

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

STR:s remissvar: Transportstyrelsens promemoria Uppdrag att utreda regler för A- traktorer och kompletterande rättensedokument (I2022/01967)

Det är positivt att Sveriges Trafikutbildares Riksförbund, STR, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag. Vi önskar initialt uppmärksamma att förbundet benämns vid tidigare namn, *Sveriges Trafikskolors Riksförbund* (remissinstans nr 50 i missivet) vilket sedan 2019 är ändrat till *Sveriges Trafikutbildares Riksförbund*, vilket vi vänligen ber departementet notera i sitt register.

Sammanfattning

STR anser att det är **självl klart att även äldre barn ska stöttas för att på ett säkert och klimatsmart sätt kunna transportera sig i samhället**. A-traktorn fyller, som utredningen visar, en viktig funktion för äldre barn i såväl glesbygd som i städer.

STR menar att det nuvarande regelverket för A-traktorer, mot bakgrund av de effekter de givit och hur den kommit att användas, i praktiken dock är en **sänkning av körkortsåldern för personbil** vilken gjorts utan en konsekvensanalys. STR anser, kort sagt, att företeelsen att låta 15-åringar nyttja fyrhjuliga fordon utan adekvat utbildning för det fordonet, inte är en långsiktigt god strategi.

Men om A-traktorer även framgent, för en kortare eller längre tid, ska förekomma på svenska vägar, måste **regelverket förändras på en rad punkter och betydligt mer omfattande än denna utredning föreslår**. Dessa förslag finns senare i detta remissvar.

Dessutom krävs en **rejäl översyn av hela förarutbildningssystemet** med fokus på helheten, trafiksäkerheten, mobiliteten och klimataspekter samt att utgångspunkten är det livslånga lärandet.

Inledning

STR organiserar majoriteten av landets trafikutbildare vilka verkar under tillstånd av Transportstyrelsen. Verksamheten sker i enlighet med gällande kursplaner och de övergripande transport- och klimatpolitiska målen, där Nollvisionen är ett centralt långsiktigt mål liksom riksdagens beslutade mål å 70% minskad klimatpåverkan inom transportsektorn mellan 2010 och 2030. STR:s medlemmar möter och utbildar, helt eller

delvis, 200 000 människor per år i olika körkortsbehörigheter. Trafikutbildare möter därmed alla de unga förare som startar sin körkortskarriär med AM/A-traktor (dvs. mopedkörkort vilket i nuläget ger rätt att köra A-traktor och mopedbil), vilka är den primära målgruppen för denna utredning.

STR vill i detta remissvar redovisa konkreta förslag till förbättringar av den aktuella situationen, men även lyfta blicken och problematisera grundfrågan: är ett barn moget att framföra ett fyrhjuligt fordon?! Vad får detta för långsiktiga konsekvenser?! STR menar att konsekvenserna kommer att påverka såväl privatbilismen i Sverige som i förlängningen kompetensförsörjningen av yrkesförare.

STR menar att det nuvarande regelverket för A-traktorer, mot bakgrund av de effekter de givit och hur den kommit att användas, i praktiken är en sänkning av körkortsåldern för personbil. Det är så den här frågan borde adresserats initialt. Den borde ha ingått i en helhetsanalys av det svenska förarutbildningssystemet där helheten beaktas, med människan i fokus, och inte fordonet som är fallet här. I stället bryts nu en del av processen ut vilket inte tar hänsyn till dess påverkan på utbildningsprocessen totalt sett. Detta får i sin tur konsekvensen att premisserna för utbildningssystemet förändras i grunden, innan ett effektivt och reviderat utbildningssystem, vilket utvecklingen bland annat kring vikande provresultat och provväntetider visat att det finns ett behov av, är infört. Det faktum att AM/A-traktor är det första steget i en utbildningsprocess, gör att behovet av en grundlig analys än större.

