

TSG
2023-1619

Översyn av förarutbildnings- systemet för behörighet B

Innehåll

FÖRKLARING AV BEGREPP OCH FÖRKORTNINGAR	9
SAMMANFATTNING	10
Förslag och bedömningar	10
Förslagens förväntade effekter	11
1 FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	12
1.1 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)	12
1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor	19
1.3 Förslag till förordning om ändring i körkortsförordningen (1998:980)....	21
1.4 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:978) om trafikskolor.....	25
1.5 Förslag till ändring av förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen	26
1.6 Förslag till förordning om ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382).....	27
1.7 Förslag till ändring av förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket	30
2 INLEDNING	33
2.1 Bakgrunden till uppdraget.....	33
2.2 Uppdraget och dess mål.....	33
2.3 Metod	34
2.3.1 Samråd	34
2.4 De transportpolitiska målen	35
2.5 Nollvisionen.....	36
2.6 Rapportens fortsatta disposition	36
3 OM FÖRARUTBILDNINGSSYSTEMET	37
3.1 Vägen till körkort	37
3.1.1 Körkortstillstånd	37
3.1.2 Privat övningskörning och introduktionsutbildningen	38
3.1.3 Utbildning på trafikskola	39
3.1.4 Förarutbildning inom skolväsendet.....	41
3.1.5 Förarutbildning inom Försvarsmakten	41
3.1.6 Riskutbildning – en obligatorisk del i förarutbildningen	41
3.1.7 Teoristudier.....	42
3.1.8 Förarprov	42
3.2 De blivande förarna	44
3.2.1 Fler väljer att ta körkort.....	44
3.2.2 Olika grupper av blivande förare	46
3.3 Kostnad för att ta ett körkort	49
3.3.1 Baskostnader.....	49

3.3.2	Rörliga kostnader	51
3.3.3	Summering kostnader	51
3.3.4	Möjligheten till körkortslån	52
3.4	Nya tekniska möjligheter	54
3.4.1	Körsimulatorer	54
3.4.2	Förarstödssystemet och automatiserade fordon	55
4	GODKÄNNANDEFREKVENNS I OLIKA PROVTAGARGRUPPER	56
4.1	Godkännandefrekvens utifrån prov	57
4.1.1	Godkännandefrekvens totalt	57
4.1.2	Kunskapsprov	59
4.1.3	Körprov	64
4.2	Omprov per provtagare	68
4.2.1	Omprov per provdeltagare 2022	69
4.2.2	Hur många försök görs innan ett godkänt körprov 2022?	70
5	NYBLIVNA FÖRARES SYN PÅ FÖRARUTBILDNINGEN	71
5.1	Om undersökningen	71
5.1.1	Enkätundersökning	71
5.1.2	Intervjuerna	72
5.2	De nyblivna förarnas upplevelse av att ta körkort	72
5.2.1	Bilden av körkortsprocessen	73
5.2.2	De nyblivna förarnas val av förarutbildning	74
5.2.3	De nyblivna förarnas upplevelse av vägen till körkort	77
5.2.4	Förslag på förbättringar av förarutbildningssystemet	78
5.2.5	Dags för förarprov	79
5.3	Nyblivna förare som gjort flera omprov	79
5.3.1	Nyblivna förare som gjort minst fyra körprov	79
5.3.2	Nyblivna förare som hade svårt att ta körkort	82
6	FÖRSLAG OCH BEDÖMNINGAR	85
6.1	Utbildningstillfällen med särskild inriktning på vägledning	86
6.1.1	Problemformulering	87
6.1.2	Lösningförslag	88
6.1.3	Skäl till förslag	90
6.1.4	Skäl till bedömningar	91
6.1.5	Förväntade effekter	93
6.2	Fortbildning för trafiklärare och utbildningsledare	94
6.2.1	Problemformulering	94
6.2.2	Lösningförslag	95
6.2.3	Skäl till förslag	95
6.2.4	Förväntade effekter	95
6.3	Stöd för privat övningskörning	96
6.3.1	Problemformulering	96
6.3.2	Lösningförslag	96

6.3.3	Skäl till förslag	97
6.3.4	Förväntade effekter	100
6.3.5	Konsekvenser	100
6.4	Krav på introduktionsutbildning tas bort	101
6.4.1	Problemformulering	101
6.4.2	Lösningförslag	101
6.4.3	Skäl till förslag	102
6.4.4	Skäl till bedömningar	102
6.5	Information till blivande förare	102
6.5.1	Problemformulering	103
6.5.2	Lösningförslag	103
6.5.3	Skäl till förslag	104
6.5.4	Förväntade effekter	104
6.5.5	Konsekvenser	105
6.6	En ny handledarutbildning	105
6.6.1	Problemformulering	105
6.6.2	Lösningförslag	106
6.6.3	Skäl till förslag	107
6.6.4	Skäl till bedömningar	108
6.6.5	Förväntade effekter	109
6.7	Bättre möjligheter till privat övningskörning	109
6.7.1	Problemformulering	110
6.7.2	Lösningförslag	111
6.7.3	Skäl till förslag	112
6.7.4	Skäl till bedömningar	113
6.7.5	Förväntade effekter	114
6.8	Kurs i trafik kunskap inom den kommunala vuxenutbildningen	114
6.8.1	Problemformulering	114
6.8.2	Lösningförslag	115
6.8.3	Skäl till bedömning	115
6.9	Obligatorisk väntetid efter underkänt prov	116
6.9.1	Problemformulering	116
6.9.2	Lösningförslag	117
6.9.3	Skäl till förslag	118
6.9.4	Förväntade effekter	120
6.10	Förlängd giltighetstid kunskapsprov	120
6.10.1	Problemformulering	121
6.10.2	Lösningförslag	122
6.10.3	Skäl till bedömning	122
6.10.4	Förväntade effekter	125
6.10.5	Konsekvenser	125
6.11	Tid för körprov	125
6.11.1	Problemformulering	126
6.11.2	Trafikverkets förslag på åtgärder	126
6.11.3	Alternativa lösningar	127

6.12	Tillsyn över förarprovningen	128
6.12.1	Problemformulering	128
6.12.2	Lösningförslag	129
6.12.3	Skäl till förslag	129
6.12.4	Skäl till bedömningar	130
6.12.5	Förväntade effekter	130
6.13	Egenkontroll och systemtillsyn	131
6.13.1	Skäl till bedömning	132
6.14	Ändring i Trafikverkets instruktion	133
6.14.1	Problemformulering	133
6.14.2	Lösningförslag	134
6.14.3	Skäl till förslag	134
6.14.4	Förväntade effekter	134
7	KONSEKVENsutredningar	135
7.1	Obligatoriska utbildningstillfällen	135
7.1.1	Vad är problemet?	135
7.1.2	Vad ska uppnås?	135
7.1.3	Vilka är lösningalternativen?	136
7.1.4	Vilka är berörda?	136
7.1.5	Vilka konsekvenser medför regleringen?	136
7.1.6	Vilka bemyndiganden grundar sig beslutanderätten på?	139
7.1.7	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?	139
7.1.8	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?	140
7.2	Fortbildning för trafiklärare och utbildningsledare	140
7.2.1	Vad är problemet?	140
7.2.2	Vad ska uppnås?	141
7.2.3	Vilka är lösningalternativen?	141
7.2.4	Vilka är berörda?	141
7.2.5	Vilka konsekvenser medför regleringen?	141
7.2.6	Vilka bemyndiganden grundar sig beslutanderätten på?	142
7.2.7	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?	142
7.2.8	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?	142
7.3	Krav på introduktionsutbildning tas bort	143
7.3.1	Vad är problemet?	143
7.3.2	Vad ska uppnås?	143
7.3.3	Vilka är lösningalternativen?	143
7.3.4	Vilka är berörda?	144

7.3.5	Vilka konsekvenser medför regleringen?	144
7.3.6	Vilka bemyndiganden grundar sig beslutanderätten på?	145
7.3.7	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?	145
7.3.8	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?	145
7.4	En ny handledarutbildning	146
7.4.1	Vad är problemet?	146
7.4.2	Vad ska uppnås?	146
7.4.3	Vilka är lösningsalternativen?	146
7.4.4	Vilka är berörda?	148
7.4.5	Vilka konsekvenser medför regleringen?	149
7.4.6	Vilka bemyndiganden grundar sig beslutanderätten på?	151
7.4.7	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?	151
7.4.8	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?	151
7.5	Bättre möjligheter till privat mängdträning	151
7.5.1	Vad är problemet?	152
7.5.2	Vad ska uppnås?	153
7.5.3	Vilka är lösningsalternativen?	153
7.5.4	Vilka är berörda?	153
7.5.5	Vilka konsekvenser medför regleringen?	153
7.5.6	Vilka bemyndiganden grundar sig beslutanderätten på?	155
7.5.7	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?	155
7.5.8	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?	156
7.6	Obligatorisk väntetid vid underkänt prov	156
7.6.1	Vad är problemet?	156
7.6.2	Vad ska uppnås?	157
7.6.3	Vilka är lösningsalternativen?	157
7.6.4	Vilka är berörda?	157
7.6.5	Vilka konsekvenser medför regleringen?	158
7.6.6	Vilka bemyndiganden grundar sig beslutanderätten på?	159
7.6.7	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?	159
7.6.8	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?	159

7.7	Tillsyn över förarprovningen	159
7.7.1	Vad är problemet?	159
7.7.2	Vad ska uppnås?	160
7.7.3	Vilka är lösningsalternativen?	160
7.7.4	Vilka är berörda?	160
7.7.5	Vilka konsekvenser medför regleringen?	160
7.7.6	Vilka bemyndiganden grundar sig beslutanderätten på?	161
7.7.7	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?	161
7.7.8	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?	161
7.8	Ändring i Transportstyrelsens instruktion	161
7.8.1	Vad är problemet?	162
7.8.2	Vad ska uppnås?	162
7.8.3	Vilka är lösningsalternativen?	162
7.8.4	Vilka är berörda?	162
7.8.5	Vilka konsekvenser medför regleringen?	162
7.8.6	Vilka bemyndiganden grundar sig beslutanderätten på?	163
7.8.7	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?	163
7.8.8	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?	163
7.9	Ändring i Trafikverkets instruktion	164
7.9.1	Vad är problemet?	164
7.9.2	Vad ska uppnås?	164
7.9.3	Vilka är lösningsalternativen?	164
7.9.4	Vilka är berörda?	164
7.9.5	Vilka konsekvenser medför regleringen?	164
7.9.6	Vilka bemyndiganden grundar sig regleringen på?	165
7.9.7	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?	165
7.9.8	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?	165
8	SAMMANSTÄLLNING AV EFFEKTER OCH KONSEKVENSER	166
8.1	Effekter och konsekvenser för blivande förare	167
8.2	Effekter och konsekvenser för handledare	168
8.3	Effekter och konsekvenser för trafikskolor	169
8.4	Effekter och konsekvenser för Transportstyrelsen	169
8.4.1	Kostnad och tid för regelutveckling	170

