<i>Totalt</i>	4	24	115
1996	<i>Totalt</i>	4	28	148
1997	<i>Privat</i>	7	28	120
1998	<i>Privat</i>	6	17	93
1999	<i>Privat</i>	2	10	87
2000	<i>Totalt</i>	1	5	19
2001	<i>Totalt</i>	0	7	24
2002	<i>Totalt</i>	1	10	47
2003	<i>Privat</i>	1	27	203
2004	<i>Privat</i>	1	24	148
2005	<i>Privat</i>	0	13	130
2006	<i>Privat</i>	2	34	100
2007	<i>Privat</i>	1	9	121
2008	<i>Privat</i>	2	25	137
2009	<i>Privat</i>	4	10	113
		36	297	1720
Snitt per år under perioden		2,25	18,56	107,5
2010	<i>Privat</i>	0	7	98
2011	<i>Privat</i>	0	9	65
2012	<i>Privat</i>	0	11	90
2013	<i>Privat</i>	1	11	65
2014	<i>Privat</i>	0	0	65
2015	<i>Privat</i>	2	2	105
2016	<i>Privat</i>	0	1	39
2017	<i>Privat</i>	1	2	85
2018	<i>Privat</i>	1	3	86
2019	<i>Totalt</i>	0	3	48
2020	<i>Totalt</i>	0	6	47
2021	<i>Totalt</i>	0	8	61
2022	<i>Totalt</i>	1	5	35
2023	<i>Totalt</i>	0	8	23
2024	<i>Totalt</i>	1	7	40
2025	<i>Totalt</i>	2	8	46
		9	91	998
Snitt per år under perioden		0,56	5,69	62,38
		Döda	Svårt skadade	Lindrigt skadade
Årligt snitt: 1994-2009		2,25	18,56	107,50
Årligt snitt 2010-2025		0,56	5,69	62,38
		1,7	12,9	45,1
Minskning %		72,3	72,9	43,6

Kommentar: Data har hämtats från olycksrapporter från sjukhus och/eller polis. Från 2003 finns rapportering i olycksdatabasen Strada. Periodvis har det gått att särredovisa privata övningskörningsolyckor från olyckor som sker i samband med professionell förarutbildning (dvs körlektioner vid trafikskola), men under andra perioder är detta inte möjligt. Andelen privata olyckor är klart övervägande oavsett vad. Endast en dödsolycka har tex skett i samband med professionell förarutbildning under ovanstående period, jämfört med 45 dödsolyckor i samband med privat övningskörning. Då dödsolyckor föranleder s.k. djupstudier, får dessa betraktas som mest säkra av de tre olyckskategorierna. Störst osäkerhet råder kring lindriga olyckor. Det finns mätfel och osäkerhetsvariabler av olika skäl, men redovisade data är således *konstaterade* olyckor där ett fordon under privat eller professionell utbildning, varit involverat.

1993 började denna olyckstyp började mätas. Vi har valt att dela in tidsperioden i två 16-årsperioder sedan 1993. Eftersom handledartillstånd är giltigt i fem år och då ett väldigt stort antal ansökningar inkom året innan krav på introduktionsutbildningen trädde i kraft, dvs, 2005, fanns det därför under åren 2006–2009 ett stort antal handledare som inte gått introduktionsutbildningen. Succesivt blev dessa allt färre och från 2010 är det endast handledare som gått utbildningen. Därför är det logiskt att dra strecket vid 2010 och jämföra utvecklingen mellan dessa både tidsperioder. När detta görs framkommer att det genomsnittliga antalet olyckor per år under perioderna, minskat kraftigt från 2010. För att göra en rättvis och adekvat jämförelse får man även väga in andra aspekter som trafikarbete, trafikens komplexitet och trafiksäkerhetens utveckling. Vi har haft en gynnsam trafiksäkerhetsutveckling i landet sedan 2010, men även när detta tas i beaktande, kvarstår en positiv nettoeffekt: den procentuella minskningen av olyckor totalt sett (dödsolyckor 49,2%, svårt skadade: 43,5% och lindriga olyckor 18,9%) understiger minskningen för övningsolyckor. Detta visar på en positiv nettoeffekt. I praktiken innebär detta att färre olyckor tex. skett i samband med svåra väderförhållanden som halka under perioden efter det att introduktionsutbildningen fick full effekt. Förklaringen är helt enkelt att handledare har fått lära sig när, var och vad det är lämpligt att öva och när det inte är det, och tagit till sig detta.



Bilaga 2 - Rapport "Handledarundersökning 2012"

Sammanfattning

Dokumentet analyserar utvecklingen av övningskörningsolyckor i Sverige mellan 1993 och 2025. Det framgår att den genomsnittliga mängden olyckor minskat avsevärt efter att introduktionsutbildningen för handledare infördes 2010. Särskilt dödsfall och allvarliga olyckor har minskat procentuellt mer än den generella trafiksäkerhetsutvecklingen i landet. Handledarutbildningen har bidragit till att handledare fått bättre förståelse för när och hur övning sker på ett säkert sätt, vilket lett till färre olyckor i svåra väderförhållanden.

