

PROGRAM FÖR BÄTTRE TRAFIKKUNSKAPER OCH TRYGGARE OCH KLIMATSMART TRAFIK



2024



**SVERIGES
TRAFIKUTBILDARES
RIKSFÖRBUND**



2024 är ett viktigt år för framtidens trafikskolor

Under året väntas både Europeiska unionens slutföra förhandlingarna om nya Körkortsdirektivet och Transportstyrelsen leverera regeringsuppdrag om hur fler ska komma bättre förberedda till provet för B-körkort. STR har arbetat parallellt med båda processerna och fortsätter driva nödvändigheten av god utbildning för morgondagens bilister och yrkeschaufförer.

Vi inom STR brinner för ökad trafiksäkerhet och vårt mål är att skapa tänkande, miljömedvetna och trafiksäkra förare.

2023 har vi nått framgångar med skärpning av AM-behörighet. Maxantal passagerare, bälte och krav på vinterdäck räddar liv samtidigt som det ökar ungas förståelse för ansvaret det innebär att framföra ett fordon. Denna viktiga målgrupp behöver tidigt möta vår bransch och få rätt attityd till hur ansvar tas i trafiken.

Vi fortsätter vårt nära samarbete med myndigheterna om utbildningens innehåll och bästa vägen till körkort. De pågående utredningarna kommer påverka villkoren för vår bransch och framtidens förarutbildning. Vår linje är ett ökat fokus på livslångt lärande, inte att bara lyckas klara provet.

Under Almedalsveckan träffade vi politiker från alla partier och diskuterade hur vi kan göra

körkortsprocessen lättare att förstå för eleverna. Gemensamt för samtalen var samsyn om att körkortet är nyckeln för den enskildes möjlighet till såväl arbete som rörelsefrihet i vardagen.

Den kommande trafikpolitiska agendan är till stora delar teknikdriven. Artificiell intelligens och autonoma fordon är nästa steg av elektrifiering och digitalisering av trafiken, vilket måste präglade kunskapskraven.

STR har under 2023 fått växande gehör för nödvändigheten att skapa rätt förutsättningar för ett livslångt lärande, i takt med utvecklingen. Vi kommer fortsätta driva att god utbildning alltid lönar sig. Vårt perspektiv behöver ständigt lyftas både till politik och myndigheter och ingen annan kommer göra jobbet åt oss.

Trevlig läsning,

Maria Stenman

Tf. ordförande för STR, egenföretagare och trafikskolelärare.

Inledning

Du håller i vårt program för bättre trafikfärdigheter, en utbildningsbransch i utveckling och tryggare och mer klimatsmart trafik.

Denna skrift sammanfattar ett antal av de olika frågor vi inom STR identifierat som områden där reformer och nytänkande kan förenkla, förbättra och förstärka den professionella trafikutbildningen och göra trafiken tryggare att vistas i, för alla trafikanter.

Trafikskolorna fyller en viktig funktion som privata förberedelser för förarprov inte alltid kan motsvara; den grundläggande pedagogiken för hur varje komplex trafiksituation ska bedömas, bemötas och bemästras.



Det ska fortsatt vara frivilligt i vilken mån en framtida förare vill välja att förbereda sig genom trafikskola, privat träning eller en kombination av de båda. Vi har alla olika förutsättningar, lär oss olika snabbt och på olika sätt. Det är dock ett faktum att planerad trafikutbildning genom trafikskola sammantaget ger fler godkända prov än alla försök att lära sig behärska trafikens krav och kunskaper mest på egen hand.

Den privata handledaren har en viktig uppgift att på ett säkert sätt ansvara för privat mängdträning, men tilldelas i dagens system en mycket svår uppgift där förutsättningarna är klart förändrade jämfört när dagens regelverk formades. Handledaren saknar mandat att styra processen såsom det är tänkt utan är utlämnad åt körkortstagarnas förmåga att själva inse sitt utbildningsbehov, vilket forskningen visar få är kapabla till.

Körkortstagandet har förändrats över tid. Idag har vi inte en homogen population körkortstagare som på 70-talet då majoriteten av 18-åringarna tog körkort direkt genom att öva hemma och utbilda sig på trafikskola för att sedan göra prov anmälda av trafikskolan. Idag har i stället vi en mycket heterogen population av personer med olika ålder, förkunskaper och kulturell bakgrund. Detta ställer nya krav på att det finns olika typer av stöd beroende på vilken målgrupp en körkortskandidat tillhör.

Vi har delat in i vårt program för bättre trafikmiljö i fyra övergripande områden. Det är områden som sammantaget kommer att förbättra förutsättningarna för en framtidsdiskussion om framtidens trafikutbildning och hur ny teknik, ny lagstiftning, trafikpolitiska mål och myndighetsstyrning påverkar vår bransch.

De fyra områdena är:

- Förbättrad trafiksäkerhet
- Fler ska kunna ta körkort (för jobb, levande landsbygd etc.)
- Elektrifiering av trafiken för miljön
- Fler trafikutbildare

Vi hoppas våra olika förslag väcker tankar, diskussion och nyfikenhet på våra idéer, våra medlemmars samhällsnyttiga verksamhet och inspirerar till en bredare diskussion om hur ett körkort ska vara likställt med ansvar, kunskap och förståelse för vikten av säker trafik.



Statistik över provverksamheten

För att de förslag på förändringar av trafikutbildningsbranschen och förutsättningarna som ska gälla för att skaffa körkort som följer behöver trafikutbildningen 2023 sättas i ett större sammanhang.

Vår utgångspunkt tas i hur dagens modell är utformad, vad utfallet blir av den och hur den kan göras bättre utgår från såväl medlemmarnas erfarenheter som tillgänglig statistik över uppnådda resultat.

Sannolikheten att bli godkänd för B-körkort är avsevärt högre för den som genomgått en professionell lärlärd utbildning efter körskolornas plan jämfört med den som är självlärd.

Åtta av tio som fått den teoretiska utbildning på trafikskola klarar Trafikverkets skriftliga kunskapsprov för B-behörighet, vilket kan jämföras med endast drygt var tredje av de som studerat på egen hand.