8.4.2	Kostnad och tid för framtagande och förvaltning av informationsmaterial	170
8.4.3	Kostnad för tillståndsprövning, tillsyn och övrig ärendehantering	170
8.4.4	Kostnad och tid för IT-utveckling	171
8.4.5	Summering av kostnader för Transportstyrelsen	171
8.5	Effekter och konsekvenser för Trafikverket	172
8.6	Effekter och konsekvenser för gymnasieskolor	172
8.7	Effekter och konsekvenser för Försvarmakten	172
8.8	Förslagets påverkan på transportpolitisk måluppfyllelse	172
9	FÖRFATTNINGSKOMMENTAR	174
9.1	Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)	174
9.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor	176
9.3	Förordning om ändring i körkortsförordningen (1998:980)	177
9.4	Förordning om ändring i förordningen (1998:978) om trafikskolor	178
9.5	Förordning om ändring i förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen	179
9.6	Förordning om ändring i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket	179
9.7	Förordning om ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382)	179
10	REFERENSER	181
	BILAGA – UPPDRAGET	183

Förklaring av begrepp och förkortningar

Behörighet B

Med körkortsbehörigheten B får föraren köra personbil och lätt lastbil med en totalvikt av högst 3,5 ton samt ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan bil. Föraren får även köra tre- och fyrhjulig motorcykel.

Förarprov

Ett förarprov består av ett kunskapsprov och ett körprov, utom för behörigheten AM som endast består av ett kunskapsprov. Ett körkort får utfärdas till den som har avlagt ett godkänt förarprov och uppfyller övriga förutsättningar i körkortslagen.

Förarprovning

Den verksamhet inom Trafikverket, Försvarsmakten respektive gymnasieskolan där blivande förare gör sina förarprov. Förarprovning avser både kunskapsprov och körprov och omfattar till exempel provens innehåll och genomförande.

Godkännandefrekvens

Mått som visar hur stor andel av det totala antalet prov som utgörs av godkända prov; måttet avser inte antalet unika provtagare.

Trafikskola

Med trafikskola avses yrkesmässig utbildning av förare av fordon som kräver särskild behörighet. Trafikskolor måste ha tillstånd från Transportstyrelsen.

Sammanfattning

På uppdrag av regeringen har Transportstyrelsen gjort en översyn av förarutbildningssystemet för behörighet B. I denna rapport lämnas förslag på hur systemet kan utvecklas så att fler blivande förare kommer bättre förberedda till förarprovet och når ett godkänt resultat.

Under de senaste åren har andelen godkända förarprov, såväl kunskapsprov som körprov, sjunkit. Blivande förare kommer allt oftare till provtillfället utan att vara tillräckligt förberedda, vilket resulterar i att de underkänns och behöver göra ett nytt prov.

Hur olika grupper av blivande förare klarar förarprovet varierar. Generellt sett klarar yngre provet bättre än äldre, de som anmälts av en utbildare klarar det bättre än privatanmällda och de som skriver kunskapsprovet på svenska klarar det bättre än de som gör det på ett annat språk. Nyblivna förare som gjort många omprov har ofta haft större utmaningar i flera olika avseenden. Det handlar exempelvis om att de upplevt att det har varit svårare att få tag i handledare, ha råd med körlektioner och drivmedel, hitta information om förarutbildningens olika delar och förstå vad man behöver kunna för att klara provet.

Förslag och bedömningar

Transportstyrelsen föreslår följande ändringar i förarutbildningssystemet:

- Blivande förare måste genomföra två utbildningstillfällen med särskild inriktning på vägledning på trafikskola innan förarprovet får genomföras.
- Trafiklärare och utbildningsledare ska genomgå fortbildning för att ytterligare säkerställa att de har god kompetens.
- Dagens krav på introduktionsutbildning tas bort för både blivande förare och handledare.
- Blivande förare får information om förarutbildningen i samband med ansökan om körkortstillstånd. Därtill tillhandahålls informationsmaterial om privat övningskörning till blivande förare och handledare. Informationen tillhandahålls på olika språk.
- Den som ska handleda privat övningskörning ska genomgå en handledarutbildning för att kunna godkännas som handledare.
- Det blir möjligt för en handledare att över tid övningsköra med fler blivande förare än idag.
- Vid underkänt körprov eller kunskapsprov måste den blivande föraren vänta två veckor innan denne får göra ett nytt prov av samma slag.
- Kunskapsprovets giltighetstid förlängs till ett år.
- Tillsynsmyndigheten får meddela föreläggande om organisatoriska brister upptäcks i tillsynen av förarprovningen.

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.

Förslagets förväntade effekter

Transportstyrelsens förslag utgör ett paket med åtgärder som sammantaget förväntas bidra till att de blivande förarna får ett bättre stöd under förarutbildningen. Därmed kan de på ett bättre sätt tillgodogöra sig de kunskaper och färdigheter som krävs för att bli trafiksäkra, risk- och miljömedvetna förare. Detta förväntas i sin tur leda till att fler blivande förare kommer bättre förberedda till förarprovet och når ett godkänt resultat.

Förslagen förväntas bidra till ett enklare förarutbildningssystem. Det blir enklare för de blivande förarna att förstå vad som ingår i utbildningen och vilka mål som ska uppnås – och därmed lättare att planera och genomföra sin förarutbildning på ett effektivt sätt.

De åtgärder som föreslås innebär att de blivande förarna får bättre stöd under förarutbildningen genom exempelvis tydligare och mer tillgänglig information om utbildningen, bättre stöd under den privata övningskörningen samt vägledning med en professionell utbildare under utbildningens gång. Detta väntas bidra till att de blivande förarna får en bättre uppfattning om den egna förmågan i förhållande till målen och därmed bättre förutsättningar att avgöra när de är redo för prov.

Förslaget om en obligatorisk väntetid efter underkänt prov tydliggör att den som underkänts vid prov behöver utbilda sig mer innan det är dags för ett nytt prov. Det väntas leda till att fler kommer till provet när de verkligen är färdigutbildade och att fler utbildar sig mer mellan proven. I förlängningen bidrar det till ett minskat tryck på förarprovningen och att fler provtider blir tillgängliga för de som verkligen är redo.

Några förslag är särskilt framtagna för att hjälpa de grupper av blivande förare som idag har stora svårigheter att tillgodogöra sig kunskaper under utbildningen och att klara förarprovet. Det förväntas exempelvis bli lättare att få tag i en handledare. Att få möjlighet till privat övningskörning ger värdefull mängdträning och kan även göra utbildningen mer kostnadseffektiv.

1 Författningsförslag

I detta kapitel presenteras förslag på ändringar i författningar.

1.1 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488)

dels att 4 kap. 2 och 7–11 §§, 8 kap. 1 och 3 §§, 10 kap. 1 § och rubriken närmast före 4 kap. 9 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas fyra nya paragrafer, 3 kap. 4 c § och 22–24 §§, och närmast före 3 kap. 22 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

4 c § Förarprov för behörighet B får avläggas endast av den som har genomfört två utbildningstillfällen med särskild inriktning på vägledning vid trafikskola med tillstånd enligt 2 § första stycket lagen (1998:493) om trafikskolor.

Detta krav gäller dock inte den som
1. har genomgått förarutbildning för behörighet B inom gymnasieskolan

2. har genomgått förarutbildning för behörighet B inom Försvarsmakten, eller

3. har eller har haft körkort med behörighet B.

Förarprovning

22 § Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över förarprovningen.

23 § Den som bedriver förarprovning ska på begäran av Transportstyrelsen lämna tillträde till lokaler och fordon samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

24 § Transportstyrelsen får meddela de förelägganden som behövs för att denna lag ska efterlevas. Ett föreläggande får förenas med vite.

4 kap.

2 §¹ Den som övningskör ska, *om annat inte följer av 3 §*, ha uppnått en ålder av

1. 14 år och 9 månader för körning med moped,

2. 15 år och 9 månader för körning med snöskoter eller terränghjuling eller med lätt två- eller trehjulig motorcykel,

3. 16 år för körning med personbil utan släpfordon,

4. 17 år och 6 månader för körning med

a) fordon som kräver behörighet A2,

b) andra fordon som kräver behörighet B än sådana som avses i 3 eller 7 b, eller

c) fordon som kräver utökad behörighet B,

5. 18 år för körning med fordon som kräver behörighet BE, C1 eller C1E,

6. 19 år och 6 månader för körning med sådan tvåhjulig motorcykel som kräver behörighet A, under förutsättning att körkortshavaren har haft körkort med behörigheten A2 under minst ett år och sex månader,

7. 20 år för körning med

a) fordon som kräver behörighet C, CE, D1 eller D1E, eller

b) tung trehjulig motorcykel, och

8. 23 år för körning med

a) fordon som kräver behörighet D eller DE, eller

2 § Den som övningskör ska, *om inget annat följer av 3 §*, ha uppnått en ålder av

1. 14 år och 9 månader för körning med moped,

2. 15 år och 9 månader för körning med snöskoter eller terränghjuling eller med lätt två- eller trehjulig motorcykel,

3. 16 år för körning med personbil utan släpfordon,

4. 17 år och 6 månader för körning med

a) fordon som kräver behörighet A2,

b) andra fordon som kräver behörighet B än sådana som avses i 3 eller 7 b, eller

c) fordon som kräver utökad behörighet B,

5. 18 år för körning med fordon som kräver behörighet BE, C1 eller C1E,

6. 19 år och 6 månader för körning med sådan tvåhjulig motorcykel som kräver behörighet A, under förutsättning att körkortshavaren har haft körkort med behörigheten A2 under minst ett år och sex månader,

7. 20 år för körning med

a) fordon som kräver behörighet C, CE, D1 eller D1E, eller

b) tung trehjulig motorcykel, och

8. 23 år för körning med

a) fordon som kräver behörighet D eller DE, eller

¹ Senaste lydelse 2012:876.

b) sådan tvåhjulig motorcykel som kräver behörighet A, om körkortshavaren inte har haft körkort med behörigheten A2 under minst ett år och sex månader.

Den som övningskör för behörighet B ska vid sådan övningskörning som avses i 5 § 4 någon gång under de senaste fem åren ha genomgått en introduktionsutbildning.

