

Svar på Remiss av Transportstyrelsens rapport (TSG 2023-1619) om översyn av förarutbildningssystemet för behörighet B

Sammanfattning

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, välkomnar initiativet till en översyn av förarutbildningssystemet. VTI håller med om att det behöver bli enklare för blivande förare att förstå vad som ska uppnås i förarutbildningen, och att de behöver mer stöd för att bli ”trafiksäkra, risk- och miljömedvetna förare”. VTI anser dock att de förslag till åtgärder som presenteras inte är tillräckliga för att uppnå målen. Vidare är några av förslagen för vagt formulerade och behöver förtydligas, konkretiseras och utvecklas för att kunna tillämpas i praktiken. Nedan följer VTI:s synpunkter på förslagen.

Synpunkter

- Förslag:** *Blivande förare måste genomföra två utbildningstillfällen med särskild inriktning på vägledning på trafikskola innan förarprovet får genomföras.*

Resultaten från två olika VTI-studier (VTI rapport 916 och 936) visade att majoriteten av de blivande förarna redan nu kombinerar privat utbildning med trafikskola. I den senare studien var det omkring 92 procent som uppgav att de tog körlektioner på en trafikskola. Problemet är att en stor andel koncentrerar sina körlektioner på trafikskola till slutet av utbildningen (VTI rapport 936) med syfte att vara bättre förberedd inför förarprovet. VTI har i ett tidigare förslag lyft fram behovet av att redan från start varva privat utbildning med utbildning på trafikskola (VTI notat 11). Visserligen ska det första vägledningstillfället genomföras tidigt i utbildningen, vilket är positivt, men fortfarande långt ifrån vad VTI tidigare föreslagit. Dessutom saknar vi genomförandemål och att det inte finns en möjlighet för trafikskolan att underkänna vägledningslektionen.

I förslaget lyfts fram att ”Vid vägledningstillfällena ska den blivande föraren få möjlighet att resonera kring nästa steg i utvecklingen och värdera sin egen förmåga”. Det är visserligen sant att en stor andel av körkortstagarna med underkänt prov saknar förmåga att värdera sin egen förmåga. Däremot är det svårt att se hur detta, tillsammans med andra aspekter, kan genomföras på 2 x 45 minuter. Utifrån beskrivningen av vad som skall ingå vid de två olika tillfällena ges stort fokus på sådant som handlar om att hantera fordonet, den tekniska körförmågan och kunskap om regler. Detta kan visserligen öka chansen att förarprovet blir godkänt men det är tveksamt om det leder till *trafiksäkra, risk- och miljömedvetna förare*.

Om föraren ska få hjälp att värdera sin egen förmåga bör självvärdering ingå på ett tydligt sätt under hela utbildningen, vilket innebär att nya pedagogiska metoder och redskap behöver tas fram. Utbildningen måste ta sin utgångspunkt i elevernas värderingar, vilket innefattar mer än att värdera sin egen körförmåga. För att lyckas med detta behöver påverkan ske över en längre tid, vilket ger trafikläraren möjlighet att lära känna eleven bättre för att avgöra vilka insatser som behövs (se Gregersen & Forward, 2024; VTI rapport 936). VTI menar att införandet av två utbildningstillfällen med särskild inriktning på vägledning på trafikskola inte kommer att resultera i någon större förbättring jämfört med nuläget.

I VTI:s forskning om A-traktorer och mopedbilar konstateras att sådana fordon har ökat kraftigt i antal under senare år (VTI resultat 2023:6; VTI resultat 2023:8) och att så många som en tredjedel av 15-åringarna tar ett AM-körkort (VTI resultat 2025:1). Många av dessa ungdomar kör fyrhjuliga fordon i trafik redan från 15 års ålder och skaffar sig körerfarenhet, men också dåliga vanor. Det är mest troligt att dessa unga förare väljer en privat utbildning till B-behörighet eftersom de redan tycker att de kan köra. Jämfört med en helt privat utbildning så är de föreslagna vägledningstillfällen de måste genomgå på trafikskola en förbättring, men VTI anser inte att förändringen är tillräcklig. Dessa ungdomar skulle behöva ännu mera vägledning och undervisning på trafikskola eftersom de troligen redan etablerat felaktiga attityder och normer och har en övertro på sin egen förmåga.

2. Förslag: *Trafiklärare och utbildningsledare ska genomgå fortbildning för att ytterligare säkerställa att de har god kompetens.*

VTI står helt bakom förslaget om att ytterligare säkerställa trafiklärarens kompetens genom fortbildning.

VTI saknar dock en tydlig skrivelse om vikten av fortbildning avseende pedagogiska metoder: i nuläget är det enda som beskrivs som nödvändigt ”*praktisk körfärdighet samt kunskaper om aktuella trafikbestämmelser och andra relevanta regelverk*”. Vad gäller pedagogiska metoder är formuleringen vagare eftersom det står att fortbildningen kan handla om detta.