Bryts siffrorna ner per provort står sig slutsatsen. Det ser ungefär likadant ut över hela landet; ett

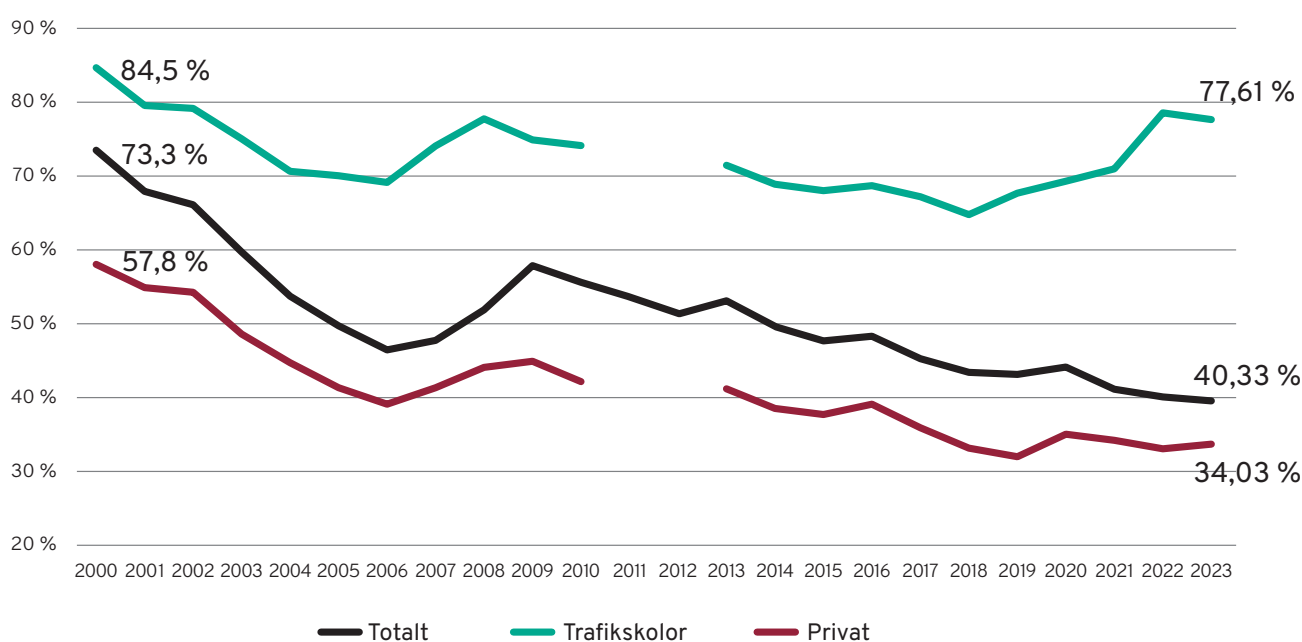
betydande gap mellan de utbildade och de självlärderna, både för den teoretiska och den praktiska provdelen.

Trenden att i ökande utsträckning välja att utbilda sig på egen hand håller dessvärre i sig, trots den stora skillnaden i utfall jämfört med att söka sig till trafikskola.

Den allmänna trenden av fallande andel som lyckas med sina prov är bekymmersam av flera skäl. Dels indikerar det att trafikfärdigheterna över lag försämras, vilket ökar riskerna för felbedömningar, faror och olyckor i trafiken. Dels leder den höga andelen som gör prov utan att vara redo till en onödigt hög belastning på provverksamheten, då det är rimligt att anta att de som misslyckas kommer att försöka igen. Köerna växer, väntetiderna blir längre och längre. Detta drabbar alla – körskoleelever som privatister.

Andel godkända kunskapsprov – B – totalt

(förstagångsprov och omprov), anmälda via trafikskola respektive privat 2000–2023 (t.o.m. juni) (Källa Vägverket/Trafikverket – åren 2011–2013 saknas särredovisning).



Att ha genomgått utbildning på trafikskola fördubblar sannolikheten att det praktiska förarprovet blir godkänt jämfört med privatisterna.

Även för uppkörning är det färre och färre som klarar provet, även om trenden är något mer fluktuerande. När inte ens varannan lyckas bevisa tillräckliga färdigheter blir självfallet belastningen på provverksamhetens praktiska del ännu högre än den för den teoretiska.

Att öka antalet provtillfällen har varit en åtgärd från Trafikverkets sida för att få bukt med de växande köerna till provverksamheten. Fler provtillfällen kortar förvisso kötiderna, men detta ska inte missförstås som att kortare kö är detsamma som fler godkända prov. Saknas färdigheterna blir det endast fler omprov.

De flesta är sannolikt överens om att det inte ska vara tur eller ihärdighet i att boka provtider som

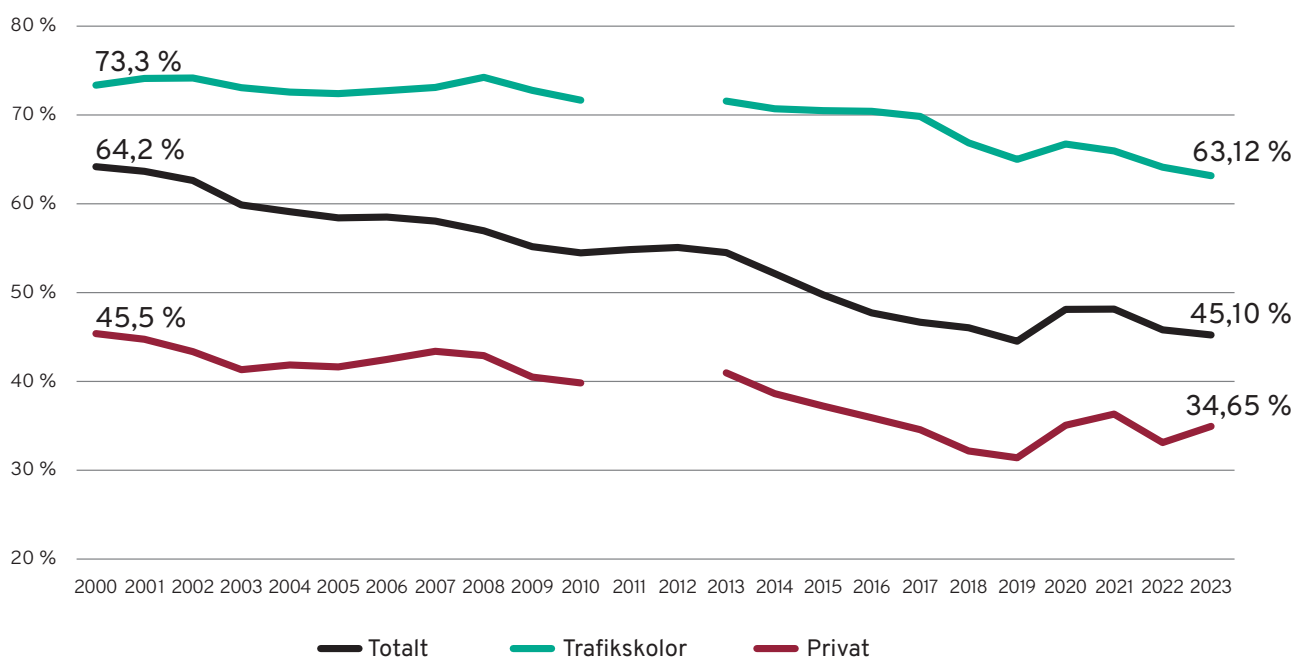
avgör vem som får rätten att framföra en personbil. Ändå är det så situationen i alltför stor omfattning ser ut. Det går att sätta såväl ett samhällsekonomiskt som trafikpolitiskt pris på att antalet elever som väljer att lära sig köra av en trafikutbildare minskar.