STR konstaterar vidare att företeelsen A-traktor inte är förenlig med Nollvisionen mot bakgrund av de dödsfall och svåra skador som äldre barn hittills drabbats av, och menar att detta inte förändras tillräckligt av utredningens åtgärdsförslag. Kort sagt, fler äldre barn kommer att dö respektive skadas svårt som en konsekvens av detta. Det är ett abrupt steg mellan det lagliga hjälmtvånget vid cykling för 14-åringar och möjligheten för 15-åringar att framföra A-traktorer upp till 60 ton.

För att så långt som möjligt mildra de negativa konsekvenserna, krävs åtgärder på flera områden än vad utredningen föreslår. Vid sidan om direkta åtgärder kopplat till fordon och förare, menar STR att föräldrarnas ansvar måste stärkas, men även stödet till dem. Vidare, erfarenheterna från såväl utveckling kring övningkörningssolyckor på 90-talet respektive kraftigt ökade AM-olyckor i början av 00-talet, bör tas tillvara.

Kommentarer till utredningsuppdraget och utredningen

”Därför har Transportstyrelsen på uppdrag av regeringen analyserat behovet av ett förändrat regelverk samt utrett var och hur de här fordonen används.”

STR vill problematisera uppdraget och premisserna för det. Uppdraget föranleddes bevisligen av en kraftig ökning av fordon respektive olyckor och brott med dessa fordon vilket sammanfattas i kapitel 7 Förslag och bedömningar: ” ... problemen är omfattande

och av olika typer bedömer Transportstyrelsen att det behövs ett flertal regeländringar för att det ska finnas en möjlighet att komma till rätta med dem.” (sid 66).

STR anser dock att utredningsuppdraget borde innehållit en betydligt djupare analys av frågan *varför* dessa fordon används av barn, och vad som finns för alternativ för att uppnå de syften som den fyller idag ”... till och från skola, jobb och fritidsaktiviteter” samt ”De används också till en betydande del som en fritidsaktivitet i sig och ett sätt att umgås”. Detta då det är uppenbart och bevisligt mycket starkt förknippat med risker, olyckor och regelbrott. Dessutom, utredningen konstaterar att fordonet i praktiken inte används för sitt ursprungliga syfte (endast 20% anger själva att de använder fordonet i skogs- och jordbruksskötsel en dag i veckan eller oftare). Sammantaget borde detta föranlett ett ifrågasättande av premissen för utredningen.

Fordonets ursprungliga och juridiska syfte är som framgår:

”... som dragfordon och som har konstruerats särskilt för att dra, skjuta, frakta eller driva viss utbytbar utrustning avsedd att användas inom jord- eller skogsbruk, eller för att dra släpvagnar avsedda att användas inom jord- eller skogsbruk”

STR menar att A-traktor i praktiken innebär en sänkning av körkortsåldern och det är så den här frågan borde adresserats initialt. A-traktorn, och mopedbilen, borde ingå i en helhetsanalys av det svenska förarutbildningssystemet där helheten beaktas. I stället bryts nu en del ut och i princip totalt avregleras förarutbildningssystemet innan ett effektivt och reviderat utbildningssystem, vilket efterfrågats under många år, är på plats.

Det här handlar inte om fordon och dess begränsningar, utan en hypotes om att femtonåringar är mogna för körkort för personbil. STR vill inledningsvis ställa den centrala frågan till utredaren och ansvariga beslutfattare: **på vilken vetenskaplig grund vilar antagandet att 15-åringar är mogna och lämpade att ges möjlighet att framföra en personbil i alla trafikmiljöer (bortsett från motorväg)?!**

Vidare, utredningen hänvisar till ett par undersökningar riktade till målgruppen. Dessa är säkert väl utförda och har en relevans. Men hade A-traktorförarna och deras föräldrar haft en tillräcklig insikt i riskerna, hade inte utvecklingen sett ut som den gör. Därför räcker det inte med att enbart studera ungdomarna och deras attityder och beteende. Studierna borde omfattat andra bilister, polisen, utbildare, provinspektörer etc. De övriga forskningsrapporterna som utredningen hänvisar till verkar inte ha relationen ålder och trafiksäkerhet i fokus. Det är vedertaget att det finns ett tydligt samband mellan ålder och risk vilket förklaras av kunskap kring hjärnans växt- och mognadsprocess. Det finns även en viss relevans av utvärderingar av befintliga riskutbildningar.