7 §² Godkännande som handledare enligt 5 § 4 får endast meddelas den som

1. har fyllt 24 år,
2. har behörighet för fordon av det slag körningen avser,
3. under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren har haft sådan behörighet, och
4. någon gång under de senaste fem åren har genomgått *introduktionsutbildning*, om det är fråga om övningskörning för behörighet B.

Ett godkännande som handledare får dock inte meddelas den vars körkort under de senaste tre åren har varit återkallat enligt 6 § andra och fjärde styckena. Ett godkännande som handledare får inte heller meddelas den vars körkortsinnehav är eller under de tre senaste åren har varit förenat med villkor om alkolås.

8 §³ Ett godkännande som handledare enligt 7 § *gäller i fem år.*

b) sådan tvåhjulig motorcykel som kräver behörighet A, om körkortshavaren inte har haft körkort med behörigheten A2 under minst ett år och sex månader.

7 § Godkännande som handledare enligt 5 § 4 får endast meddelas den som

1. har fyllt 24 år,
2. har behörighet för fordon av det slag körningen avser,
3. under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren har haft sådan behörighet, och
4. någon gång under de senaste fem åren har genomgått *handledarutbildning*, om det är fråga om övningskörning för behörighet B.

Ett godkännande som handledare får dock inte meddelas den vars körkort under de senaste tre åren har varit återkallat enligt 6 § andra och fjärde styckena. Ett godkännande som handledare får inte heller meddelas den vars körkortsinnehav är eller under de tre senaste åren har varit förenat med villkor om alkolås.

8 § Ett godkännande som handledare enligt 7 § *gäller tills körkort med den behörighet som godkännandet avser*

² Senaste lydelse 2011:1580.

³ Senaste lydelse 2011:1580.

har utfärdats för eleven, dock som längst i fem år.

Ett godkännande som handledare upphör att gälla, om handledarens körkort återkallas enligt 5 kap. 3 § eller återkallas tills vidare enligt 5 kap. 5 §. Detsamma gäller om handledarens körkortsinnehav förenas med villkor om alkolås.

Ett godkännande som handledare upphör att gälla om handledarens körkort återkallas enligt 5 kap. 3 § eller återkallas tills vidare enligt 5 kap. 5 §. Detsamma gäller om handledarens körkortsinnehav förenas med villkor om alkolås.

Introduktionsutbildning och riskutbildning

9 §⁴ *Introduktionsutbildning* som avses i 2 § *andra stycket* och 7 § första stycket 4 och riskutbildning som avses i 3 kap. 4 b § får bedrivas endast efter tillstånd av Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen får ge sådana tillstånd till fysiska och juridiska personer, som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva god utbildning.

10 §⁵ Transportstyrelsen får återkalla ett tillstånd om förutsättningarna enligt 9 § *andra stycket* inte längre finns eller om föreskrifter om *introduktionsutbildning* eller riskutbildning som har meddelats med stöd av 10 kap. 1 § inte följs. Ett tillstånd får även återkallas om tillståndshavaren begär det.

Handledarutbildning och riskutbildning

9 § *Handledarutbildning* som avses i 7 § första stycket 4 och riskutbildning som avses i 3 kap. 4 b § får bedrivas endast *med* tillstånd från Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen får ge sådana tillstånd till fysiska och juridiska personer som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva god utbildning.

10 § Transportstyrelsen får återkalla ett tillstånd om förutsättningarna enligt 9 § *andra stycket* inte längre finns eller om föreskrifter om *handledarutbildning* eller riskutbildning som har meddelats med stöd av 10 kap. 1 § inte följs.

Ett tillstånd får även återkallas om tillståndshavaren begär det.

⁴ Senaste lydelse 2024:149.

⁵ Senaste lydelse 2011:1580.

11 §⁶ Transportstyrelsen utövar tillsyn över *introduktionsutbildningen* och riskutbildningen.

Tillsynen ska omfatta att förutsättningarna enligt 9 § andra stycket är uppfyllda och att föreskrifter om *introduktionsutbildning* eller riskutbildning som har meddelats med stöd av 10 kap. 1 § följs.

Den som bedriver *introduktions-* eller riskutbildning ska på begäran av Transportstyrelsen lämna tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

11 § Transportstyrelsen utövar tillsyn över *handedarutbildningen* och riskutbildningen.

Tillsynen ska omfatta att förutsättningarna enligt 9 § andra stycket är uppfyllda och att föreskrifter om *handedarutbildning* eller riskutbildning som har meddelats med stöd av 10 kap. 1 § följs.

Den som bedriver *handedar-* eller riskutbildning ska på begäran av Transportstyrelsen lämna tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

8 kap.

1 §⁷ Följande beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol:

1. beslut enligt 7 kap. 2 § första och andra styckena, om inte annat följer av 2 §,
2. beslut
 - a) att inte utfärda körkort med stöd av 3 kap. 1 § första stycket 2, och
 - b) att utfärda körkort utan behörighet C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE med stöd av 5 kap. 14 § andra stycket andra meningen,
3. beslut att inte bevilja tillstånd enligt 4 kap. 9 § att bedriva *introduktionsutbildning* eller riskutbildning, *och*
4. beslut enligt 4 kap. 10 § att återkalla tillstånd att bedriva *introduktionsutbildning* eller riskutbildning.

1 § Följande beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol:

1. beslut enligt 7 kap. 2 § första och andra styckena, om inte annat följer av 2 §,
2. beslut
 - a) att inte utfärda körkort med stöd av 3 kap. 1 § första stycket 2, och
 - b) att utfärda körkort utan behörighet C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE med stöd av 5 kap. 14 § andra stycket andra meningen,
3. beslut att inte bevilja tillstånd enligt 4 kap. 9 § att bedriva *handedarutbildning* eller riskutbildning,
4. beslut enligt 4 kap. 10 § att återkalla tillstånd att bedriva *handedarutbildning* eller riskutbildning, *och*
5. *föreläggande enligt 3 kap. 24 §.*

⁶ Senaste lydelse 2011:1580.

⁷ Senaste lydelse 2012:876.

Ett beslut om föreläggande om att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov får överklagas endast tillsammans med det beslut varigenom ärendet avgörs.

3 §⁸ Beslut som avses i 1 § första stycket 1 och 2 och andra stycket samt beslut enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag eller tillämplig förordning och som inte rör *introduktionsutbildning* eller riskutbildning överklagas hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets klaganden är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets klaganden vistas.

Övriga beslut överklagas hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

Transportstyrelsen får föra talan även till förmån för den enskilda parten.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Ett beslut om föreläggande om att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov får överklagas endast tillsammans med det beslut varigenom ärendet avgörs.

3 § Beslut som avses i 1 § första stycket 1 och 2 och andra stycket samt beslut enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag eller tillämplig förordning och som inte rör *handedarutbildning* eller riskutbildning, överklagas hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets klaganden är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets klaganden vistas.

Övriga beslut överklagas hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

Transportstyrelsen får föra talan även till förmån för den enskilda parten.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

10 kap.

1 §⁹ Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag samt meddela föreskrifter om

1. lagens tillämpning på andra i utlandet utfärdade behörighetshandlingar som ger rätt att köra motor-drivna fordon,

1 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag samt meddela föreskrifter om

1. lagens tillämpning på andra i utlandet utfärdade behörighetshandlingar som ger rätt att köra motor-drivna fordon,

⁸ Senaste lydelse 2009:1353.

⁹ Senaste lydelse 2022:1206.

2. Transportstyrelsens prövning av andra körkortsärenden än som anges i 7 kap.,

3. registrering som behövs för tillämpningen av lagen,

4. att priset för deltagande i introduktionsutbildning som anges i 4 kap. 7 § första stycket 4 inte får överstiga en viss nivå,

5. avgifter för tillsyn enligt denna lag och enligt 8 kap. 12 § körkortsförordningen (1998:980) samt ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, och

6. avstängning under viss tid från förarprov.

2. Transportstyrelsens prövning av andra körkortsärenden än *de* som anges i 7 kap.,

3. registrering som behövs för tillämpningen av lagen,

4. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, och

5. avstängning under viss tid från förarprov.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2028 utom 4 kap. 8 § som träder i kraft den 1 januari 2029.

2. 3 kap. 4 c § ska tillämpas först sex månader efter lagens ikraftträdande.

3. Kravet på att ha genomgått handledarutbildning inom viss tid i 4 kap. 7 § första stycket 4 ska anses vara uppfyllt av den som inom samma tid har genomgått introduktionsutbildning enligt äldre rätt.

4. Introduktionsutbildning enligt äldre rätt får bedrivas till och med den 30 juni 2028 av den som har tillstånd vid lagens ikraftträdande.

1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1998:493) om trafikskolor

dels att 10 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 4 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 a §

En godkänd utbildningsledare eller trafiklärare ska genomgå fortbildning.

10 §¹⁰

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om

1. trafikskolor,
2. kompetenskrav för godkända trafikskolechefer, utbildningsledare och trafiklärare, *och*
3. *utbildningen vid trafikskolor.*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om

1. trafikskolor,
2. kompetenskrav för godkända trafikskolechefer, utbildningsledare och trafiklärare,
3. *fortbildning för godkända utbildningsledare och trafiklärare, och*
4. *utbildningen vid trafikskolor inklusive utbildningstillfällen med särskild inriktning på vägledning enligt 3 kap. 4 c § körkortslagen (1998:488).*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, *och*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, *och*
2. trafikskolors skyldighet att i ärenden om körkortslån lämna uppgifter om elever, *och att rapportera*

¹⁰ Senaste lydelse 2018:1117.

2. trafikskolors skyldighet att i ärenden om körkortslån lämna uppgifter om elever.

utbildningstillfällen med särskild inriktning på vägledning.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2028.

1.3 Förslag till förordning om ändring i körkortsförordningen (1998:980)

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortsförordningen (1998:980)

dels att 4 kap. 1, 8 a, 11, 16 och 17 §§, 8 kap. 3 a och 12 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 3 kap. 13 c §, av följande lydelse och närmast före 3 kap. 13 c § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

Nytt prov efter underkännande

13 c § Den som har avlagt kunskapsprov för behörigheten B och underkänts, får avlägga nytt kunskapsprov för den behörigheten tidigast två veckor efter det underkända provet.

Den som har avlagt körprov för behörigheten B och underkänts får avlägga nytt körprov för den behörigheten tidigast två veckor efter det underkända provet.

4 kap.