Att det bildas långa köer av körkortsaspiranter bygger trösklar för de väntade individerna. De får vänta med att söka jobb, söka utbildning på annan ort eller vad det nu kan vara för ambitioner som får stå tillbaka. Det gynnar inte dem själva och det medför sänkt produktivitet och ekonomisk utveckling på aggregerad nivå.

Därutöver avsätts rimligen onödigt mycket offentliga resurser till en provverksamhet som börjar få till huvuduppgift att sortera ut en strid ström av okvalificerade körkortskandidater som inte hör hemma i trafiken ännu.

Andel godkända körprov – B – totalt

(förstagångsprov och omprov), anmälda via trafikskola respektive privat 2000–2023 (t.o.m. juni) (Källa Vägverket/Trafikverket – åren 2011–2013 saknas särredovisning).



Av de som lyckas krångla sig igenom proven är risken hög att andelen som inte borde ha fått godkänt är oacceptabelt hög. Sverige har en lång och stolt tradition av ambitiöst trafiksäkerhetstänkande som nu utmanas av ett stigande antal bilister med för dåliga färdigheter. Utvecklingen riskerar att erodera det trafikpolitiska målet om att ingen ska förolyckas i trafiken.

Utifrån tillgänglig statistik finns det stigande samhällsnytta i att uppgradera synen på god trafikutbildning under professionell vägledning. Fakta talar entydigt för att privatister har sämre förutsättningar att lyckas vid Trafikverkets kompetensbedömning.

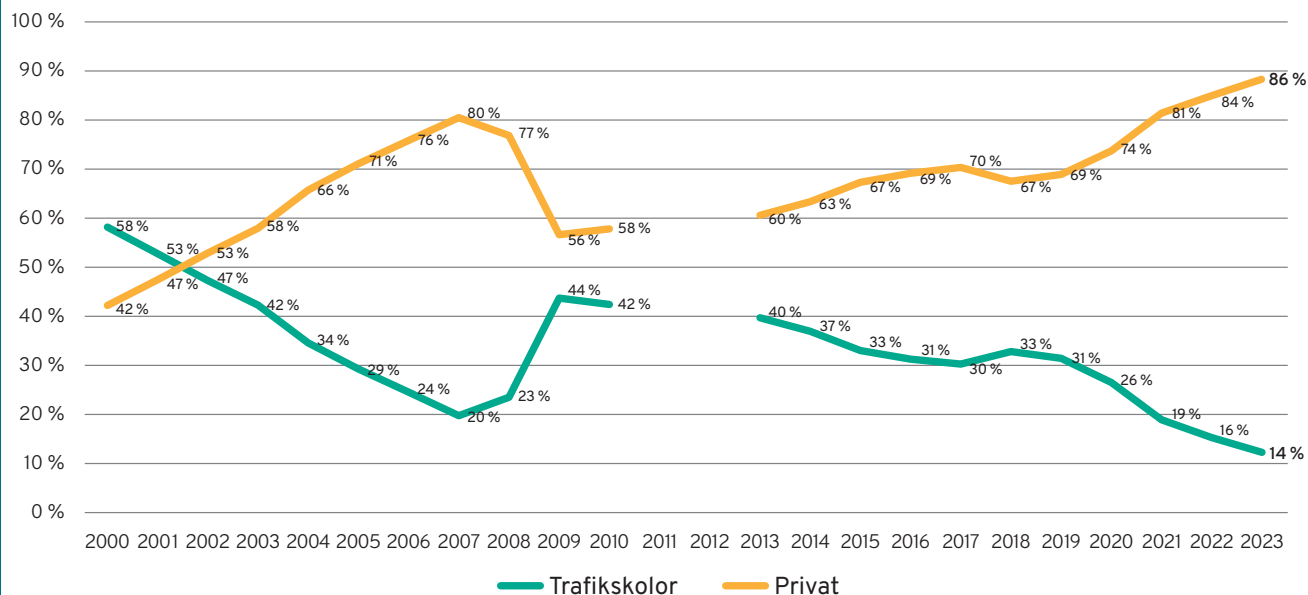
För att vända utvecklingen så att fler ska lyckas få körkort snabbare behöver därför fler uppmuntras att välja trafikutbildarledd utbildning.