Kommentarer till A-traktorn som företeelse och dess förväntade konsekvenser för förarutbildningen, trafiksäkerheten och det livslånga lärandet

STR menar att både föregångaren EPA- och nuvarande A-traktorer, ur ett trafiksäkerhets- och klimatperspektiv, är otidsenliga företeelser och en märklig rest av ett förlegat behov från andra världskriget kopplat till jordbruks- och skogsskötsel. År 2023 borde det gå att möta unga människors transportbehov på ett säkrare och mer miljövänligt sätt, både för dem själva och för omgivningen, än dessa fordonsslag. Utredningen pekar dessutom tydligt på att fordonet i mycket liten utsträckning används i det syfte som undantaget från EU:s regelverk är baserat på.

STR menar vidare att Sverige som nation behöver fostra morgondagens mobilister i klimatsmart och trafiksäkert beteende. Detta är inte förenligt med att låta dem hantera trafiken som en lek- och brottsplats vilket den enligt bland annat polis- och medierapporter blivit för många av de drygt 50 000 äldre barn som nyttjar A-traktor. En generation mobilister vänjer sig idag vid att köra utan grundläggande kunskaper och riskmedvetenhet vilket bevisligen yttrar sig på en mängd sätt: bristande hastighetsefterlevnad, bälteslöshet, rattsurfande etc. med mängder av incidenter och lindriga respektive mer allvarliga olyckor som följd vid sidan av alla brott som begås.

STR anser, kort sagt, att företeelsen att låta 15-åringar nyttja fyrhjuliga fordon utan adekvat utbildning för det fordonet, inte är genomtänkt och att det inte är en långsiktigt god strategi!

Vidare, STR ifrågasätter i sammanhanget huruvida detta regelverk i förlängningen är förenligt med statens ambition om ett livslångt lärande och de förutsättningar som staten genom detta skapar för individen?!

"Förverkligandet av det livslånga lärandeprojektet är beroende av individen, och det är statens ansvar att skapa goda förutsättningar." (Skolverket: "Det livslånga och livsvida lärandet", 1999:12).

Tar staten genom det rådande regelverket för A-traktorer, inklusive de föreslagna förändringarna i utredningen, verkligen sitt ansvar och ger nödvändiga förutsättningar för ett livslångt lärande?! STR har sedan millenniets början, GDE-matrisen (*"Goals for Driver Education"*, Hatakka, Keskinen, Gregersen, Glad, 2002) som självklar utgångspunkt och centralt styrdokument för att fostra körkortskandidaterna till ett livslångt lärande. Målet är att individer på ett så tidigt stadium som möjligt når självinsikt och lär sig att självvärdera sig som *mobilst*. Detta synsätt har man sedan 2005 anammat i Norge och i dag har norrmännen världens bästa trafiksäkerhet och ett utbildningssystem som håller ihop med

en gemensam obligatorisk början, gradvis ökad frihet under processen, en obligatorisk självvärdering och utbildningskontroll. Dvs. ett kvalitetssystem. Norge befinner sig där Sverige borde vara idag.

Vidare bör man i sammanhanget påminna om att FN:s barnkonvention, vilken är lag i Sverige, innebär tex. att barn har rätt till god hälsa (§24) och även till utbildning (§28). Uppfylls detta med rådande regelverk för A-traktorer med tanke på olycksutvecklingen?!

STR har som organisation målsättningen och inriktningen att "...tar vårt samhällsansvar genom att ge våra medlemmar förutsättningar för en effektiv och kvalitativ utbildning som leder till tänkande, trafiksäkra och miljömedvetna mobilister." Detta förpliktigar och för att kunna leva upp till denna målsättning, krävs ett utbildningssystem som stöttar kunskap och insikter. A-traktorn motverkar denna ambition vilket gör det synnerligen problematiskt för hela utbildningsprocessen och de mål som respektive kursplan innehåller.