1 §¹¹ Övningskörning med ett körkortspliktigt eller traktorkortspliktigt fordon får ske under utbildning *på en nationell kurs* i gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning om den som övningskör har körkorts-tillstånd. Vid sådan övningskörning gäller inte de ålderskrav som anges i 4 kap. 2 och 2 a §§ körkortslagen (1998:488).

8 a §¹² Den som anordnar *introduktionsutbildning* ska rapportera till Transportstyrelsen när *en elev eller*

1 § Övningskörning med ett körkortspliktigt eller traktorkortspliktigt fordon får ske under utbildning *inom gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning* om den som övningskör har körkortstillstånd. Vid sådan övningskörning gäller inte de ålderskrav som anges i 4 kap. 2 och 2 a §§ körkortslagen (1998:488).

8 a § Den som anordnar *handledarutbildning* ska rapportera till

¹¹ Senaste lydelse 2012:877.

¹² Senaste lydelse 2011:870.

en handledare har genomgått utbildningen.

Transportstyrelsen får förelägga den som ansöker om godkännande som handledare att inom viss tid visa att han eller hon har genomgått *introduktionsutbildning* som avses i 4 kap. 7 § första stycket 4 körkortslagen (1998:488), om det är fråga om övningskörning för förarbehörigheten B. Om sökanden inte följer föreläggandet ska ansökan avvisas.

Föreläggandet ska innehålla en upplysning om detta.

11 §¹³ Trots behörighetskraven i 2 kap. 1 och 2 §§ körkortslagen (1998:488) får körträning med körkortspliktigt eller traktorkortspliktigt fordon ske under utbildning *på en nationell kurs i gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning* om körträningen ingår som en del i utbildningen.

Den som har uppsikt över körträningen anses som förare.

16 §¹⁴ I ett ärende om tillstånd att bedriva *introduktions-* eller riskutbildning enligt 4 kap. 9 § körkortslagen (1998:488) ska Transportstyrelsen meddela beslut inom två månader efter det att en fullständig ansökan kom in till myndigheten. Om det är nödvändigt på grund av utredningen av ärendet, får handläggningstiden vid högst ett tillfälle förlängas med högst en månad. Sökanden ska informeras om skälen för att handläggningstiden förlängs

Transportstyrelsen när *någon* har genomgått utbildningen.

Transportstyrelsen får förelägga den som ansöker om godkännande som handledare att inom viss tid visa att han eller hon har genomgått *sådan handledarutbildning* som avses i 4 kap. 7 § första stycket 4 körkortslagen (1998:488), om det är fråga om övningskörning för förarbehörigheten B. Om sökanden inte följer föreläggandet ska ansökan avvisas.

Föreläggandet ska innehålla en upplysning om detta.

11 § Trots behörighetskraven i 2 kap. 1 och 2 §§ körkortslagen (1998:488) får körträning med körkortspliktigt eller traktorkortspliktigt fordon ske under utbildning *inom gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning* om körträningen ingår som en del i utbildningen.

Den som har uppsikt över körträningen anses som förare.

16 § I ett ärende om tillstånd att bedriva *handledar-* eller riskutbildning enligt 4 kap. 9 § körkortslagen (1998:488) ska Transportstyrelsen meddela beslut inom två månader efter det att en fullständig ansökan kom in till myndigheten. Om det är nödvändigt på grund av utredningen av ärendet, får handläggningstiden vid högst ett tillfälle förlängas med högst en månad. Sökanden ska informeras om skälen för att handläggningstiden förlängs

¹³ Senaste lydelse 2011:529.

¹⁴ Senaste lydelse 2012:5.

innan den ursprungliga tidsfristen har gått ut.

I 8 § lagen (2009:1079) om tjänster på den inre marknaden finns bestämmelser om att ett mottagningsbevis ska skickas till sökanden när en fullständig ansökan har kommit in och om innehållet i ett sådant bevis.

Ett beslut att förlänga handläggningstiden får inte överklagas.

17 §¹⁵ Om Transportstyrelsen i ett ärende om tillstånd att bedriva *introduktions-* eller riskutbildning enligt 4 kap. 9 § körkortslagen (1998:488) begär att sökanden ska ge in certifikat, intyg eller andra liknande dokument som visar att ett visst tillståndskrav är uppfyllt, ska myndigheten godta motsvarande dokument från en annan stat inom EES. Myndigheten får dock begära att dokumentet ska ges in i original eller i en bestyrkt kopia eller i form av en auktoriserad översättning.

innan den ursprungliga tidsfristen har gått ut.

I 8 § lagen (2009:1079) om tjänster på den inre marknaden finns bestämmelser om att ett mottagningsbevis ska skickas till sökanden när en fullständig ansökan har kommit in och om innehållet i ett sådant bevis.

Ett beslut att förlänga handläggningstiden får inte överklagas.

17 § Om Transportstyrelsen i ett ärende om tillstånd att bedriva *handledar-* eller riskutbildning enligt 4 kap. 9 § körkortslagen (1998:488) begär att sökanden ska ge in certifikat, intyg eller andra liknande dokument som visar att ett visst tillståndskrav är uppfyllt, ska myndigheten godta motsvarande dokument från en annan stat inom EES. Myndigheten får dock begära att dokumentet ska ges in i original eller i en bestyrkt kopia eller i form av en auktoriserad översättning.

¹⁵ Senaste lydelse 2012:5.

8 kap.

3 a §¹⁶ Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. *introduktionsutbildning,*
2. *tillstånd att bedriva introduktionsutbildning,*
3. *tillsyn över introduktionsutbildning,*
4. *högsta pris för deltagande i introduktionsutbildning, och*
5. *begränsning av det antal godkännanden som en handledare får inneha samtidigt.*

12 §¹⁷ Transportstyrelsen utövar tillsyn över förarprovningen. I tillsynen över förarprovningen ska styrelsen i fråga om verksamheten inom gymnasieskolan och kommunal vuxenutbildning samråda med Statens skolinspektion och i övrigt med berörd myndighet.

3 a § Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. *handledarutbildning,*
2. *tillstånd att bedriva handledarutbildning,*
3. *tillsyn över handledarutbildning, och*
4. *begränsning av det antal godkännanden som en handledare får ha samtidigt.*

12 § I tillsynen över förarprovningen ska Transportstyrelsen i fråga om verksamheten inom gymnasieskolan och kommunal vuxenutbildning samråda med Statens skolinspektion och i övrigt med berörd myndighet.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2028.

¹⁶ Senaste lydelse 2011:870.

¹⁷ Senaste lydelse 2012:5.

1.4 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:978) om trafikskolor

Härigenom föreskrivs att 7 och 12 §§ förordningen (1998:978) om trafikskolor ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §¹⁸

Undervisningen *skall* bedrivas enligt kursplaner som Transportstyrelsen fastställer. Undervisning får meddelas i en eller flera delar av kursplanen för elever som slutför sin utbildning utanför trafikskolan. För varje elev *skall* utbildningskort föras.

Undervisningen *ska* bedrivas enligt kursplaner som Transportstyrelsen fastställer. Undervisning får meddelas i en eller flera delar av kursplanen för elever som slutför sin utbildning utanför trafikskolan. För varje elev *ska* utbildningskort föras.

Trafikskolan ska rapportera till Transportstyrelsen när en elev har genomfört ett utbildningstillfälle med särskild inriktning på vägledning enligt 3 kap. 4 c § körkortslagen (1998:488).

12 §¹⁹

Ytterligare föreskrifter om trafikskolor, om utbildning vid sådana skolor och om kompetenskrav enligt 3 § får meddelas av Transportstyrelsen. Styrelsen får också meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt lagen (1998:493) om trafikskolor och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om:

- 1. trafikskolor,*
- 2. utbildning vid trafikskolor,*
- 3. kompetenskrav enligt 3 § och*
- 4. rapportering enligt 7 § andra stycket.*

Styrelsen får också meddela föreskrifter om

- 1. fortbildning av godkända utbildningsledare och trafiklärare, och*
- 2. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt lagen (1998:493) om trafikskolor och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.*

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2028.

¹⁸ Senaste lydelse 2008:1145.

¹⁹ Senaste lydelse 2010:1594.

1.5 Förslag till ändring av förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen

Härigenom föreskrivs att 3 § förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §²⁰

Transportstyrelsen ska särskilt ansvara för frågor om

1. krav på infrastruktur, fordon, fartyg och luftfartyg,
2. kompetenskrav och behörigheter,
3. krav på infrastrukturförvaltare, trafikorganisatörer och trafikföretag,
4. trafikregler, nyttjande av infrastruktur, anläggningar och service,
5. villkor för marknadstillträde och konkurrensvillkor, och
6. villkor för resenärer och de som köper godstransporttjänster.

Transportstyrelsen ska särskilt ansvara för frågor om

1. krav på infrastruktur, fordon, fartyg och luftfartyg,
2. kompetenskrav och behörigheter,
3. krav på infrastrukturförvaltare, trafikorganisatörer och trafikföretag,
4. trafikregler, nyttjande av infrastruktur, anläggningar och service,
5. villkor för marknadstillträde och konkurrensvillkor, och
6. villkor för resenärer och de som köper godstransporttjänster.

I ansvaret enligt första stycket 2 ingår att verka för att elever och handledare får behovsanpassad information om kompetenskrav för körkortsbehörighet B.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2026.

²⁰ Senaste lydelse 2012:792.

1.6 Förslag till förordning om ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382)

Härigenom föreskrivs att bilaga 2 och 3 till vägtrafikdataförordningen (2019:382) ska ha följande lydelse.

Bilaga 2 Behörigheter²¹

2.3 Utbildning och förarprov

Föreslagen lydelse

Uppgift om genomförd riskutbildning som avses i 4 kap. 13 § körkortsförordningen (1998:980), typ av utbildning, behörighet som utbildningen avser och datum för genomförd utbildning

Uppgifterna ska gallras fem år efter det att utbildningen genomfördes

Uppgifterna ska inte gallras för den som har genomgått en riskutbildning för motorcykel och har fått behörigheten A1 eller A2 men inte behörigheten A.

Uppgiften ska dock gallras om behörigheten A1 eller A2 har återkallats och ett nytt förarprov krävs för att återfå behörigheten

Uppgift om utbildningstillfällen som avses i 3 kap. 4 c § körkortslagen (1998:488) och datum för genomförandet

Uppgiften ska gallras när körkort utfärdats, dock tidigast fem år efter det att utbildningstillfället genomfördes

Tillståndshavare, lärare och rapportör som har rapporterat genomfört utbildningstillfälle och datum för rapporteringen

Uppgiften ska gallras fem år efter det att utbildningstillfället genomfördes

Uppgift om genomförd handledarutbildning som avses i 4 kap. 7 § första stycket 4 körkortslagen (1998:488) och datum för genomförandet

Uppgifterna ska gallras fem år efter det att utbildningen genomfördes

²¹ Senaste lydelse 2022:1482.