Följande grafer sammanfattar utvecklingen inom svensk förarutbildning på ett tydligt sätt sedan mil-lenieskiftet. Konsekvensen av det relativt oreglerade och fria utbildningssystemet har blivit att andelen körkortskandidater som själva bedömer när de är färdigutbildade och anmäler sig privat till prov har ökat radikalt: från 42 till 86 % (kunskapsprov) respektive från 33 till 63 % för körprov. →



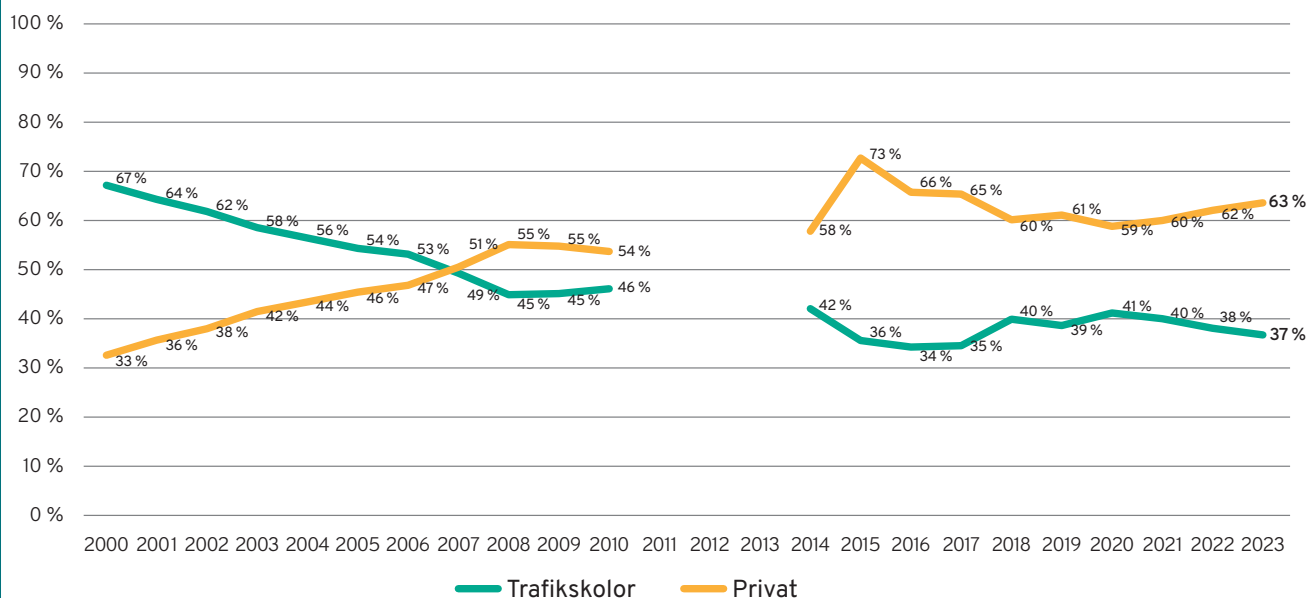
Anmälningssvåg till kunskapsprov – B – totalt

(förstagångsprov och omprov) – andel i %, år 2000–2023. Källa Vägverket/Trafikverket.



Anmälningssvåg till körprov – B – totalt

(förstagångsprov och omprov) – andel i %, år 2000–2023. Källa Vägverket/Trafikverket.



Elektrifieringen av trafiken

STR ser både teknologisk utveckling och högt ställda hållbarhetsmål som något som formar kraven som ställs på morgondagens trafikutbildning.

Den snabba elektrifieringen av såväl andelen personbilar som yrkestransporter bör leda till utveckling av synen på vad som är centralt för förarutbildningen och hur trafik-utbildarbranschen kan underlätta och påskynda elektrifieringen av trafiken för en mer hållbar transportsektor.

1. Automatkörkort som norm för B-körkort

Batteridrivna bilar har automatisk växellåda. Det behöver inte betyda att de är lättare att köra, merparten av moderna elbilar har skärmar, informationsförmedling och sensorer som ställer andra typer av krav på föraren än de färdigheter som traditionellt varit förknippade med att kunna köra bil säkert.

Ett ökande antal elektriska bilar och en miljöpolitik som aktivt eftersträvar en utfasning av förbränningsmotorer kommer oundvikligen att reducera behovet av att kunna växla.

År 2021 nåddes en brytpunkt, då det var fler som gjorde körkortsprov på automatväxlad bil än på manuell bil. 2022 var åtta av tio nyregistrerade personbilar automatväxlade.

För att skynda på elektrifieringen anser STR att automatkörkort bör vara utgångspunkten för såväl körkortsutbildningen som för provtagningen. Att styra mot automatkörkort som norm skulle underlätta för utbildningsbranschen att både anpassa utbildningens tonvikt som branschens bilpark till en ny efterfrågebild.

Detta skulle göra näringen mer hållbar och göra trafikskolorna till en kraft för förändring snarare än konserverande av en alltmer irrelevant utbildning, framtvingad av föråldrade regelverk.

Utgångspunkten för all körkortsutbildning och provverksamhet bör vara behörighet att framföra ett automatväxlat fordon med ett B-körkort. Automatkörkort bör vara normen.





2. Ge certifierade trafikskolor rätten att ge B-körkort för manuell växel

Även om körkort för automatväxlade bilar gjorts till utbildningens utgångspunkt kommer det finnas behov av förmågan att säkert framföra manuellt växlade bilar för en del, även om dessa är under utfasning de kommande decennierna.

För att inte tvinga branschen att lägga onödiga resurser på förlegad teknik bör Sverige inspireras av Tysklands hanteringen av frågan. Där får trafikskolor med certifierad kompetens och kapacitet erbjuda en vidareutbildning av hur en manuell växellåda ska hanteras. Utbildningen är avsedd för de som redan har B-behörighet för automatkörkort, det vill säga som visat att de behärskar trafikreglerna och kan framföra ett fordon säkert, men som behöver lära sig det mekaniska växlingsmomentet.

När vidareutbildningen väl är genomförd har certifierade trafikskolor rätt att utfärda B-körkort som ger innehavaren tillstånd att även framföra manuellt växlade fordon. Så länge utbildningsmomenten är avklarade behövs ingen ytterligare uppkörning. Det ansvaret hanteras av trafikskolorna.

Att lägga behörigheten att utfärda särskilda B-körkort på certifierade trafikskolor skulle effektivisera utfärdandeprocesserna samtidigt som det – genom obligatorisk utbildning – säkerställer tillräckliga kunskaper hos de med manuell behörighet.

Tillåt trafikskolor att – efter genomförd godkänd vidareutbildning, men utan krav på uppkörning – utfärda särskilt B-körkort för manuellt växlade bilar till de som redan har B-behörighet för automatväxel.