På vilken vetenskaplig grund vilar antagandet att en 15-åring har den mognad som krävs för att på ett säkert sätt framföra ett fyrhjuligt fordon i trafiken?! Det svarar inte utredningen på vilket är en klar brist. Sverige har i ett internationellt perspektiv ett mycket framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete. Men denna framgång är en färskvara och måste vårdas. Är regelverket för A-traktor verkligen förenligt med nollvisionens mål på sikt?!

STR anser i korthet att:

- Det är fel att skuldbelägga de äldre barnen för den situation som uppstått. Deras riskmedvetenhet och konsekvenstänk är fortfarande inte fullt utvecklad och därför måste vuxenvärlden i allmänhet och deras föräldrar i synnerhet ta ett större ansvar. Ansvaret vilar på beslutsfattare och föräldrar att stötta de äldre barnen till att bli säkra mobilister.
- Det nuvarande regelverket för A-traktorer innebär i praktiken en smygsänkning av körkortsåldern vilken inte föregåtts av konsekvensanalys avseende vilka kort- och långsiktiga konsekvenser detta får för bl.a. kommande personbilskörkort, bl.a. vilken mottaglighet och insikt dessa förare har då man ska ta B-körkort.
- Det nuvarande regelverket för A-traktorer innebär ytterligare avregleringar av det redan mycket fria och oreglerade förarutbildningssystemet vilket bl.a. yttrar sig i återkommande långa köer till prov, ökad andel underkända prov, ökande kostnader för underkända prov etc.
- Den svenska lagstiftningen kring A-traktorn är unik inom EU och innebär ökande risker i trafiken även då utländska personbilsförare och yrkesförare kör på svenska vägar och möter dessa A-traktorer vilka är förvillande lika personbilar.

- Utredningen förordar bl.a. utvecklad utbildning, men 15-åringars förmåga till konsekvenstänk är inte tillräckligt utvecklat för att detta ska räcka vilket också utvecklingen tydligt visat. Utbildning är naturligtvis alltid av godo, men för att den ska vara effektiv och göra avsedd verkan, krävs att målgruppen är mottaglig. 15-åringar är äldre barn vars hjärna biologiskt inte kan hantera den kognitivt krävande uppgiften det är att med goda säkerhetsmarginaler, framföra ett fordon som väger allt mellan 2 ton 60 ton. Dock, med en bra och kvalitativ utbildning ser vi dock en möjlighet till att kunna påverka och utbilda dessa att få en betydligt bättre start för deras karriärer som mobilister än vad fallet är idag.
- Det faktum att en person som åker utan säkerhetsbälte i en A-traktor och krockar i 40 km/tim, antingen blir mycket svårt skadad eller dör, vilket ett krocktest genomfört av Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI i januari 2023 visade (*"den obältade förarens huvud slog i vindrutan så hårt att den sprack och buktade ut"*), motiverar självklart att det är hög tid att bälteskrav införs.

Kommentarer till utredningens förslag samt förslag på ytterligare åtgärder

Om A-traktorer även framgent, för en kortare eller längre tid, ska förekomma på svenska vägar, måste regelverket förändras på en rad punkter. Utredningen innehåller flera konkreta förslag och STR ställer sig positivt till följande:

- 7.1: Bälteskrav på samtliga som färdas i fordonet.
- 7.2: Att antal passagerare begränsas till antalet bältade platser.
- 7.5: Prövotid för behörighet AM.
- 7.7: Krav på vinterdäck i samma utsträckning som personbilar.
- 7.9: Ändrad utbildning för AM-behörighet med högre krav på innehåll och högre krav på lärare.
- 7.10: LGF skyltens synlighet och placering på fordon för tydlighet i trafiken.

Kommentar till 7.2: Antal passagerare måste begränsas då det inte räcker med enbart bälteskrav som föreslås i utredningen.