Bilaga 3 Tillstånd²²**6.1 Tillståndsuppgifter***Nuvarande lydelse*

Beslut om tillstånd att bedriva

- *Introduktionsutbildning*
- Riskutbildning
- Trafikskola
- Utbildning för yrkesförarkompetens
- Utbildning till förare av mopeder,
snöskotrar och terränghjulingar

Föreslagen lydelse

Beslut om tillstånd att bedriva

- *Handledarutbildning*
- Riskutbildning
- Trafikskola
- Utbildning för
yrkesförarkompetens
- Utbildning till förare av mopeder,
snöskotrar och terränghjulingar

6.2 Uppgifter om personal*Nuvarande lydelse*

²² Senaste lydelse 2022:478.

Lärare vid

- *introduktionsutbildning*

- riskutbildning

- utbildning för yrkeskompetens-
bevis

- utbildning till förare av mopeder,
snöskotrar och terränghjulingar

Föreslagen lydelse

Lärare vid

- *handledarutbildning*

- riskutbildning

- utbildning för
yrkeskompetensbevis

- utbildning till förare av mopeder,
snöskotrar och terränghjulingar

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2028.

1.7 Förslag till ändring av förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket

Härigenom föreskrivs att 2 § förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §²³

Trafikverket ska

1. svara för frågor om väganordningars tekniska utförande,
2. inhämta och sammanställa uppgifter från samtliga infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer för att beskriva det samlade svenska järnvägsnätet,
3. inhämta och sprida kunskap och information om tillgänglighet, framkomlighet, miljö, hälsa och säkerhet inom sitt ansvarsområde,
4. utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhälls-ekonomiska analyser inom transportområdet, inklusive efterkalkylering och successiv kalkylering,
5. ta fram och tillhandahålla aktuella trafikprognoser,
6. genomföra djupstudier av samtliga vägtrafikolyckor som har medfört att någon har avlidit,
7. svara för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter,
8. följa, dokumentera och på regeringens uppdrag finansiera forskning och innovation inom transportområdet,
9. vara infrastrukturförvaltare för

Trafikverket ska

1. svara för frågor om väganordningars tekniska utförande,
2. inhämta och sammanställa uppgifter från samtliga infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer för att beskriva det samlade svenska järnvägsnätet,
3. inhämta och sprida kunskap och information om tillgänglighet, framkomlighet, miljö, hälsa och säkerhet inom sitt ansvarsområde,
4. utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhälls-ekonomiska analyser inom transportområdet, inklusive efterkalkylering och successiv kalkylering,
5. ta fram och tillhandahålla aktuella trafikprognoser,
6. genomföra djupstudier av samtliga vägtrafikolyckor som har medfört att någon har avlidit,
7. svara för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter,
8. följa, dokumentera och på regeringens uppdrag finansiera forskning och innovation inom transportområdet,
9. vara infrastrukturförvaltare för

²³ Senaste lydelse 2017:518.

det järnvägsnät som tillhör staten, om inte något annat beslutats,

10. i sin roll som beställare särskilt verka för att produktivitet, innovation och effektivitet på marknaderna för investeringar, drift och underhåll ökar,

11. ha väl fungerande rutiner, arbetssätt och samverkansformer som tillvaratar och möjliggör nationellt, regionalt och lokalt inflytande,

12. verka för kollektivtrafikens utveckling, till exempel genom att ge de regionala kollektivtrafikmyndigheterna råd och stöd i fråga om utformningen av de trafikförsörjningsprogram som avses i 2 kap. 8 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik,

13. medverka i genomförandet av det regionala tillväxtarbetet,

14. genom ett särskilt beslutsorgan inom Trafikverket pröva frågor om statligt bidrag till svensk sjöfart,

15. genom överenskommelser med flygplatshållare säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som upprätthåller en grundläggande beredskap för att samhällsviktiga transporter ska kunna utföras, och

16. i den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägs- trafik, sjöfart och luftfart stegvis analysera val av åtgärder genom att överväga

a) åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt,

b) åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,

c) begränsade ombyggnationer,

det järnvägsnät som tillhör staten, om inte något annat beslutats,

10. i sin roll som beställare särskilt verka för att produktivitet, innovation och effektivitet på marknaderna för investeringar, drift och underhåll ökar,

11. ha väl fungerande rutiner, arbetssätt och samverkansformer som tillvaratar och möjliggör nationellt, regionalt och lokalt inflytande,

12. verka för kollektivtrafikens utveckling, till exempel genom att ge de regionala kollektivtrafikmyndigheterna råd och stöd i fråga om utformningen av de trafikförsörjningsprogram som avses i 2 kap. 8 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik,

13. medverka i genomförandet av det regionala tillväxtarbetet,

14. genom ett särskilt beslutsorgan inom Trafikverket pröva frågor om statligt bidrag till svensk sjöfart,

15. genom överenskommelser med flygplatshållare säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som upprätthåller en grundläggande beredskap för att samhällsviktiga transporter ska kunna utföras,

16. i den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägs- trafik, sjöfart och luftfart stegvis analysera val av åtgärder genom att överväga

a) åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt,

b) åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,

c) begränsade ombyggnationer,

och

d) nyinvesteringar eller större
ombyggnationer.

d) nyinvesteringar eller större
ombyggnationer, *och*

17. anordna förarprov.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2026.

2 Inledning

2.1 Bakgrunden till uppdraget

Det svenska förarutbildningssystemet är den process som en blivande förare går igenom från ansökan om körkortstillstånd till avklarat förarprov. I förarutbildningssystemet ska den blivande föraren ges möjlighet att i privat regi eller tillsammans med en professionell utbildare tillgodogöra sig förarutbildning och därigenom bli en trafiksäker och risk- och miljömedveten förare. Detta uppdrag gäller den del av systemet som avser behörighet B enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488).

Körkortsfrågan handlar i grunden om att skapa tillgänglighet, inte minst i glesbygd, där bilen kan vara det enda realistiska transportalternativet, och trafiksäkerhet genom att ge människor möjlighet att utbilda sig till trafiksäkra och riskmedvetna förare. Ett enkelt och ändamålsenligt förarutbildningssystem är därmed av stor betydelse både för den enskilda medborgaren och för samhället i stort.

Under de senaste 15 åren har andelen godkända förarprov (kunskapsprov och körprov) sjunkit. Blivande förare kommer allt oftare till provtillfället utan att vara tillräckligt förberedda, vilket resulterar i underkänt prov och ytterligare ett provtillfälle.

Godkännandefrekvensen varierar påtagligt mellan olika grupper av blivande förare. Inom vissa grupper är godkännandefrekvensen fortsatt hög medan den inom andra grupper är låg och har blivit allt lägre under de sista åren. Det är också tydligt att nya grupper av blivande förare innebär nya utmaningar för förarutbildningssystemet.

2.2 Uppdraget och dess mål

Våren 2023 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att göra en översyn av förarutbildningssystemet och föreslå nödvändiga författningsändringar som följer av översynen.²⁴

Målet med uppdraget är att lämna förslag på hur förarutbildningssystemet kan utvecklas så att

- det blir enklare och mer ändamålsenligt
- fler blivande förare kommer bättre förberedda till förarprov
- fler blivande förare når ett godkänt resultat på förarprovet på färre försök

²⁴ Uppdraget i sin helhet finns i bilaga 1.

- de blivande förarna får bättre stöd och kan tillgodogöra sig de kunskaper och färdigheter som krävs för att bli trafiksäkra, risk- och miljömedvetna förare och
- det fungerar bättre för de grupper av blivande förare som idag har stora svårigheter att tillgodogöra sig kunskaper och färdigheter under utbildningen och klara förarprovet.

När vi tar fram förslag på förbättringar i förarutbildningssystemet ska vi ta hänsyn till kostnaden för de blivande förarna. Vi ska också överväga hur utbildningssystemet kan anpassas, och ta tillvara på möjligheter med ny teknik och digitalisering.

I översynen ska Transportstyrelsen utgå från Transportstyrelsens och Trafikverkets rapport Förslag på nytt förarutbildningssystem för personbil, behörighet B (TSV 2018-796) från 2019.

2.3 Metod

Uppdraget omfattar olika områden och vi har anpassat metod och tillvägagångssätt utifrån respektive område. Generellt har arbetet så långt som möjligt tagit utgångspunkt i befintlig forskning, befintliga underlag och kunskap inom olika områden. Analyser och yttranden från sakkunniga både inom Transportstyrelsen och hos andra myndigheter och branschaktörer har också varit viktiga inslag i arbetet.

Godkännandefrekvensstudien har utgått från data som samlats in av Trafikverket i samband med körprov och kunskapsprov. Information om körprov har kopplats till närmast föregående kunskapsprov. Det förekommer visst bortfall för vissa variabler, men ytterst begränsat.

Beskrivningen av nyblivna förares upplevelse av förarutbildningen grundar sig på en enkät- och intervjuundersökning som vi genomfört i detta uppdrag. Resultatet av undersökningen presenteras i kapitel 5 och där beskrivs även den metod som använts.

2.3.1 Samråd

Under utredningens gång har Transportstyrelsen haft samråd med berörda aktörer. Beroende på fråga och aktör har samråden sett olika ut. Samtliga har dock varit digitala.

I början av utredningsarbetet, i maj 2023, höll vi ett större samråd i form av en workshop med berörda myndigheter samt bransch- och intresseorganisationer. Vid detta samråd presenterade Transportstyrelsen uppdraget. Inför samrådet ombads respektive organisation att förbereda presentationer med utgångspunkt i följande frågeställningar:

- Vilka ser ni som de största problemen och utmaningarna med dagens förarutbildningssystem?
- Har ni något pågående utvecklingsarbete kopplat till förarutbildningssystemet?

Transportstyrelsen fick utifrån dessa frågor många inspel och viktig kunskap som myndigheten kunde ta med i utredningsarbetet.

I samrådet deltog följande aktörer: Trafikverket, Trafikutbildarnas Riksorganisation (TR), Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR), Föreningen Sveriges Trafikövningsplatser (TÖP), Skolverket, Sveriges Skid Car Banors Riksorganisation, Myndigheten för delaktighet, Motorförarnas Helnkyterhetsförbund, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Linköpings Universitet samt Försvarsmakten.