3. Underlätta vidareutbildning på eldriven lätt lastbil

Högt ställda miljö- och klimatmål inom transportsektorn driver på en snabb elektrifiering av fordonsflottan inom yrkestrafik och logistik. Detta ställer dock nya krav på den stora grupp chaufförer inom transportnäringen med B-behörighet som förväntas kunna framföra en eldriven lätt lastbil i yrket.

På grund av sin konstruktion med batteridrift blir ellastbilar i regel ett tyngre fordon. Om vikten överstiger 3 500 kr överskrider den vanliga B-behörighetens viktgräns.

Att fordonet är tyngre ställer krav på en del kompletterande kunskaper, teoretiska såväl som praktiska. Men skillnaden är inte lika betydande som att i yrkestrafik kunna framföra en tung lastbil, vilket kräver en betydligt mer omfattande utbildningsinsats.

Elektrifieringen av transportsektorn är redan ett faktum och körkortsutbildarna kan stödja och underlätta logistiknäringens nödvändiga omställning till hållbara transporter.

Genom vidareutbildning till och certifiering av en utvecklad B-behörighet får yrkesförare förståelse för hur eldrivna och därmed tyngre fordon fungerar och uppför sig i trafiken, som vid eldriven acceleration eller kraftig inbromsning.

Genom att ge trafikutbildare möjlighet att erbjuda näringslivet en obligatorisk vidareutbildning och certifiering av yrkesförare bromsas inte elektrifieringen av transportsektorn. Alternativet är att tvinga ett stort antal förare att överutbilda sig och genomgå förarprov. Det skulle medföra betydande utgifter för företagen, långa väntetider för att göra körkortsprov och innebära att elektrifieringen av transportsektorn försenas, fördyras och försvåras.

Trafikverkets roll blir att samverka med näringen kring de obligatoriska momenten i utbildningsplanen, certifiera trafikskolor, utföra tillsyn av register över chaufförer som genomgått fortbildning samt göra stickprov på olika moment och utbildningsdelar.

Om riksdagens mål för minskade utsläpp från transportsektorn ska kunna nås behöver elektrifieringen av fordonsflottan påskyndas. Säkerställ en snabb och effektiv vidareutbildning av yrkesförare av lätta eldrivna lastbilar genom en obligatorisk fortbildningskurs ledd av certifierade trafikutbildare, under tillsyn av Trafikverket.

Fler körkortstagare

STR:s inriktning är att ta ett samhällsansvar genom att ge dess medlemmar förutsättningar till en effektiv och kvalitativ undervisning som leder till tänkande, trafiksäkra och miljömedvetna mobilister. STR strävar efter att fler ska få möjlighet till ökad mobilitet, med alla de både privata och yrkesmässiga fördelar och möjligheter detta innebär. Friheten som följer med ett eget körkort öppnar nya möjligheter och fler ska uppleva det som en självklarhet att skaffa en god trafikutbildning.

Det finns kostnader förknippade med en professionell trafikutbildning, men god utbildning kommer aldrig vara gratis. I stället behövs en diskussion om hur trösklarna till arbetsmarknaden kan sänkas genom bra vägar till körkortsutbildning.

Ju fler körkort som kan utfärdas efter första provtillfället, desto färre omprov. Trafikverkets bedömning av lämpligheten att framföra ett fordon i trafik är en kontrollfunktion, inte ett heltäckande kvitto på tillräckliga kunskaper.

STR betraktar det fallande antalet godkända prov som en varningssignal om att alltför många ansöker om möjligheten att köra upp för tidigt, utan nödvändig självinsikt om bristerna i sina kunskaper och de betydande olycksrisker detta medför.

Provfokus behöver ersättas med kunskapsfokus för såväl självlärda som de som genomgår professionell trafikutbildning på trafikskola.





4. Obligatoriska vägledningslektioner innan prov – snitslad bana

Antal klarade förarprov har löpande sjunkit under snart 25 års tid. Sedan millennieskiftet har andelen godkända praktiska prov minskat från drygt 65 procent till under 50. Siffran skiljer sig oroväckande mycket utifrån hur körkortstagaren utbildat sig inför körprovet. För elever som övningskört via trafikskola var andelen godkända prov år 2021 närmare 67 procent, medan motsvarande siffra för de som övningskört utanför trafikskola – så kallat privat – endast var 37 procent.

Huvudanledningen till den låga godkännandegraden är uppenbar; den som själv anmäler sig för att bli bedömd av Trafikverkets inspektörer har svårt att på egen hand bedöma om kunskaperna är tillräckliga. Om du är självlärd är risken överhängande att du lärt dig fel, underskattar vissa moments betydelse eller inte lärt dig vissa delar överhuvudtaget.

Effekten av att för många är för dåligt förberedda är att körkortstagandet tar onödigt lång tid. Köerna för att få provtider blir onödigt långa, då belastningen blir hög av många omprov. Risken för kunskapsluckor – och därmed i förlängningen trafikfara – blir oacceptabelt hög. På det hela taget är det ett

svårmotiverat slöseri med offentliga resurser och enskildas möjligheter att snabbare bli trafikmogna bilister.

STR anser att en lösning för att bromsa utvecklingen vore att införa några få – men obligatoriska vägledningslektioner innan uppkörningen, där förkunskaperna i olika moment kan bedömas av professionell utbildare. På så sätt får eleven återföring om sin kunskapsnivå, insikt om var mer träning kan behövas och rekommendationer om vad som kan krävas för att förbättra möjligheterna att lyckas vid första provtillfället.

STR anser att några kontrollstationer för vägledning är det billigaste och enklaste sättet att förändra synen på att ta körkort. Perspektivet behöver skifta, från ett osunt fokus på den omedelbara provtagningsprocessen tillbaka till att brett öka den allmänna förståelsen om varför trafikkunskaper är så viktiga, det stora ansvaret det innebär att vara bilist och värdet av professionell vägledning för att effektivt tillgodogöra sig nya kunskaper och lära för livet.

STR vill se ett införande av obligatoriska vägledningslektioner innan prov får göras, för att säkerställa tillräckliga förkunskaper, bredda andelen moment som en förare måste ha fått grundläggande förståelse för samt korta köerna till provtagning för de elever som verkligen är redo.