Dock, **de föreslagna åtgärderna är inte tillräckliga** för att skapa en trygg och säker trafiksituation för dessa äldre barn och övriga trafikanter, varför STR har ett antal konkreta kommentarer och kompletteringar till utredningens förslag vilka här sammanfattas principiellt:

- Inför begränsad fordonsvikt (max vikt) för att begränsa möjligheten att köra alltför tunga fordon.
- Inför en regel som gör det omöjligt att omvandla vissa fordon över en viss viktgräns till A-traktorer. Att till exempel göra om en tung lastbil till A-traktor skulle därmed bli omöjligt.

- Krav på att A-traktorer, liksom övriga personbilar, måste besiktigas varje år – dels för att hindra trimning, dels för att A-traktorer ofta får nedslag på besiktningen (7 av 10).
- Verkningsfull spärr mot manipulationen av fordonen krävs då höga hastigheter skapar allvarliga olyckor.
- Begränsning av tider på dygnet då A-traktorer och mopedbilar får nyttjas bör införas i likhet med andra länder (Australien, delstater i USA) där körkortsåldern är lägre än 18-år då olycksrisken erfarenhetsmässigt är större på nätter.
- Verknings samma straff för föräldrar vars barn bryter mot lag bör införas.
- Komplettering av AM-utbildningen med en riktad utbildning för fyra hjul. *(Till exempel introduktionsutbildning för föräldrar till A-traktorförarna och deras barn. Denna utbildning finns för personbil sedan 2006 och har bidragit till att övningskörningsolyckorna halverats).*
- Möjlighet att i utbildning använda en trafikskolebil där utbildaren ansvarar för att trafikhastighetslagstiftning för vald körkortsbehörighet följs, vilket skulle bidra till bra arbetsmiljö, säkra fordon under utbildning och miljötänkande.
- Ett större fokus på risker i utbildning för målgruppen unga förare.
- Givet att manipulation av hastighet omöjliggörs, föreslår STR harmonisering av hastighet för A-traktor så att A-traktor (och förslagsvis även mopedbil) går i max 40 km/h (vilket förutsätter ändring i aktuell förordning). Förutom de rent trafikmässiga konsekvenserna av detta finns positiva miljömässiga konsekvenser då avgasrening i katalysatorn fungerar mer effektivt i 40 km/h jämfört med 30 km/h.

Utöver ovanstående förslag, har STR även ett par ytterligare kommentarer med fördjupat resonemang utifrån vår expertis och erfarenhet:

- **Hastighet.**
Manipuleringen av fordon är bevisligen stor. Enligt uppgifter från polisen uppskattas betydligt mer än hälften av A-traktorerna vara manipulerade. Rapportskrivaren visar på viss okunskap i hur tekniken fungerar vid manipulering av fordon idag. Det är inte företag i stor utsträckning som bidrar till manipulationen av fordon. Detta löser ungdomarna själva, ofta utan föräldrarnas vetskap. Det är en för enkel teknik helt enkelt. För att komma till rätta med det här problemet, föreslår STR i stället **att H-reg och can-bus system förbjuds och att man i stället endast tillåter nyregistrering med programmerad mjukvara/styrbox eller annan mer tillförlitlig spärr av hastigheten som inte ungdomarna själva med enkelhet kan manipulera.** Det faktum att Bilprovningens statistik för 2022 att sju av tio A-traktorer har allvarliga fel och brister och att vartannat fordon krävde ombesiktning, stärker ytterligare nödvändigheten av kontroll och denna ska underlättas för polis etc.
- **40 km/h.**
Givet att föreslagna, centrala, åtgärder införs för att *omöjliggöra* hastighetsmanipulation, bälteskrav etc., kan eventuellt hastighet höjas till 40 km/h

direkt i regeländringen avseende A-traktor. Många svåra olyckor med A-traktorer sker idag i betydligt högre hastigheter än 30 km/h. Hastigheten blir som vilken bil som helst vid manipulation av regleringssystem. Hastigheter vid de svåra olyckorna med dödlig utgång 2022 nämner media och räddningsorganisationer är ofta upp emot eller över 100 km/h. (Bl.a. visar polisens utredning av dödsolyckan i Grebbestad i oktober 2022, där två ungdomar dog, att färden skett i alldeles för hög hastighet). Med 40 km/h borde fler ungdomar och vårdnadshavare ”acceptera” hastigheten och manipulationen torde ske i mindre utsträckning. Detta innebär en betydligt lägre hastighet på stor del av de A-traktorer som finns. långt över den tillåtna hastigheten.

