

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om utbildning av förare för behörighet AM

Remissvaren har förkortats och redigerats för att bli mer överskådliga. Handlingarna i sin helhet kan begäras ut från diariet.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Trafikutbildarnas Riksorganisation (TR)	4 kap. 4 §, p 2	Helheten anses vara okej, och det ses som positivt att det införs minst 7 timmars praktisk träning med huvuddelen i trafik. Däremot framförs synpunkten att teoritiden bör kvarstå på 8 timmar. Denna tidsåtgång bedöms vara tillräcklig för att nå de nya målen, förutsatt att de hanteras på rätt sätt genom en kombination av teoretiska moment, praktisk träning och hemstudieuppgifter. Att behålla teoritiden på 8 timmar kan också bidra till att balansera och minimera kostnadsökningar för kunden utan att effekten av utbildningen försämras. Vidare efterfrågas ett förtydligande kring kraven på övningsplatsen för manöverkörning. Det är oklart vad som avses med formuleringen "anordnad så att annan trafik inte förekommer på övningsplatsen". Här ställs frågor om övningsplatsen exempelvis behöver vara inhägnad eller avspärrad. Den aktuella texten anses kunna tolkas på flera olika sätt, och tydligare specifikationer efterfrågas. Slutligen uppmärksammas ett behov av förtydligande i 4 §, punkt 2, som nämner "Backning och parkering". Det är oklart om denna punkt avser både 2-hjuliga och 4-hjuliga mopeder, och detta bör klargöras för att undvika missförstånd.	Vi noterar era synpunkter. Vi har omformulerat krav på övningsplats något. När det gäller backning med tvåhjuliga mopeder avses inte krav på backning runt hörn och liknande, men även en tvåhjulig moped kan hamna lite för långt fram och behöva föras bakåt. När det gäller omfattningen av teoriundervisningen hoppas vi att mer tid ska kunna ägnas åt diskussion kring risker.

VTI		VTI stödjer de föreslagna ändringarna i föreskrifterna men framför samtidigt flera synpunkter och frågor. De ser förslaget utan villkorskoder på körkortet som en tillfällig lösning och antar att Transportstyrelsen inför sådana när det införts en eventuell B1-behörighet för A-traktorförarna. De anser att det är viktigt att utbildningen omfattar både två- och fyrhjuliga fordon för att eleverna ska bli bättre förberedda för att framföra det fordon de senare tänker använda. Enligt VTI är kostnadsskäl inte en tillräcklig motivering för att inte kräva utbildning på både två och fyra hjul. Ett sådant krav hade också medfört att alla utbildare skulle erbjuda övningskörning på fyra hjul. De påpekar att många ungdomar idag kör A-traktorer och att en utbildning som omfattar mopedbil därför skulle vara bättre än en utbildning enbart på tvåhjulig moped. Vidare efterfrågar VTI tydligare krav i föreskrifterna avseende övningsplatser och övningsfordon. De menar att det bör ställas krav på att en övningsplats för fyrhjuliga fordon ska beskrivas, och att det bör finnas säkerhetskrav för fordon som används i utbildningen men som inte ägs av trafikskolan. VTI uttrycker även en farhåga att trafikskolor kan välja att inte erbjuda praktisk utbildning på fyrhjuliga fordon, vilket skulle leda till att ingen förbättring sker för de elever som avser att köra sådana fordon. Gällande utbildningens omfattning anser VTI att det är positivt att undervisningstiden ökar. De efterlyser dock ett förtydligande i föreskrifterna om att körning i både stadstrafik och landsvägstrafik ska ingå, eftersom de fordon som omfattas av AM-utbildningen används i båda typer av miljöer. Dessutom anser de att det är viktigt att specificera vad som avses med "en mindre del" av teorin vid fjärrundervisning. VTI föreslår att det uttrycks i	Vi får se om det så småningom är möjligt och då också finns skäl att införa villkorskoder. När det gäller avvägning mellan ökade krav och vad som är en rimlig kostnadsökning står vi fast vid vår tidigare bedömning i dagsläget. Kravet att beskriva övningsplats var tänkt att gälla alla utbildningar för moped klass I. Vi ser positivt på någon form av föräldramedverkan i utbildningen. Det bedöms dock inte vara något som vi kan meddela allmänna råd om. Vi noterar förslagen om fördelning av körning i gatutrafik och landsvägstrafik och specificeringen av teoriundervisning via fjärrundervisning, men ser inte att det är nödvändigt.
-----	--	--	---