5. Bibehåll hög tillgänglighet genom fler provorter

Det har under flera år funnits en oroväckande utveckling mot att reducera antalet orter runt om i landet där det går att genomföra Trafikverkets körkortsprov.

Argumenten har skiftat. Ibland har det handlat om svårigheten att rekrytera inspektörer. Andra gånger har otillräckligt elevunderlag varit motivet. Vid ytterligare andra tillfällen har trafikmiljön på provorten inte ansetts vara tillräckligt komplex för att möjliggöra kunskapsbedömning vid det praktiska provet.

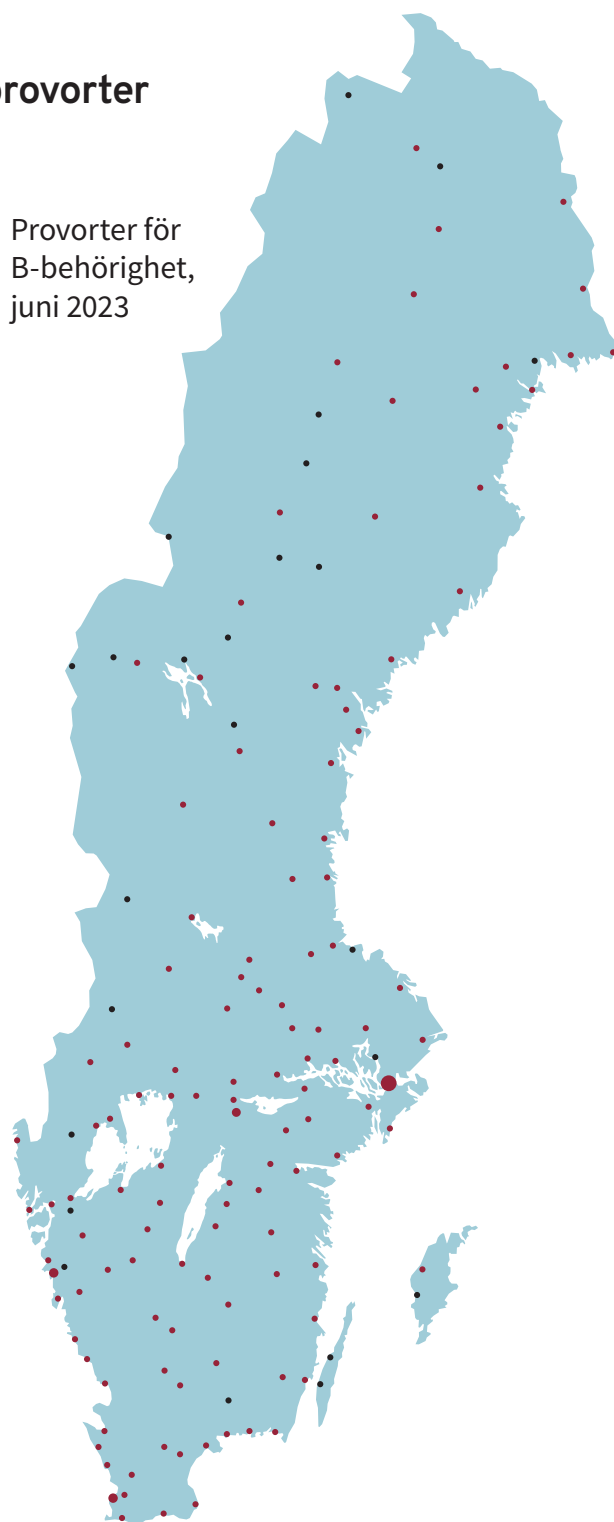
Trafikskolebranschen behöver förutsägbarhet. Infrastrukturen för prov är avgörande för hur elevströmmarna går till olika trafikskolor, och därför påverkas näringens villkor direkt av om en provverksamhet avvecklas eller flyttar. Därför är det rimligt att involvera branschen i diskussionen om nedläggning eller omprioriteringar innan beslut fattas – med målet att en konstruktiv och bred dialog med lokala intressenter kan bevara provorten.

Att en provort försvinner medför att trösklar för att välja professionell utbildning höjs, vilket förskjuter balansen mot självutbildning. Detta riskerar att öka antalet som misslyckas med att visa tillräcklig kunskapsnivå vid provtillfället. Trafikverkets egen statistik visar tydligt att privatister har betydligt lägre grad av godkännande vid prov, både teoretiska som praktiska.

Den regionala arbetsmarknaden påverkas indirekt av att en viktig komponent i vägen till eget arbete försvinner från orten.

Längre resor till provort försvårar och fördyrar. Färre provorter riskerar även att förlänga väntetiderna, då fler ska samsas på färre provorter.

● Provorter för B-behörighet, juni 2023



STR vill se en transparent långsiktig plan för hur Trafikverket avser strukturera sin närvaro över landet. Antal och geografisk placering av provorter är en bärande del i den svenska trafikutbildningens infrastruktur, den regionala arbetsmarknadspolitiken och trafikskolornas näringspolitiska förutsättningar.

Trafikverkets närvaro bör vara långsiktigt förutsägbar och omstruktureringar föregås av en bred dialog med trafikutbildarna, berörda kommuner och företrädarna för den nationella trafikpolitiken.



6. Sänk momsen på körkortsutbildning till 6 procent

Att ta körkort är en investering i den egna förmågan och det ökar möjligheterna att få första arbetet eller göra karriär. Att välja professionell trafikutbildning genom trafikskola ger bilisten bättre trafikkunskaper och det snabbar på vägen till eget körkort. Nyttan av mobila trafikkunniga medborgare kan inte överskattas.

Att trafikskolorna är betydligt bättre på att lära ut goda trafikkunskaper än vad som är möjligt genom privat utbildning är inte särskilt uppseendeväckande. Det finns dock de som hävdar att det är för dyrt att köpa körlektioner, särskilt för unga människor med begränsade resurser. Kvalitetsutbildning kostar, och näringen är redan utsatt från betydande

konkurrens från möjligheten att välja privata lösningar eller ett växande utbud av billiga – eller helt kostnadsfria – digitala genvägar inför provtillfällena. Dessvärre brukar dessa ofta fokusera mer på hur eleven ska klara godkända prov än på att säkerställa att eleven tillägnar sig god förståelse för trafikens krav.