Transportstyrelsen har under hela uppdragstiden haft löpande samråd med Trafikverket. Enkät- och intervjuundersökningen, som syftade till att ge en bild av nyblivna förarens upplevelse av förarutbildningen, genomförde vi tillsammans med Trafikverket. Vid de löpande samråden har vi fått ta del av Trafikverkets kunskap och erfarenheter på området, framförallt vad gäller förarprovningen. Trafikverket har även redogjort för pågående arbeten och utvecklingsprojekt. Under utredningens gång har olika förslag på åtgärder diskuterats med Trafikverket.

Transportstyrelsen har även haft löpande samråd med trafikskolebranschen, Trafikutbildarnas Riksorganisation (TR) och Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR), under hela uppdraget. Vid samråden har vi fått ta del av branschens kunskap och erfarenheter av förarutbildningen och därtill har förslag på olika åtgärder diskuterats.

Vid flera tillfällen under uppdraget har Transportstyrelsen också haft dialog med Skolverket och Försvarsmakten, vilka berörs av flera frågor.

2.4 De transportpolitiska målen

Riksdagen beslutade 2009 om de nu gällande målen för transportpolitiken (Prop. 2008/09:93). Dessa består av ett övergripande mål samt ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Det övergripande målet är formulerat på följande sätt: "Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet." Det är mot detta mål transportsystemet ska utvecklas.

Funktionsmålet har stort fokus på tillgänglighet och har följande lydelse: "Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och

användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Transportsystemet ska vara jämställt, d.v.s. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.”

Hänsynsmålet fokuserar i stor utsträckning på att begränsa de negativa effekterna av transporter. Dess formulering lyder: ”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.”

Under hänsynsmålet finns också ett par preciserade etappmål. Det ena rör utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter (utom inrikes luftfart), som ska minska med 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Det andra rör omkomna och allvarligt skadade i trafikolyckor. Där är målsättningen att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken ska halveras till 2030. Antalet allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent till samma år.

2.5 Nollvisionen

Riksdagen antog 1997 prop. 1996/97:137 Nollvisionen och det trafiksäkra samhället. Den innefattar det långsiktiga målet att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Nollvisionen har varit ledstjärnan för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige under de senaste 25 åren och samlar berörda aktörer i arbetet mot en gemensam vision. I korta drag innebär visionen att transportsystemet ska vara utformat på ett sätt som gör att mänskliga misstag inte leder till att människor dör eller skadas allvarligt.

2.6 Rapportens fortsatta disposition

I kapitel 3 beskrivs hur det svenska förarutbildningssystemet är uppbyggt, dess olika delar och vilka aktörer som ingår. Här beskrivs även den grupp människor som systemet är till för – de blivande förarna. Avslutningsvis beskrivs kostnader som är förknippade med att ta körkort.

I kapitel 4 presenteras en statistikstudie där vi tittat på hur godkännandefrekvensen ser ut i olika grupper av provdeltagare och hur den har förändrats över tid.

I kapitel 5 redovisas resultatet av den enkät- och intervjuundersökning som genomförts i syfte att få en bättre bild av nyblivna förares upplevelse av förarutbildningen.

I kapitel 6 redovisas de förslag och bedömningar som Transportstyrelsen lägger fram, samt skälen till dessa.

I kapitel 7 redovisas förväntade konsekvenser av de föreslagna lag- och förordningsändringarna.

I kapitel 8 görs en sammanställning av alla förslagets effekter och konsekvenser utifrån de olika aktörer som berörs.

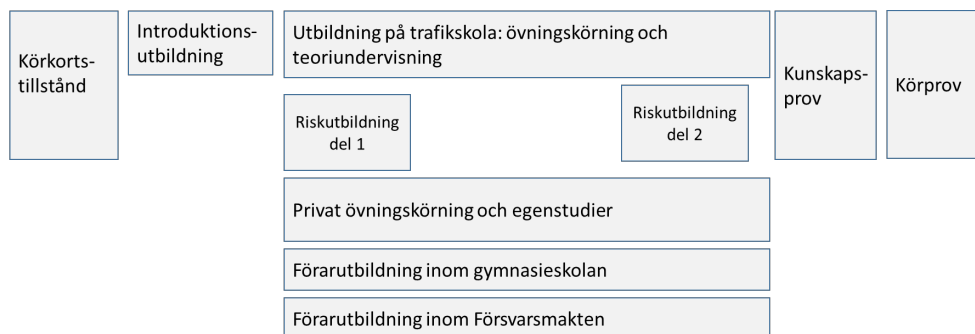
3 Om förarutbildningssystemet

I detta kapitel beskrivs hur det svenska förarutbildningssystemet är uppbyggt och vilka aktörer som ingår. Här beskrivs även den grupp människor som systemet är till för – de blivande förarna. Avslutningsvis beskrivs kostnader som är förknippade med att ta körkort.

3.1 Vägen till körkort

Det svenska förarutbildningssystemet är den process som en blivande förare går igenom från ansökan om körkortstillstånd till avklarat förarprov. I figur 1 beskrivs de olika delar som ingår i förarutbildningssystemet för behörighet B.

Figur 1: Förarutbildningssystemet - från körkortstillstånd till körkort.



I det svenska förarutbildningssystemet kan den blivande föraren välja att utbilda sig hos en trafikskola, övningsköra privat med hjälp av en handledare eller kombinera dessa båda metoder. Det finns även möjlighet att utbilda sig inom gymnasieskolan och Försvarsmakten under vissa förutsättningar²⁵. Alla blivande förare måste genomföra en riskutbildning som består av två separata delar och den blivande förare som önskar övningsköra privat måste gå en introduktionsutbildning.

I följande avsnitt beskrivs systemets olika delar och de olika aktörer som verkar i systemet.

3.1.1 Körkortstillstånd

Första steget för den blivande föraren är att ansöka om körkortstillstånd. Ansökan lämnas till Transportstyrelsen, och en hälsodeklaration och ett

²⁵ Inom gymnasieskolan kan de elever som är antagna vid fordons- och transportprogrammet med inriktning transport genomföra förarutbildning. Inom Försvarsmakten kan värnpliktiga soldater och anställda genomföra förarutbildning.

synintyg ska bifogas. Hälsodeklarationen fyller den blivande föraren i, och synintyget utfärdas av exempelvis en optiker eller en läkare efter genomförd synundersökning.

Vid prövning av ansökan bedöms om den sökande med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av ett körkortspliktigt fordon. För att anses vara lämplig ska den sökande ha tillfredsställande syn för att köra sådana fordon som ansökan avser och i övrigt uppfylla de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till trafiksäkerheten. För att anses vara lämplig med hänsyn till personliga förhållanden, ska den sökande vara pålitlig i nykterhetshänseende och i övrigt antas komma att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken.

När Transportstyrelsen har utfärdat körkortstillstånd kan den blivande föraren börja övningsköra för behörighet B om hen har fyllt 16 år. Körkortstillståndet är giltigt i fem år.

Transportstyrelsen utfärdar cirka 250 000 körkortstillstånd per år, och får också få utfärda föreskrifter om medicinska krav för körkort. Föreskrifterna finns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m.

3.1.2 Privat övningskörning och introduktionsutbildningen

I det svenska förarutbildningssystemet för behörighet B finns möjlighet att övningsköra privat med hjälp av en handledare. För att få övningsköra privat krävs, förutom körkortstillstånd, att den blivande föraren har fyllt 16 år, har genomgått en introduktionsutbildning någon gång de senaste fem åren, och har en handledare.

Handledare

Handledaren är den som ska ha uppsikt över och ansvara för den privata övningskörningen. Den som vill bli handledare lämnar in en ansökan till Transportstyrelsen. Av ansökan ska det framgå vilken blivande förare som den sökande vill handleda.

För att godkännas som handledare ska den sökande

- ha genomgått en introduktionsutbildning någon gång de senaste fem åren
- ha fyllt 24 år
- ha haft B-körkort under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren.

Ett godkännande som handledare är giltigt i fem år och upphör att gälla om innehavarens körkort återkallas. En handledare får ha godkännanden för högst fem personer samtidigt.

Transportstyrelsen beviljar cirka 260 000 godkännanden per år. Denna siffra innefattar godkännanden för alla behörigheter, varav majoriteten är för behörighet B. Förutsättningar för att ansöka om och bli godkänd som handledare regleras i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:1) om ansökan om och godkännande som handledare vid övningskörning.

Introduktionsutbildningen

För att få övningsköra privat för behörighet B måste den blivande föraren och handledaren genomgå en introduktionsutbildning. Syftet med introduktionsutbildningen är att ge blivande förare och handledare vägledning inför den privata övningskörningen. Introduktionsutbildningen ska bidra till en effektiv körkortsutbildning samt främja trafiksäkerheten och miljön såväl under som efter körkortsutbildningen.

Efter utbildningen ska den blivande föraren och handledaren ha fått information om

- körkortsutbildningens mål och innehåll
- regler för övningskörning
- på vilket sätt övningskörningen bör planeras och struktureras
- faktorer som har stor påverkan på trafiksäkerheten och miljön.

Den som anordnar introduktionsutbildning ska ha tillstånd från Transportstyrelsen. I början av 2024 fanns 680 företag med tillstånd att bedriva introduktionsutbildning, varav 638 även hade trafikskoletillstånd.

Introduktionsutbildningen ska vara minst tre timmar. Genomförda utbildningar rapporteras till Transportstyrelsen som registrerar dessa i vägtrafikregistret. Det rapporteras cirka 300 000 introduktionsutbildningar per år.

Transportstyrelsen utövar tillsyn över introduktionsutbildningen, och får även utfärda föreskrifter om introduktionsutbildning. Föreskrifterna finns i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:127) om introduktionsutbildning för privat övningskörning, behörighet B.

3.1.3 Utbildning på trafikskola

På en trafikskola kan en blivande förare utbilda sig inom både praktik och teori. Omkring 8 av 10 väljer att i någon mån utbilda sig på en trafikskola (Alger, 2018, Forward et al., 2017). En del väljer att ta enstaka körlektioner medan andra väljer en helhetslösning och genomför större delen av utbildningen i trafikskolans regi.

Vad är en trafikskola?

En trafikskola är en verksamhet som yrkesmässigt erbjuder utbildning till personer som vill ta körkort. För att driva en trafikskola måste man ha

tillstånd från Transportstyrelsen. Tillstånd beviljas den som med hänsyn till sina personliga och ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att driva trafikskola på ett sådant sätt att kravet på god förarutbildning blir tillgodosett.

Trafikskolan ska ha lämpliga lokaler för utbildningen och tillhandahålla de läromedel och undervisningsmaterial som behövs för den teoretiska undervisningen. Undervisningen sker enligt skolans undervisningsplan, där det framgår hur målen i Transportstyrelsens kursplan ska uppnås. För varje blivande förare som utbildas använder skolan ett utbildningskort där man beskriver vilken undervisning den blivande föraren har fått.