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		föreskriften, och inte enbart som ett allmänt råd, att teoretisk och praktisk undervisning ska ske omväxlande, och utspritt över en längre tidsperiod (flera veckor). Om utbildningen koncentreras till några få dagar ger det sämre möjligheter för inläring och reflektion. En annan synpunkt från VTI är att föräldrar eller vårdnadshavare bör göras mer delaktiga i utbildningen. De föreslår att det i föreskriften ska formuleras ett allmänt råd som rekommenderar AM-utbildare att bjuda in vårdnadshavare till ett inledande möte där man tar upp utbildningens innehåll, viktiga trafiksäkerhetsaspekter och hur vårdnadshavaren kan körträna med sitt barn efter erhållet AM-körkort. På detta sätt kan föräldrarna bli ett bättre stöd för ungdomarna och bidra till deras trafiksäkerhet. Slutligen anser VTI att åldersgränsen för att framföra A-traktor, mopedbil och moped bör höjas från 15 till 16 år, i likhet med många andra länder, för att stärka trafiksäkerheten.	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Trafikverket		Trafikverket är positiva till förslagen och ser möjligheter till en bättre utbildning, även om kravet på minst antal utbildningstimmar för den praktiska delen minskar jämfört med tidigare förslag. Att den teoretiska utbildningen ska innehålla mer om risker och även omfatta mopedtyper med fler än två hjul möjliggör bättre utbildning. Att den praktiska undervisningen kan genomföras på den mopedtyp som den blivande föraren planerar att framföra kan bidra till ökad trafiksäkerhet. Trafikverket är även positiva till att kunskapsprovet får innehålla frågor och uppgifter om framförandet av olika mopedtyper. Vidare anser de att det är klokt att ändra rapporteringskravet från "rapportera när utbildning genomförts" till "rapportera när utbildning genomförts och eleven uppnått kursplanens mål", då detta tidigare kunnat leda till missförstånd.	Vi noterar era synpunkter.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Regelrådet		Regelrådet är positiva till många aspekter av Transportstyrelsens förslag men har också framfört kritik gällande några punkter. De anser att möjligheten att välja utbildning på två, tre eller fyra hjul är fördelaktig för de berörda företagen, och de bedömer transportstyrelsen vägt in såväl trafiksäkerhet och kostnadseffektivitet när det gäller tågägarerna för att begränsa förslaget kostnader och andra effekter. Regelrådets bedömning är att den aktuella konsekvensutredningen, i de flesta avseenden, är tillräckligt redovisad, men att den inte uppfyller kraven. Regelrådet anser att effekterna för företagens administrativa kostnader fortfarande är bristfälligt redovisade, trots tidigare påpekanden. De saknar också en tydlig beskrivning av hur och när förslaget ska utvärderas och menar att detta är en central del av en konsekvensutredning. Utvärderingsmetoder, såsom enkäter eller observationsstudier, föreslås för att bättre kunna analysera förslaget effekt på trafiksäkerheten. Vidare påpekas att förslaget borde ha redovisat ändringarna från tidigare versioner tydligare för att underlätta förståelsen. Sammanfattningsvis uppskattar Regelrådet vissa förbättringar i förslaget, men de framhåller att avsaknaden av tydliga kostnadsberäkningar och en konkret utvärderingsplan gör att konsekvensutredningen inte fullt ut uppfyller kraven.	Vår bedömning är att det inte uppstår några betydande administrativa kostnader för utbildarna eftersom de redan idag för register och förväntas se till att lärarna har tillräcklig kompetens. När det gäller framtida utvärderingar är det svårt att redan idag befästa hur en sådan ska se ut. En sådan aktivitet kräver resurser och ingår därmed i verksamhetsplaneringen som görs årsvis utifrån tilldelade resurser och i förhållande till andra projekt. I nuläget finns inga resurser avsatta för uppföljning som ligger några år fram i tiden. Beslutade regler behöver vara gällande i något/några år för att ge ett relevant underlag för en uppföljning