Att reducera momsen på trafikutbildningen – i dag 25 procent – skulle omedelbart sänka kostnaden för eleven utan att det inverkar menligt på utbildningsbranschen. Momssatsen på den kurslitteratur som eleven behöver köpa för sin utbildning är 6 procent. STR anser att 6 procent är en rimlig momsnivå för alla delar av utbildningen.

Genom att sänka momsen till 6 procent stimuleras fler att välja en professionell körkortsutbildning utan att detta medför snedvridning av konkurrensen inom näringen. Att uppmuntra till goda trafikkunskaper ligger i samhällets intresse och vinsten med att fler kör säkrare är både uppenbar och omedelbar.

7. Återinför CSN och utveckla!

Regeringen tog bort möjligheten att låna till körkortsutbildning fr.o.m. 2024. Det höjer trösklarna till arbetsmarknaden för de som står längst ifrån eget jobb. Körkortet är avgörande för att kunna utbildas sig, få ett jobb och ta sig till och från en arbetsplats. Ändå föreslås, med den märkliga förklaringen att lånet varit ineffektivt. Möjligheten har funnits sedan år 2018 och kan inte beskrivas som annat än en stor framgång. Att den enskilde kan låna pengar av staten via CSN för att lära sig köra bil trafiksäkert är knappast en förlustaffär för det offentliga, snarare en självfinansierad arbetsmarknadspolitik. De delar av budgetanslagen som inte förbrukas blir rimligen kvar i statskassan. Men för den enskilde – som utan egna tillgångar kunnat ta körkort – har CSN-lån varit helt avgörande.

Av de som lånat pengar för körkortsutbildning har varannan lyckats. Som integrationsverktyg är ett självfinansierat stöd till omedelbart ökad anställbarhet en succé som borde byggas ut ytterligare, i stället för att tas bort. För om något har CSN-lånets grundproblem varit att taket för maximalt

lånebelopp varit för lågt. För få har vågat ge sig på en utbildning de kanske inte hade råd att slutföra i det fall maxtaket för lån nåddes innan utbildningen var slutförd. Då återstår bara skulden. I kategorin 16 till 24 var de arbetslösa redan över sju procent 2023. Därtill kommer alla som är på väg ut från gymnasium och universitet. Möjligheten till CSN-lån kan inte jämföras med att ta körkort på egen hand, utan att gå i trafikskola.

Utbildningssystemet lägger ett stort ansvar på den enskilde vilket många inte klarar och vilket syns vikande provresultat sedan 25 år tillbaka. Lägg till språkbarriär, sämre tillgång till handledare med tillräcklig trafikvana och begränsad erfarenhet av svensk trafikmiljö och utmaningen för en betydande grupp att lära sig bli goda förare utan stöd från trafikskola blir uppenbar. Lånetaket på max 15 000 kronor för CSN-stödet var redan från början i lägsta läget för de som har störst behov av vägledning till eget körkort. Deras behov av lektioner och träning är större än för den genomsnittliga körkortstagaren.

Sveriges Trafikutbildares Riksförbund förespråkar att möjligheten till CSN-lån återinförs, att lånebeloppet höjs så att det räcker hela vägen för de flesta samt att det görs möjligt att använda även för yrkesförarutbildning så att fler kan vidareutbilda genom tex karriärväxling. En självfinansierad politik för snabbare integration och egenförsörjning samt till förbättrade möjligheter att lösa den ökande bristen på yrkesförare.

Förbättrad trafiksäkerhet

STR grundades en gång kring idén att svenska trafikutbildningar behövde inkludera ett tydligt trafiksäkerhetsperspektiv. Hur trafikmiljön kan bli enklare att navigera för bilisterna och tryggare för alla trafikanter är alltid en av de bärande delarna i vårt arbete – både i vår syn på utbildning och i de ståndpunkter STR driver trafikpolitiskt.

Vår utgångspunkt är att regelverken som sätter ramarna för trafiken ska vara begripliga, förnuftiga och lika för alla. Det finns ett normerande inslag i utbildningen, som kompletterar trafikreglerna, där attityden till medtrafikanter är bärande.

STR vill se ständigt förbättrad trafiksäkerhet, utan att detta ska stå i vägen för teknologisk utveckling eller nya mobilitetsvanor. God trafiksäkerhet ska vårdas och utvecklas i takt med övriga samhället, vilket också kan medföra att gamla trafiktraditioner behöver brytas.

8. Inför specifikt körkort för A-traktorer

Ungdomar som vid 15 års ålder tar mopedkörkort blir därmed berättigade att framföra A-traktor, trots att de saknar fulla kunskaper om att framföra ett fyrhjuligt fordon i komplexa trafikmiljöer, i annat trafiktempo och i full interaktion med övriga trafikanter.

STR anser att utvecklingen indirekt kan beskrivas som att åldersgränsen för att framföra ett fordon på allmän väg har sänkts till 15 år, med betydligt lägre kunskapskrav än vad som gäller för den som tidigast tre år senare söker behörighet för ett B-körkort.

Det synnerligen tillåtande regelverket för A-traktorer har möjliggjort en oroande utveckling där antalet olyckor, enligt Transportstyrelsen, nästan fördubblades mellan 2016 och 2021.

Sverige är mer eller mindre ensamma i EU att tillåta A-traktorer. Bestämmelsen som möjliggör detta hade ett helt annat syfte – att kunna hjälpa till vid

familjejordbruket – än att låta 15-åringar framföra personbilsliknande fordon i en trafikmiljö som för alla förare kräver B-behörighet.

STR är av ståndpunkten att om A-traktorer ska vara tillåtna från 15 år ska det som minimum krävas ett körkort som utfärdas för ett fyrhjuligt fordon. Mopedbehörighet ska särskiljas och kunskapskraven utgå från det fordon som föraren avser köra med i trafiken.



STR vill att det införs en särskild kategori av behörighet som utgår från de utbildningskrav som är nödvändiga för att trafiksäkert kunna framföra ett fyrhjuligt A-traktorklassat fordon.