3. Förslag: *Transportstyrelsen ska tillhandahålla informationsmaterial för blivande förare och handledare om privat övningskörning.*

Detta förslag liknar den Digitala Utbildnings Plattform (DUP) som tidigare tagits fram i ett forskningsprojekt (se VTI notat 11). För att förslaget ska resultera i att Trafikverket behöver anordna färre prov borde varje moment avslutas med att antingen handledaren eller trafikskoleläraren godkänner det. I VTI notat 11 lyfter VTI även fram att det borde vara krav på att alla moment är genomförda innan eleven kan boka prov.

4. Förslag: *Dagens krav på introduktionsutbildning tas bort för både blivande förare och handledare.*

Att inte undervisa blivande förare och handledare samtidigt är ett förslag som VTI står bakom, eftersom utbildningen då blir mera målgruppsanpassad. Däremot kan vi se problem med att ta bort den helt för blivande förare. VTI menar att den blivande föraren behöver grundläggande kunskaper innan de påbörjar sin utbildning (se även förslag 5). VTI anser vidare att Transportstyrelsen skall se över riskutbildning 1. I en tidigare rapport (936) föreslår VTI:

- Dela upp riskutbildning del 1 på två till tre olika tillfällen. Ett ökat fokus på gruppdiskussioner och gruppövningar som involverar alla deltagare.

VTI menar att förarutbildningen inte i tillräckligt hög grad täcker de övre delarna i GDE-matrisen och att fokus är för mycket på att den nyblivna föraren skall klara förarprovet.

- 5. Förslag:** *Transportstyrelsen ska informera blivande förare om förarutbildningen i samband med ansökan om körkortstillstånd.*

Korrekt information om förarutbildningen är viktig. Vi ser inga problem med att Transportstyrelsen tar fram materialet och välkomnar att den kommer att ges ut på flera språk. Det är genomförandet som VTI vänder sig emot. VTI föreslår att den ”kvalitetssäkrade informationen om förarutbildning” presenteras i samband med det som beskrivits under förslag 4. Detta är att föredra eftersom det innebär att den blivande föraren även kan få stöd och hjälp utav en trafiklärare.

- 6. Förslag:** *Den som ska handleda privat övningskörning ska genomgå en handledarutbildning för att kunna godkännas som handledare.*

Innehållet i utbildningen är väl genomtänkt, men det VTI ställer sig tveksam till är hur handledarna ska kunna tillgodogöra sig materialet vid ett tillfälle. Det vore därför lämpligt att dela upp utbildningen i två delar, vid två olika tillfällen.

Det som kvarstår är hur man ska hantera det faktum att alla som genomgår handledarutbildningen inte har svenska som modersmål, och därför får svårt att ta till sig kunskapen.

- 7. Förslag:** *Det blir möjligt för en handledare att över tid övningsköra med fler blivande förare än idag.*

I förslaget kan man handleda högst fem elever per år och högst 25 elever under en femårsperiod. VTI ser problem med detta eftersom ett så stort antal elever riskerar att ses som en näringsverksamhet. I stället föreslår VTI en utredning om möjligheten att få dispens för handledare som behöver utbilda fler än fem. Det kan gälla ideella organisationer som erbjuder mängdträning till personer som inte har tillgång till en privat handledare. I VTI rapport 974 poängterar VTI vikten av mängdträning och belyser problemet med att få tillgång till en privat handledare. Det är en viktig orsak till att den olagliga verksamheten ökat. Förutom dispens krävs att Transportstyrelsen får ökade befogenheter att utföra kontroller av icke registrerade trafikskolor samt kan syna förekomsten av en olaglig verksamhet mer regelbundet med hjälp av egna register.

- 8. Förslag:** *Transportstyrelsen föreslår även att Skolverket får i uppdrag att ta fram en kurs i trafik kunskap inom Komvux med fokus på språklig förståelse och termer som behövs för att förstå och kunna ta till sig förarutbildningen.*

VTI anser att förslaget är av stor vikt, speciellt när det gäller utrikesfödda blivande förare. En av slutsatserna i en pågående VTI-studie av Wallhagen och Nyberg (under framställan) är att det är svårt, även för utrikesfödda som genomgått sfi språknivå C, att tillgodogöra sig undervisning där olika facktermer (speciella trafikord) ingår. Det är körkortsteorin som uppfattas vara svårast att lära sig, samtidigt som mycket av teoriinläringen idag sker i appar utan närvaro av lärare. Att därför delta i en kurs i trafik kunskap kan vara till stor hjälp inför teoriinläringen, Utöver fokus på språklig förståelse och termer bör dock även andra delar ingå i en sådan kurs, såsom vilka krav man ska ställa på en handledare (för att minska risken för olaglig verksamhet). Även allmän trafik- och trafiksäkerhetskunskap som berör alla trafikantslag och både barn och vuxna, bör ingå, eftersom trafikmiljö, lagar och regler kan skilja sig mycket från hemlandet.