På trafikskolan finns en trafikskolechef som ansvarar för verksamheten. Den som vill bli trafikskolechef måste ansöka om godkännande hos Transportstyrelsen, som prövar den sökandes lämplighet.

I början av 2024 hade 730 personer tillstånd att driva trafikskola. En tillståndshavare kan bedriva trafikskoleverksamhet på flera platser, och totalt bedrevs det trafikskola på 930 platser.

Vilka undervisar på trafikskolan?

På trafikskolan undervisas den blivande föraren av trafiklärare och utbildningsledare. De utbildar både i bil och lektionssal. De planerar och organiserar lektioner för att de blivande förarna ska klara av utbildning och tester på sin väg mot körkortet. Blivande förare har olika förutsättningar och befinner sig i olika skeden i lärandeprocessen när de kommer till trafikskolan. En viktig uppgift för lärarna är därför att anpassa sin undervisning efter de blivande förarnas skiftande behov.

För att få arbeta som trafiklärare ska man ha genomgått en utbildning till trafiklärare inom yrkeshögskolan eller ha en likvärdig utbildning. Man ska också anses vara lämplig med hänsyn till sina personliga förhållanden.

För att få arbeta som utbildningsledare ska man ha genomgått en särskild utbildning, ha arbetat som trafiklärare i minst två år och anses vara lämplig med hänsyn till sina kunskaper om trafiksäkerhet och sina personliga förhållanden. Utbildningsledaren är den som är ansvarig för trafikskolans utbildningsarbete.

Transportstyrelsen prövar om en sökande kan bli godkänd som trafiklärare eller utbildningsledare.

Transportstyrelsen utfärdar tillstånd och utövar tillsyn

Transportstyrelsen får utfärda föreskrifter om tillstånd, trafikskolechef, utbildningsledare, trafiklärare, läromedel, lokaler, utbildningskort, tillsyn över trafikskolor med mera. Vid Transportstyrelsens tillsyn kontrolleras det att trafikskolan drivs i enlighet med föreskrifterna och på ett sådant sätt att

kravet om god förarutbildning blir tillgodosett. Transportstyrelsen får återkalla tillståndet att driva trafikskola i följande situationer:

- Tillståndshavaren visar sig vara olämplig att driva trafikskola.
- Utbildningen i trafikskolan bedrivs i strid mot gällande föreskrifter eller i övrigt på ett otillfredsställande sätt.
- Undervisning inte har bedrivits vid skolan under de senaste tolv månaderna.

Se 5 § lagen (1998:493) om trafikskolor.

Om Transportstyrelsen finner att den som har godkänts som trafikskolechef, utbildningsledare eller trafiklärare är olämplig, får Transportstyrelsen återkalla godkännandet, se 6 § lagen om trafikskolor.

3.1.4 Förarutbildning inom skolväsendet

I gymnasieskolan och inom den kommunala vuxenutbildningen är det tillåtet att övningsköra ett körkorts- eller traktorkortspliktigt fordon under förutsättning att eleven har körkortstillstånd för den aktuella behörigheten och att det är en del av undervisningen i en nationellt fastställd kurs (från och med 2025 ämne).

Förarutbildning för behörighet B bedrivs inom gymnasieskolans fordons- och transportprogram.

3.1.5 Förarutbildning inom Försvarsmakten

Den förarutbildning som bedrivs inom Försvarsmakten är framförallt för tyngre fordon. Förarutbildning för behörighet B är ytterst ovanlig, däremot gör ett fåtal personer förarprov hos Försvarsmakten.

3.1.6 Riskutbildning – en obligatorisk del i förarutbildningen

I förarutbildningen för behörighet B ingår en obligatorisk riskutbildning. Riskutbildningen består av två separata delar, vilka ska vara genomförda och giltiga när kunskapsprovet och körprovet genomförs.

Första delen av riskutbildningen syftar till att ge den blivande föraren kunskap om och insikt i hur alkohol, droger, trötthet och andra riskfaktorer och riskfyllda beteenden kan påverka körförmågan (5 kap. 2 § TSFS 2012:40). Den blivande föraren ska även få kunskap om och insikt i vilka konsekvenserna kan bli samt vad som ökar riskerna och hur de kan undvikas. Utbildningen är teoretisk, genomförs i grupp och ska vara minst 180 minuter, exklusive rast.

I andra delen av riskutbildningen ligger fokus på riskerna med körning under olika förhållanden, exempelvis körning vid halt underlag. Syftet med utbildningen är att den blivande föraren ska inse hur olycksrisk har samband

med hastighet och väglag samt bli medveten om hastighetens och skyddsutrustningens betydelse vid trafikolyckor (5 kap. 5 § TSFS 2012:40). Utbildningen genomförs på en trafikövningsplats och är till största delen praktisk. Den blivande föraren får exempelvis testa att köra på väglag med olika friktion för att på så vis uppleva hur olycksrisken påverkas av olika hastigheter. I utbildningen ska det finnas utrymme för reflektion och diskussion, så att den blivande föraren ska få insikt om olika risker, om begränsningar i den egna förmågan, och om hur man kan köra på ett förutseende sätt i olika riskfyllda situationer. När andra delen av riskutbildningen påbörjas ska den blivande föraren vara i slutskedet av förarutbildningen (1 kap. 2 § TSFS 2012:40).

Riskutbildning får endast bedrivas av den som har tillstånd från Transportstyrelsen. I början av 2024 fanns det cirka 770 som bedrev riskutbildning.

3.1.7 Teoristudier

För den som väljer att utbilda sig hos en trafikskola så tillhandahåller trafikskolan det studiematerial som behövs för att den blivande föraren ska kunna studera körkortsteori. Trafikskolor erbjuder exempelvis lärarledd teoriundervisning, och många trafikskolor erbjuder olika former av digitala lösningar, exempelvis webbplatser där de blivande förarna kan studera teori. Studiematerial finns även att låna på bibliotek eller att köpa i exempelvis en bokhandel.

De senaste åren har det dykt upp allt fler företag som på sina webbplatser erbjuder webbaserade utbildningar för den som vill studera körkortsteori för behörighet B. Dessa tjänster är utformade på så vis att den blivande föraren köper ett medlemskap eller betalar en månadsavgift och får tillgång till ett omfattande material i form av texter, förklarande bilder, filmer och frågor att träna på. Vissa av företagen erbjuder även körkortsteori på engelska.

3.1.8 Förarprov

Det sista steget i förarutbildningsprocessen är förarprovet. Där prövar man om den blivande föraren har de kunskaper och färdigheter som krävs för att få körkort med behörighet B. Anmälan till provet görs antingen av trafikskolan eller av den blivande föraren själv.

Förarprovet för behörighet B består av två delar: kunskapsprov och körprov.

Förarprovsverksamhet bedrivs av Trafikverket, gymnasieskolan och Försvarsmakten.

- Den absoluta merparten av alla förarprov görs hos Trafikverket, där den blivande föraren kan göra både kunskaps- och körprov.

- Den som genomfört förarutbildning för behörighet B inom gymnasieskolan kan avlägga prov där, under förutsättning att skolan har egna förarprövare. Förarprov i gymnasieskolan får avläggas som delprov under utbildningens gång. Varje år godkänns omkring 1 500 personer i sådana körprov.
- Den som har genomfört förarutbildningen på en gymnasieskola som inte har egna förarprövare kan göra förarprov på Trafikverket.
- I genomsnitt 25 personer per år gör körprov för behörighet B hos Försvarsmakten.

Kunskapsprovet

I kunskapsprovet mäts kunskaperna inom fem olika områden; fordonskännedom och manövrering, miljö, trafikregler, trafiksäkerhet och personliga förutsättningar.

Merparten av alla blivande förare gör sitt kunskapsprov hos Trafikverket. För att provet ska bli godkänt måste provdeltagaren svara rätt på 52 av 65 frågor. Provtiden är 50 minuter och provdeltagaren kan välja att lyssna på frågorna om den vill. Det är även möjligt att göra kunskapsprovet på ett annat språk än svenska. Provet för behörighet B finns översatt till 15 språk.

Den som har särskilda behov, till exempel läs- eller skrivsvårigheter, kan ansöka om att få göra ett muntligt prov eller ett prov med förlängd provtid. Den som inte behärskar något av de 15 språk som provet finns översatt till och inte heller behärskar svenska, kan få göra provet med tolk.

Provdeltagaren får direkt efter provet reda på om resultatet är godkänt eller underkänt. Ett godkänt kunskapsprov är giltigt i fyra månader och är en förutsättning för att kunna avlägga körprov. Om provdeltagaren inte hinner utföra ett körprov med godkänt resultat innan giltighetstiden gått ut måste kunskapsprovet göras om.

Körprovet

Vid körprovet provas kunskaperna inom fem olika områden: fordonskännedom, manövrering, miljömedveten körning, trafikregler samt trafiksäkerhet och beteende.

Körprovet för behörighet B leds av en förarprövare hos Trafikverket, Försvarsmakten eller gymnasieskolan. Det finns ingen reglerad rättighet att få genomföra körprovet på något annat språk än svenska, och det tillhandahålls inte heller någon tolk.

Körningen bedöms utifrån målen i kursplanen för behörighet B. Körprovet ska bestå av säkerhetskontroll, särskild manövrering samt körning i och utanför tätort. Den sökande ska köra mot ett angivet mål eller efter en angiven färdväg i sammanlagt minst 25 minuter. Körningen ska om möjligt

utföras på gator och vägar under varierande förhållanden och trafikintensitet.

För att körprovet ska godkännas ska provdeltagaren kunna köra trafiksäkert och med god framförhållning. Den som kör upp ska tillämpa gällande trafikregler, köra hastighetsanpassat och tydligt, visa hänsyn till väg- och väderleksförhållanden, annan trafik och andra trafikanter, speciellt de oskyddade. Provdeltagaren ska också visa en rutinmässig färdighet i manövreringen som krävs för att köra fordonet på ett trafiksäkert och miljövänligt sätt. Dessutom ska provdeltagaren kunna hantera risker som uppstår under körningen, och förutse och förekomma andras agerande. Förarprövaren gör en helhetsbedömning av körningen. Det innebär att ett litet misstag som är av liten betydelse för trafiksäkerheten inte behöver påverka resultatet. Under körprovet ska provdeltagaren visa att den klarar sig själv i trafiken och kan lösa uppgifterna självständigt.