9. Strängare krav på A-traktorer

Att ha trafikskoleledd utbildning är avgörande för att trafiksäkert kunna framföra A-traktor. För att minska riskerna för personskador på förare, passagerare och omgivning finns det därtill goda skäl att skärpa reglerna kring A-traktorer och vad som ska gälla när de framförs i trafik.

Säkerhetsbälte bör vara obligatoriskt, såväl för förare som för samtliga passagerare. Tillåtet antal passagerare ska avgöras efter tillgång på säkerhetsbälten, och det ska inte vara tillåtet att färdas obältad i fordonet.

Möjligheten att manipulera fordonet så att det kan framföras i högre hastighet än tillåtet behöver beivras. Det behövs både ökad tillsyn av fordonen och

information om straffansvar som en del av en trafikutbildning som ska ha genomförts på trafikskola.

De undantag som en gång i tiden grundlade framväxten av dagens A-traktorkultur behöver ses över med ökat fokus på hur olycksrisker kan förebyggas.

Det torde vara fullt möjligt att i lagstiftningen skilja på å ena sidan behoven förknippade med lantbruksarbete, och å andra sidan villkoren för framförande av A-traktor i trafiken. Dagens möjlighet till ett obegränsat antal släp och en oreglerad maximal fordonsvikt är bara två exempel på hur undantaget behöver snävas av.

STR anser att det undantag som möjliggör för minderåriga att framföra A-traktorer i allmän trafik behöver ses över och begränsas för att minska riskerna för olyckor och konsekvenserna därav. Trafikkunskapskraven på föraren behöver höjas och målsman få obligatorisk information om straffansvar för att framföra ett manipulerat fordon.



Fler trafikutbildare

Det finns flera förändringar av rådande regelverk och myndigheters agerande som sammantaget skulle hjälpa trafikutbildningsbranschen utvecklas och stimulera fler till att etablera nya trafikskolor.

STR arbetar löpande med att fördjupa och förbättra dialogen med de myndigheter som har tillsyn över STR-medlemmars verksamhet och förutsättningarna för körkortstagning.

Följande är förändringar som skulle reducera den administrativa bördan för trafikutbildare, effektivisera myndighetskontakter och förenkla formerna för löpande utbyte mellan myndigheter och branschen – utan att utbildningskvaliteten blir lidande.

10. Stävja kriminalitet

Trafikutbildningsbranschen har under alltför lång tid fått leva med framväxten av oseriösa aktörer, kriminella inslag och regelrätt fusk. Skärpningar av regelverk och hårdare kontroller vid själva provtillfällena har förbättrat situationen något, men det finns all anledning att fortsätta uppmärksamma och beivra framväxten av en illegal sektor och informell ekonomi inom trafikutbildning.

Att icke-certifierade aktörer utger sig för att förmedla körutbildning utgör såväl osund konkurrens mot de seriösa trafikskolorna som hotar kvaliteten på trafikkunskaperna hos de elever som drabbas. Att det ska vara olagligt att som icke-certifierad få annonsera om körlektionserbjudande riktade till allmänheten torde vara en självklarhet.

Trafikutbildares fordon skulle kunna utrustas med en särskild typ av registreringsskylt och legitimation för trafiklärarna, för att underlätta inte minst för polisen att enklare känna igen förare av fordon som utger sig för att vara trafikutbildare men som saknar formell behörighet eller inte är kopplad till en certifierad verksamhet.

STR ser ett stort behov av att ständigt stävja hot, fusk och försök till mutor vid de formella proven. Men det behövs också verktyg för att minimera förekomsten av illegala utbildare som konkurrerar ut de certifierade trafikskolorna genom att erbjuda körlektioner utan utbildning, utan att vara knuten till en trafikskolas utbildningsledare och utan att betala skatter eller moms för verksamheten.

Inför tvingande regler om legitimation och särskild registreringsskylt för att hjälpa brottsbeivrande myndigheter med effektivare tillsyn och brottsbekämpning. Ska det finnas krav på en trafikskolas utbildningsledare ska det inte vara tillåtet att agera som en sådan för körskolor som enbart erbjuder digitala lektioner, utbildning via simulatorer eller erbjuder körutbildning per timme.

Sveriges Trafikutbildares Riksförbund

Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) grundades 1939, då kallat SBR – Sveriges Bilskolors Riksförbund. Sedan dess har STR varit en del av den trafikpolitiska debatten i Sverige.

- Sveriges Trafikutbildares Riksförbund, STR, är en branschorganisation som representerar cirka 80 procent av landets trafikskolor.
- STR organiserar omkring 800 utbildningsverksamheter, av olika storlekar, som bedriver yrkesmässig förarutbildning och sysselsätter runt 3 000 trafiklärare.
- Varje år utbildar STR:s medlemsföretag över 200 000 personer inom alla olika behörigheter och transportslag – förare som du sedan möter i trafiken.
- Riksförbundet är organiserat utifrån ett fullmäktige, där två representanter från var och en av sju geografiska regioner beslutar kring vad STR gemensamt ska stå för och driva för frågor. Ett årsmöte utser förbundsstyrelsen, bestående av en representant per region och en ordförande.
- STR är partipolitiskt obundet och eftersträvar dialog med alla parter som intresserar sig för de frågor som engagerar organisationens medlemmar.
- Trafikskolornas hållning och verksamhet måste spegla teknik- och samhällsutvecklingen. STR utgör en kunskapsbank och samlande röst för att säkra fortsatt goda villkor och trafikpolitisk relevans för trafikutbildarbranschen.
- STR svarar på remisser avseende lagar och föreskrifter inom trafiksäkerhets- och förarutbildningsområdet.
- STR ser till att ständigt bygga ut och utveckla vårt stora nätverk med andra intressenter och aktörer inom trafiksäkerhetsområdet.
- STR samarbetar med en mängd organisationer och projekt inom Sverige och Europa och får på det sättet en möjlighet att påverka arbetet för ökad trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan av fordonstransporter.



För kontakt:

Förbundssekreterare Christer Rosén Wickman

Telefon: 0418-401012

christer.wickman@str.se

Järvgatan 4, 261 44 Landskrona



Sveriges Trafikutbildares Riksförbund

Järvgatan 4 | 261 44 Landskrona | Telefon 0418-40 10 00 | str.se | korkort.nu | mittitrafiken.se