

Transportstyrelsen

Dnr TSF 2023-8

Yttrande

Stockholm 2024-06-13

Nya föreskrifter om utbildning av förare för behörighet AM och ändringar av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:60) om körkortets utformning och innehåll

Svensk Försäkring anser att det föreligger ett starkt behov av förbättrad undervisning för fyrhjuliga mopeder. Dessa så kallade mopedbilar är i sig själva en trafikfara mot bakgrund av det kläna skydd de erbjuder förare och passagerare vid en kollision. Studier från Folksam Forskning (se bifogad rapport) visar att i olyckor är mopedbilens förare vållande i ca 90 procent av fallen och i ca hälften av fallen rör det sig om singelolyckor där inget annat fordon varit inblandat samt att över hälften av olyckorna inträffar inom de tre första månaderna från de fått behörigheten. Detta utgör starka skäl till att förare av mopedbilar behöver en bättre kunskap både teoretiskt och avseende den praktiska hanteringen av fordonet i trafikmiljön.

De förslag som nu presenteras i remitterad rapport bedömer vi inte utgör en tillräcklig grund för att uppnå den kunskapsnivå som krävs för att dessa fordon ska framföras säkert. Nedan redovisas såväl kritik mot förslagen som ytterligare förslag som bör övervägas innan föreskrifter förändras.

För det första hade det varit lämpligt att även utbildning avseende framförande av A-traktorer hade reglerats i ifrågavarande föreskrift. I vart fall i avvaktan på nya regler från EU.

Kvalitetssäkring av förarens kompetens är central för ett säkert framförande av fordonet. För traditionella körkort är utgångspunkten för godkännande att föraren ska klara av såväl kvalitetssäkrade teoretiska prov liksom opartisk kontroll av färdigheten att framföra fordonet. Det finns enligt vår mening inte skäl att frångå denna modell för AM-behörighet.

Det är till och med ur ett etiskt perspektiv kanske än viktigare att dessa elever – vilka många gånger är i tonåren och har ett bristande konsekvenstänk – får en fördjupad kunskap om trafiksäkerhetens faror m m. Mot den bakgrunden menar vi att såväl den teoretiska som den praktiska delen bör innehålla moment såsom;

- Riskutbildning inklusive riskmedvetenhet, dvs att eleven ska få förståelse för egen förmåga
- Övningskörning i cirkulationsplats, korsning, parkeringsplatser, hur det "klenas" fordonet uppför sig i högre hastigheter samt mörkerkörning.

Den teoretiska utbildningstiden bör till stor del kunna vara digital, frånsett utbildningen avseende riskutbildning och riskmedvetenhet. Det är färdigheten vid kunskapsprov som bör styra ett godkännande. Mot den bakgrunden bör det inte regleras hur många elever som kan vara deltagande i de obligatoriska utbildningsmomenten.

Vi är något förvånade över förslaget att det vid den praktiska övningskörningen ska kunna befinna sig tre personer i ett fordon som är avsett för högst två personer. Hur har ni tänkt här?

Vidare är vi inte övertygade om att det är en god idé att en tredje person/medföljande ska förbättra undervisningen. Vad som ska ses som "aktivt medföljande" bedömer vi inte kommer att fungera. Vilken aktivitet förväntas? Hur kan den kvalitetssäkras? Kommer den se likadan ut över hela landet eller hos körskolor? Vi menar att det är en stor risk att kvaliteten blir låg. Dessutom bedömer vi att en medföljande kan försämra förarens koncentration och förmåga till lärande. Körskoleläraren får även en splittrad roll att hantera två uppgifter samtidigt.

Däremot är mängdträning olycksförebyggande. Det talar för att engagera föräldrar/vårdnadshavare i ungdomens utbildning. Folksam Forsknings studier visar att föräldrar har en helt felaktig bild av de faror som finns vid framförandet av mopedbilen. (Folksam (2024). A-traktorer och trafiksäkerhet: enkätstudie bland föräldrar till ungdomar som kör A-traktor. <https://mb.cision.com/Main/17679/3961345/2730563.pdf>) Mot den bakgrunden bör föräldrar/vårdnadshavare även ta del av riskutbildning och ges möjlighet till att övningsköra med eleven. Den som genomgått en sådan handledarutbildning bör kunna få tillgodoräkna sig den under en tid av t ex fem års tid och därmed även kunna gälla för utbildning av B-körkort.

En särskild fråga är i vad mån en utbildning av AM-behörighet för fyrhjuliga fordon även ska medföra att eleven blir behörig att framföra tvåhjuliga mopeder. Ska det då även ställas någon form av krav på att kunna framföra en tvåhjulig moped?

Mot bakgrund av vad som framförts ovan menar vi att vidare beredning av ärendet krävs innan förändringar sker i författningen.

Svensk Försäkring



Mats Galvenius



Staffan Moberg