Vidare visar undersökningar att handledarutbildningen ger ökad riskmedvetenhet och förbättrad körkvalitet bland handledare. Utbildningen har också lett till mer strukturerad och anpassad övningskörning, där handledarna bättre planerar övningarna utifrån elevens nivå. Sammantaget har dessa insatser lett till säkrare och mer medveten övningskörning i Sverige.

TNS SIFO AB Project nr: 1525825

Utdrag ur rapport:

.-.

"Huvudkonklusioner (*sid 10*)

Handledarutbildningen har en positiv inverkan på övningskörningen.

Två primära positiva effekter på övningskörningen kan urskiljas:

1. Deltagandet i kursen har resulterat ett säkrare och mer miljövänligt körsätt hos handledarna. Utbildningen har en positiv påverkan på hur handledarna själva kör genom att väcka en ökad medvetenhet om eventuella brister i det egna körsättet. Man har genom att delta i kursen även erhållit nya och/eller upp-daterade kunskaper, samt fått en ökad riskmedvetenhet. Tillsammans borgar detta för en ökad kvalitet på körningen.
2. Sättet på vilket handledarna planerar övningskörningen är mer genomtänkt. Genom handledarutbildningen har man fått möjlighet att bättre kunna strukturera övningskörningen samt planera och anpassa övningarna efter vilken nivå eleven har nått i sitt körande.

.-.

Bilaga 3 – NKI-undersökning under perioden 2016 - 2022

Undersökning: Introduktionsutbildning

Kort beskrivning av NKI: Tre relativt standardiserade indikatorer (frågor) ligger till grund för måttet på total kvaliteten (dvs. på NKI):

- *hur nöjd man är med verksamheten.*
- *hur väl verksamheten uppfyller ens förväntningar.*
- *hur verksamheten är jämfört med en ideal sådan.*

Kvantifiering: SMS-enkät via IP1 Networks AB till samtliga elever på STR-anslutna trafikskolor vilka använde aSTRa WEB (enkät för introduktionsutbildningen, Risk1A+B). Enkät sänds dagen efter genomförd introduktionsutbildning. Påminnelse sändes efter 10 dagar till alla som inte svarat.

Säkerhet: Undersökningen genomfördes helt anonymt för elev/kund och resultat redovisades i statistiska sammanställning. Inga personuppgifter lagras på STR:s servrar.

Elev som ej önskar att erhålla fler enkäter under sin utbildning, kan anmäla detta till STR Service AB tillsammans med sitt mobilnummer, varefter personen stryks ur kvantifieringsregister. Enskilda trafikskolors resultat kommuniceras enbart med respektive trafikskolas angivna STR-representant och hanteras med extra hög säkerhet av ett fåtal anställda på STR Service AB inom ramen för ett specifikt sekretessavtal.

Resultat:

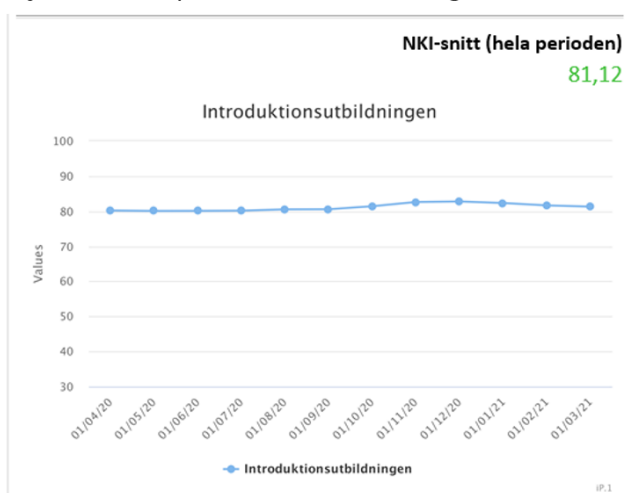
Svarsfrekvens: 50%

Antal svar: 167 183

NKI: 81,12

Utveckling

NKI (Nöjd Kund Index) – Introduktionsutbildning – 12 månader



Ett NKI-värde (Nöjd-Kund-Index) på 65–75 räknas generellt som godkänt (medelnöjdhet), medan värden över 75 betraktas som mycket väl godkänt. Värden över 80 anses exceptionellt bra, medan ett NKI under 55 indikerar låg kundnöjdhet och kan innebära svårigheter att konkurrera på marknaden.

NKI-värde och tolkning:

< 55: Lågt (risk att verksamheten får svårt att verka).

55–65: Godkänt/Medel.

65–75: Bra / Medelnöjda kunder.

> 75: Mycket väl godkänt.

> 80: Exceptionellt bra.

Inom SKR:s servicemätning Insikt (kommunal service) brukar resultat kring 70–75 anses vara bra, där värden över 70 visar på en hög servicenivå. NKI mäts på en skala från 0 till 100 genom tre frågor som rör total nöjdhet, förväntningar och ideal.