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Drivelife trafikutbildning		Drivelife trafikutbildning ser skillnader i användning av fordonen mellan ungdomar som kör moped respektive A-traktorer och menar att olyckorna för A-traktorförare är svåra att förebygga med mer utbildning. Problemen med A-traktorolyckor anses främst bero på att fordon manipuleras och kombineras med unga förare som distraheras eller påverkas av alkohol och droger. Samtidigt riskerar de ökade kostnaderna för AM-körkort att medföra att färre ungdomar kommer att köra moped eftersom föräldrarna av ekonomiska skäl väljer att skjutsa dem med bil istället. Drivelife trafikutbildning anser att förslaget gör AM-körkortet för dyrt för moppeåkare utan att lösa problemen med A-traktorer.	Vi noterar era synpunkter.
Svensk försäkring		Svensk Försäkring och Trafikförsäkringsföreningen ser positivt på översynen av trafiksäkerheten och anser att de föreslagna förändringarna kan bidra till en ökad säkerhet. De välkomnar särskilt förslagen om att förlänga utbildningen och ge mer fokus på övningskörning, inklusive för tre- och fyrhjuliga mopeder. En synpunkt är att utbildningen även bör ta upp ämnen som är viktiga för A-traktorförare, eftersom AM-behörigheten även ger rätt att köra A-traktor. Ett exempel på detta är att belysa placeringen av LGF-skyltar, då det idag finns brister i många A-traktorer. En fråga som väcks är risken att ungdomar kan välja att vänta tills de är 16 år för att genomföra ett kunskapstest för traktorkort istället för att ta AM-körkort, vilket kan bero på kostnadsskäl. Myndigheten bör därför överväga att följa utvecklingen av denna situation.	Vi noterar era synpunkter.

Moped- och motorcykelbranschens Riksförbund (McRF) (räknar upp ett stort antal handlare som står bakom remissvaret och bifogar även individuella inlagor från tolv av dessa)		McRF avvisar förslaget. De anser att reglerna för tvåhjuliga mopeder inte behöver ändras, men stödjer uppdateringar för tre- och fyrehjuliga mopeder. De påpekar dock att ökningen av antalet mopedbilar avtagit på senare år. De är kritiska till förslaget att förlänga utbildningstiden och höja kostnaderna för AM-körkort för tvåhjuliga mopeder, eftersom detta saknar tillräcklig trafiksäkerhetsmässig motivering. McRF menar att de ökade utbildningskostnaderna, som kan landa på totalt 8 000–10 000 kronor, riskerar att skapa social och ekonomisk segregation, särskilt för unga på landsbygden och låginkomsttagare. Statistiken visar enligt dem att andelen olyckor per registrerad moped har minskat med 24 % mellan 2016 och 2023, vilket motsäger förslagets påståenden om ökande olyckor. Även antalet svårt skadade eller döda har minskat. De kritiserar att förslaget inte adresserar riskerna med ökad olovlig körning som kan bli en konsekvens av högre utbildningskostnader. Ökade kostnader påverkar de som säljer och servar mopeder samt de ungdomar som tar AM-körkort. McRF varnar för att förslaget kan leda till att antalet körkortstagare minskar med 40–45 %. Antalet nysålda mopeder kan minska med 40–60 % vilket skulle innebära en omsättningsminskning på cirka 150 miljoner kronor årligen avseende sålda mopeder och tillhörande eftermarknad och service och omfattande arbetsförluster. Dessutom menar de att ökade utbildningskostnader riskerar att minska andelen eldrivna mopeder, vilket får negativa miljöeffekter. McRF förespråkar en tydligare uppdelning av regler och utbildning mellan tvåhjuliga mopeder och mopedbilar, eftersom skillnaderna mellan dessa fordonstyper är	Vi tar till oss era uppgifter om olyckor och försäljningsstatistik, men statistiken är bara en aspekt. Vårt ställningstagande baseras främst på brister som upptäckts vid tillsyn och forskning på området. De statistiska analyser som redovisas har vi inte själva gjort. Möjliga effekter för mopedbranschen nämns i konsekvensutredningen, men väldigt kortfattat, då fokus har legat på utbildarna.
---	--	--	---