- 9. Förslag:** *Vid underkänt körprov eller kunskapsprov måste den blivande föraren vänta två veckor innan denne får göra ett nytt prov av samma slag.*

VTI står bakom förslaget eftersom det ökar elevens möjlighet att träna extra. I VTI rapport 916 framkom att många av de som underkänts utgick ifrån att de inte gjort något allvarligt fel eller att förarprövaren varit för hård vilket resulterade i att de inte tränade extra. Vi rekommenderade därför att informationen till körkortstagaren blir tydligare för att göra dem bättre förberedda inför nästa körprov, och att fler trafiklärare eller handledare uppmuntras att åka med vid uppkörning. Om körkortstagaren inte vill att någon följer med under körprovet kan denna person i stället få möjlighet att lyssna in vad förarprövaren säger direkt efter körprovet, och därefter diskutera detta med körkortstagaren i lugn och ro. Ett alternativ kan vara att samtalet mellan förarprövare och körkortstagare spelas in på mobiltelefon.

- 10. Förslag:** *Kunskapsprovets giltighetstid förlängs till ett år*

VTI välkomnar detta förslag.

- 11. Bedömning:** *Tiden för körprovet är inte alltid tillräcklig för det som ska ingå. Trafikverket bör därför vidta åtgärder och utvärdera utfallet av dessa.*

VTI välkomnar detta förslag eftersom vi i likhet med Transportstyrelsen anser att 45 minuter är alldeles för kort tid. En något längre inledning skulle kunna underlätta för dem som är nervösa, vilket många gånger är ett problem som kan leda till att provet blir underkänt (VTI rapport 916).

- 12. Förslag:** *Tillsynsmyndigheten får meddela föreläggande om organisatoriska brister upptäcks i tillsynen av förarprovningen.*

VTI välkomnar förslaget, men vill lyfta fram vikten av att det säkerställs att resurser för detta finns.

- 13. Förslag:** *Transportstyrelsen bedömer att myndighetens tillsyn av tillståndshavare inom förarutbildningssystemet bör övergå till systemtillsyn och att egenkontroll hos tillståndshavarna blir ett verksamhetskrav. Det behövs ytterligare utredning av vilka regeländringar som skulle krävas och vilka krav på egenkontroll hos tillståndshavarna som är rimliga.*

Den del i detta förslag som VTI ställer sig positiv till är att införandet av ett sådant system möjliggör för Transportstyrelsen att fokusera mer på oseriösa aktörer, något som vi tidigare i detta remissvar hävdade är nödvändigt (se förslag 7). Det vi är mera tveksam till är huvudsyftet med förslaget, nämligen att kontrollen av verksamheten övergår till trafikskolan. Frågan är hur en trafikskola på egen hand kan identifiera brister och vidta förbättringar om de inte har den kunskap som krävs. Att rent kvantitativt identifiera brister med hjälp utav en checklista är relativt enkelt, men det är betydligt svårare att på egen hand identifiera kvalitativa brister.

- 14. Förslag:** *Trafikverkets uppgift att anordna förarprov får en tydligare rättslig grund genom att förarprovningen anges som en uppgift för Trafikverket i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket.*

VTI välkomnar att olika aktörers uppgift i förarutbildningssystemet anges. Dessutom skulle det underlätta om Trafikverkets roll blev tydligare.

Avslutning

I detta ärende har generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Yttrandet har handlagts av forskningsledare Sonja Forward. Även forskare Jonna Nyberg och utredare Susanne Wallhagen har deltagit i arbetet med yttrandet.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI

Källor:

Forward, S. E. och Henriksson, P. (2019). Digitalt utbildningsprotokoll – en pilotstudie av ett verktyg vid privat övningskörning. **VTI notat 11.**

Forward, S., Nyberg, J. och Henriksson, P. (2016). Förarprov för personbil: Orsaker till den sjunkande godkännandegraden och förslag på åtgärder. **VTI rapport 916.**

Forward, S., Nyberg, J., Gustafsson, S., Gregersen, N.P. och Henriksson, P. (2017). Den svenska förarutbildningen: Dagsläge och framtidsutsikter. **VTI rapport 936.**

Forward, S., Lindgren, H., Stave, C., Henriksson, P. och Nyberg, J. (2018). Effekterna av begränsat handledarskap: En utvärdering. **VTI rapport 974.**

Gregersen, N.P. och Forward, S. (2024). Trafiksäkerhet – Samspelet mellan människor, fordon och trafikmiljö, andra upplagan. Nordstedt Juridik, Stockholm, Sweden.

Selander, H. och Wallhagen, S. (2025). 15-åringars erfarenhet av att köra A-traktor, mopedbil eller moped: En enkätundersökning. **VTI resultat 2025:1.**

Selander, H., Wallhagen, S. och Friis, C. (2023). Unga förare med A-traktor och mopedbil: Utbildning, riskmedvetenhet och trafiksäkerhet. **VTI resultat 2023:6.**

Wallhagen, S. och Nyberg, J. (Under framställan). Rätt väg till körkortsbehörighet B: Förberedande kurser för utrikesfödda kvinnor i Gällivare och Kiruna. VTI resultat XX.

Wallhagen, S. och Selander, H. (2023). Unga förare i A-traktorer och mopedbilar – påverkan på trafiksäkerheten: Litteraturgenomgång, polisintervjuer och olycksdata. **VTI resultat 2023:8.**