- **Utbildning.**

Transportstyrelsen skriver i sin utredning om behov av förändrad utbildning med mer fokus på fyra hjul. Här nonchaleras utbildningsanordnarna menar STR. Att utbilda i mopedbil är ett klart arbetsmiljöproblem! Transportstyrelsen föreslår att följefordon kan användas i stället. STR ifrågasätter om detta verkligen är lämpligt med eleven i ett fordon som tar upp ett helt körfält? STR:s konkreta motförslag är i stället att utbildning kan genomföras i trafikskolors övningsbilar. Detta möjliggör att föräldrar/handledare kan medfölja och bli involverade samt grupputbildning vilket är kostnadseffektivt och miljömässigt och vilket vi vet är effektivt för att gruppen påverkar individen i denna ålder. Detta kräver dock ändring i gällande föreskrift/förordning. Detta skulle innebära en sänkning av övningskörningsåldern i trafikskola till 14 år 9 månader avseende körkort AM, mopedbil eller A-traktor. Vidare förordar STR fortbildning av vårdnadshavare.

- **Körprov föreslås ej.**

Utredaren väljer att inte föreslå obligatoriskt körprov. STR delar utredningens slutsats i detta hänseende. STR:s principiella uppfattning att det stora fokuset på prov för körkortsbehörigheterna i sig inte är optimalt utan att utbildning, kunskap och struktur alltid ska prioriteras. Det är visserligen viktigt att skapa legitimitet åt A-traktorn och de krav som ställs och det som samhället förväntar sig av oss utbildare, men ett körprov är inte rätt väg att gå för att uppnå detta menar alltså STR.

- **Max vikt.**

Avsaknad av reglering av fordonets max vikt. I dagens regelverk kan en yngling på 15 år med ett AM-körkort köra en ”tung lastbil”, registrerad som en A-traktor, med tillkopplad påhängsvagn, med en totalvikt på över 40 ton. I utredningen finns inga förslag på att begränsa detta. STR välkomnar en begränsning av vikt, klokt uträknad ur trafiksäkerhets- och miljösynpunkt.

- **Tidsmässiga begränsningar av nyttjandet.**
Erfarenhetsmässigt sker olyckor nattetid. Så även de som hittills skett med A-traktorer. STR anser att denna fråga bör utredas vidare.
- **Risk för konflikt i regelverken.**
Det föreligger en risk för att regelverken för A-traktor respektive AM går in i varandra och kan skapa problem både juridiskt och pedagogiskt. I sammanhanget kan nämnas att man i Norge till exempel inte tillåter körning av fordonet traktor på sitt AM körkort och STR är av uppfattningen att en förändring i regelverket är nödvändig.
- **AM-utbildningen – kommentar**
STR anser slutligen att utredningen ger missriktad kritik mot dagens AM-utbildare. I praktiken har utbildarna mycket begränsade möjligheter med gällande föreskrifter att kunna uppfylla kursplanens mål inom den stipulerade tiden. I sammanhanget måste man väga in att målgruppen 15-åringars förkunskaper och inlärningsförmåga har försämrats över tid. Detta kan konstateras i PISA-mätningar kring läsförmåga. STR förordar en översyn av föreskrifterna för AM-utbildning vilka idag ger för stort tolkningsutrymme.

Landskrona den 14/2, 2023

Med vänlig hälsning

SVERIGES TRAFIKUTBILDARES RIKSFÖRBUND



Benny Gunnarsson
Förbundsordförande