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		grundläggande. De kritiserar också förslaget för att vara diskriminerande mellan stad och landsbygd samt mellan hög- och låginkomsttagare. Som stöd anför de att tvåhjuliga mopeder är mer vanliga på landsbygden och att de som har råd att köpa en mopedbil kan hantera en höjning av utbildningskostnaderna. Vidare anser de att konsekvensutredningen brister i att beakta påverkan på mopedbranschen och ungdomarna som påverkas mest av förslaget. Sammanfattningsvis menar McRF att förslaget bör omarbetas med fokus på separata analyser och lösningar för tvåhjuliga mopeder och mopedbilar, utan att ändra timplanen för tvåhjuliga mopeder eftersom dagens timplan är tillräcklig med hänsyn tagen till exempelvis olycksfallsutvecklingen.	

Nationella trafiksäkerhetsförbundet (NTF)		Nationella trafiksäkerhetsförbundet (NTF) välkomnar översynen av AM-utbildningen, särskilt fokus på att bättre anpassa den till tre- och fyrhjulinga mopeder och göra utbildningen mer riskbaserad. De är positiva till förlängd utbildningstid, men ställer sig frågande till minskningen jämfört med tidigare förslag och menar att säkerhet är viktigare än kostnadshänsyn. De är positiva till att fjärrundervisning begränsas men är tveksamma till att det över huvud taget tillåts annat än i undantagsfall. Maxandel bör förslagsvis vara 25 procent. NTF är starkt kritiska till att genomgången AM-utbildning inte kopplas till behörighetsvillkor, vilket de menar äventyrar trafiksäkerheten. De anser att det vore bättre att vänta med nya föreskrifter tills Transportstyrelsen har systemstöd för villkorsstyrning. De pekar också på att förslaget inte tillräckligt beaktar A-traktorförare, som även fortsättningsvis kommer att utbildas på fel fordon, trots att de är inblandade i fler och allvarigare olyckor än mopedbilsförare. NTF anser att utbildningen bör kompletteras med moment om riskbeteenden, liknande riskutbildningen för B- och A-körkort. De efterfrågar högre krav på lärarkompetens, helst en särskild lärarutbildning, inklusive årlig fortbildning och riskutbildning för AM-utbildare. De lyfter också vikten av en fungerade tillsyn för att säkra utbildningars kvalitet. De förespråkar också obligatorisk föräldrautbildning för att involvera vårdnadshavare och främja dialog om risker och anser att man bör möjliggöra privat övningskörning. Vidare menar NTF att fordonskraven behöver förtydligas så utbildare inte väljer billigare och mindre säkra mopedbilar. De tycker det bör krävas att utbildare tillhandahåller De anser att det bör förtydligas hur	Vi noterar era synpunkter. Oavsett hur vi utformar AM-utbildningen kan vi inte garantera att A-traktorförarna får all kunskap de behöver, men vi hoppas att de nu väljer att utbilda sig på fyrhjuling moped för att få en mer relevant utbildning. 4 kap. 7 § punkt 9 har inte tagits bort men återfinns nu under punkt 2 eftersom vi ändrade från <i>bedömer</i> till <i>redogör för</i>.
--	--	--	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		utbildningstiden bör läggas upp och föreslår max 4-6 timmars utbildning per dag. NTF vill ha ett tillägg i 3 kap. 12 § om att bilbälte ska användas i moped med karosseri och ställer sig frågande till varför 4 kap. 7 § punkt 9 har tagits bort. Sammanfattningsvis anser NTF att förslaget inte innebär några stora förbättringar jämfört med nuvarande utbildning. Det anges förvisso att utbildningens innehåll ska utvecklas för att bli mer riskbaserat men samtidigt saknas riktlinjer för hur detta ska gå till. De menar att AM-utbildningen behöver en tydligare koppling till behörighetsvillkor, mer fokus på risker och attityder samt högre krav på både utbildare och fordon.	

STR		STR välkomnar de föreslagna ändringarna av AM-utbildningen och ser dem som ett viktigt steg mot förbättrad trafiksäkerhet. De uppskattar särskilt den förlängda utbildningstiden, som ökar från 12 till 17 timmar, samt det ökade fokuset på riskbaserad utbildning. Även minimitid för utbildning i trafik välkomnas. Införandet av aktiva verb i kursplanen, krav på skyddsutrustning och omformulerat krav kring när rapportering ska ske är också positiva inslag. STR stöttar begränsningen av fjärrundervisning och betonar vikten av fysisk närvaro för att uppnå bästa möjliga pedagogiska effekt. Trots detta framför STR kritik och förbättringsförslag. De anser att det saknas tillräckliga krav på AM-utbildare, och föreslår specifik lärarutbildning, årlig fortbildning och kompetens i riskutbildning. STR lyfter också vikten av att involvera vårdnadshavare mer, exempelvis genom en introduktionsutbildning liknande den för B-körkort, för att öka föräldrarnas insikt om risker och stärka stödet för ungdomarna. Vidare kritiserar STR begränsningen av fjärrundervisning till åtta elever per tillfälle, då detta kan öka kostnaderna och påverka pedagogiken negativt. De föreslår istället att hela elevgruppen ska kunna delta samtidigt. Dessutom efterfrågar STR en reglering av maxtiden för utbildning per dag för att säkerställa att eleverna kan tillgodogöra sig utbildningen utan att kvaliteten försämras. De anser också att begrepp som "körning" och gränserna för fjärrundervisningens andel bör förtydligas i föreskrifterna. STR beklagar också att AM-utbildningen inte kopplas till behörighetsvillkor på körkortet, så att eleverna utbildas på det fordon de avser att framföra i trafiken. De ifrågasätter	Vi noterar era synpunkter men håller fast vid tidigare avvägningar när det gäller lärarkrav, vårdnadshavare och storlek på elevgrupp vid fjärrundervisning. Vi har infört "praktiska moment" som begrepp i föreskrifterna och rättat till några inkonsekventa formuleringar kring övningsplats.
-----	--	--	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Transportstyrelsens prioritering av resurser och menar att det borde utredas om det går att införa villkor senare. STR menar att utredningen kringgår problemet med A-traktorer. De betonar vikten av ökad tillsyn från Transportstyrelsen för att säkerställa att föreskrifterna efterlevs och att brister åtgärdas snabbt. Slutligen lyfter STR behovet av informationsinsatser och minst sex månaders framförhållning innan föreskrifterna träder i kraft, för att ge utbildare och myndigheter tillräcklig tid att anpassa sig. STR föreslår också att utbildning i personbil med LGF-skylt skulle kunna vara ett säkrare och mer kostnadseffektivt alternativ. Sammanfattningsvis ser STR många positiva förändringar i förslaget men påpekar att ytterligare åtgärder behövs för att stärka trafiksäkerheten och utbildningens kvalitet.	

Sändlista

Moped- och motorcykelbranschens Riksförbund (McRF), Nationella trafiksäkerhetsförbundet (NTF), Näringslivets regelnämnd (NNR), Polisen, Regelrådet, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Svensk försäkring, Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR), Trafikutbildarnas Riksorganisation (TR), Trafikverket