3.2 De blivande förarna

För att kunna föreslå förändringar i förarutbildningssystemet som leder till att systemet blir enklare och mer ändamålsenligt, så måste man ha en korrekt bild av de blivande förarna som systemet är till för. Dessa utgör i flera avseenden en mycket blandad grupp. Det är människor i olika åldrar, med olika bakgrund och modersmål. Det är också människor med olika förutsättningar vad gäller exempelvis

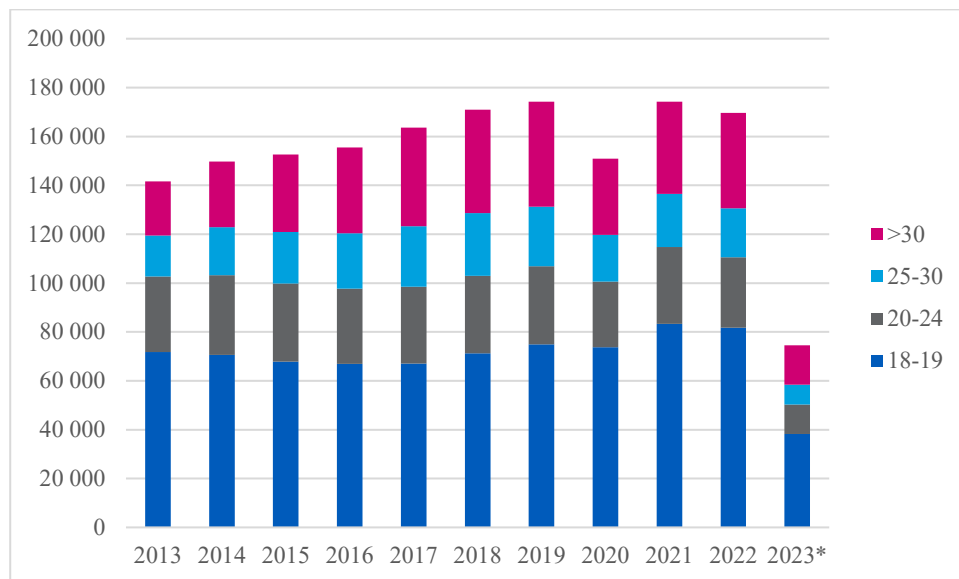
- utbildningserfarenhet och studievana
- tid och ekonomiska resurser
- tillgång till socialt nätverk
- tidigare erfarenheter av körning, exempelvis B-körkort från tredje land sedan tidigare eller erfarenhet av att köra A-traktor eller moped klass I.

I detta avsnitt beskrivs gruppen blivande förare ur några olika perspektiv.

3.2.1 Fler väljer att ta körkort

Varje år väljer ett stort antal personer att ta B-körkort. För att få en uppfattning om storleken på gruppen blivande förare kan man utgå från hur många unika personer som gör ett körprov för behörighet B varje år.

Figur 2: Antal i olika åldersgrupper som genomfört körprov för behörighet B.



Källa: Trafikverket 2023.

* Avser 1 januari – 19 juni 2023

2013 gjorde drygt 140 000 personer körprov för behörighet B. Åren därefter ökade antalet och var som högst 2019, då drygt 170 000 personer gjorde ett sådant körprov. Antalet minskade 2020 till omkring 150 000 personer. Pandemin var en bidragande orsak till minskningen. 2021 ökade antalet personer som gjorde körprov till samma nivåer som 2019.

Fler och äldre blivande förare

Många blivande förare genomför förarutbildningen under gymnasietiden eller de närmsta åren därefter. Med det sagt finns det också en betydande andel av de blivande förarna som är äldre än så.

Den största gruppen som gör körprov utgörs av 18–19-åringar. Mellan 2013 och 2018 var det omkring 70 000 18–19-åringar som gjorde körprov varje år. Därefter ökade antalet och 2021 var antalet som högst, då gjorde drygt 83 000 personer i denna åldersgrupp ett körprov. I början och slutet av den studerade perioden utgjordes ungefär hälften av körprovstagarna av 18–19-åringar.

I åldersgruppen 20–24 år har omkring 30 000 personer gjort körprov årligen. Inga större förändringar syns under perioden 2013–2023. I åldersgruppen 25–30 år har omkring 20 000 personer gjort körprov årligen, med undantag för åren 2017–2019 då antalet ökade till knappt 25 000.

Åldersgruppen 30 år och äldre är den grupp som uppvisar de största variationerna under perioden. 2013 gjorde drygt 20 000 personer i denna grupp körprov, vilket motsvarade 16 procent av det totala antalet som gjorde

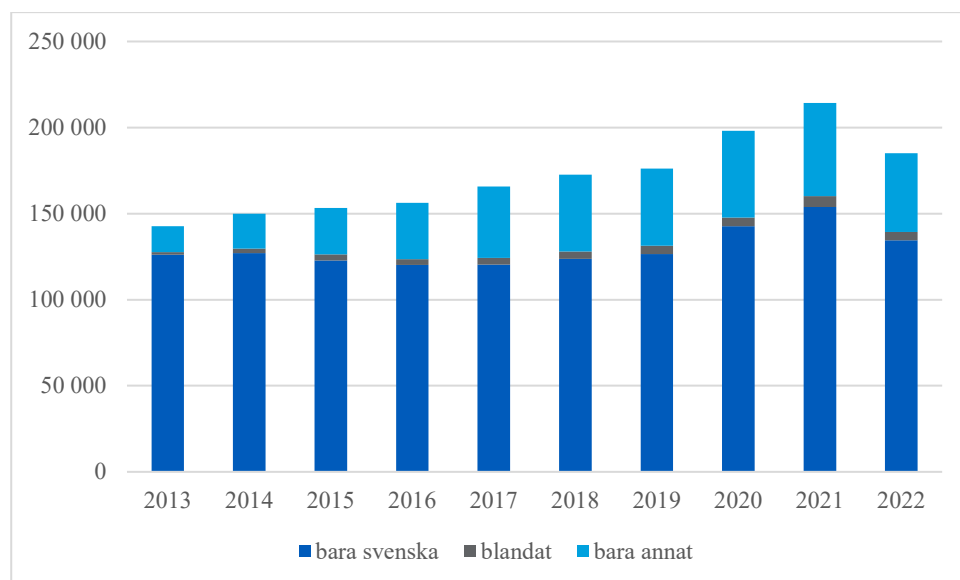
körprov det året. Antalet i denna åldersgrupp ökade sedan successivt fram till 2019 då över 40 000 personer gjorde körprov, vilket motsvarade 25 procent av det totala antalet som gjorde körprov det året. Att antalet äldre körprovstagare ökade under några år fram till 2019 förklaras till stor del av att det 2016 invandrade över 160 000 personer till Sverige. Detta kan jämföras med exempelvis 2012 då omkring 100 000 invandrade och 2020 då omkring 80 000 personer invandrade (SCB, 2024).

Efter 2019 har antalet personer i denna åldersgrupp minskat något.

Allt fler personer gör kunskapsprov på annat språk än svenska

Antalet personer som gör kunskapsprovet på annat språk än svenska har ökat under perioden 2013–2022.

Figur 3: Antal personer som gjort kunskapsprov på svenska, andra språk samt både på svenska och annat språk.



2013 gjorde omkring 15 000 blivande förare kunskapsprovet på annat språk än svenska. Detta motsvarar en andel på omkring 10 procent. 2021 var det år då flest personer gjorde ett kunskapsprov på ett annat språk än svenska. Då gjorde 54 000 personer ett sådant prov vilket motsvarar en andel på omkring 25 procent. Att utvecklingen ser ut på detta sätt kan, förklaras av en successivt ökad invandring under några år.

3.2.2 Olika grupper av blivande förare

Som nämnts i inledningen till detta avsnitt utgör de blivande förarna en mycket blandad grupp människor, och deras förutsättningar skiljer sig åt. Vilka förutsättningar blivande förare har får på olika sätt betydelse för deras möjligheter att klara förarutbildningen. Exempelvis kan god studievana, tillgång till stöd från ett socialt nätverk, möjlighet till privat övningskörning

och ekonomiska resurser skapa goda förutsättningar för en blivande förare att klara av förarutbildningen. Begränsad studievana, ett begränsat socialt nätverk, små möjligheter att få tag i en handledare och bristande ekonomiska resurser kan i stället innebära att det blir klart svårare att klara förarutbildningen.

I tidigare studier har man försökt beskriva olika grupper av blivande förare, vad som är karaktäristiskt för dessa grupper och vilka förutsättningar de har att klara förarutbildningen. När dessa beskrivningar presenteras är det viktigt att komma ihåg, att samtidigt som det finns mycket som förenar de blivande förarna inom en viss grupp så finns det också stora variationer inom var och en av grupperna.

I den översyn av förarutbildningssystemet som gjordes 2019 (Trafikverket och Transportstyrelsen, 2019) identifierades några typiska grupper av blivande förare.

Den största gruppen som identifierades bestod av ungdomar som ville ta körkort för ökad personlig frihet och för att lättare få arbete. Man såg att ungdomar ofta blandar privat övningskörning med utbildning på trafikskola. Många ungdomar har ännu inte flyttat hemifrån och får i många fall stöd och hjälp under utbildningen från föräldrar eller någon annan nära anhörig. Förutsättningarna att klara kunskapsprovet tycks ha en koppling till generell studievana, och ungdomarna studerar i hög grad teori via appar och på webben.

I gruppen ungdomar finns också personer som är nyanlända och som inte har svenska som modersmål. Det kan påverka inläringen och i förlängningen även möjligheten att klara provet.

Vissa i gruppen ungdomar tillhör någon av följande undergrupper:

- Ungdomar som är första eller andra generationens invandrare som har svårt att få tag i en handledare. Att man har svårt att få tag på en handledare gör att det blir svårt att få tillräckligt mycket mängdträning.
- Ungdomar som alltid velat köra bil. I denna grupp återfanns ungdomar som övningskört länge och som ville ta körkortet direkt i anslutning till sin artonårsdag. Det var ungdomar som är intresserade av bilkörning och av bilar. De har tillgång till handledare och kör ofta med dem för att få mängdträning, men kombinerar den privata körningen med trafikskola för att öka chanserna att klara uppkörningen.

En annan grupp som identifierades var äldre blivande förare som hade ett utländskt B-körkort sedan tidigare. I denna grupp återfanns vuxna personer som precis kommit till Sverige och som behöver körkortet för att kunna få arbete och en enklare vardag. För de blivande förarna i denna grupp är

svårigheterna ofta flera. Det handlar om språksvårigheter, problem att få till mängdträning, begränsade ekonomiska möjligheter att ta körlektioner och därtill svårt att tolka förarprövarens återkoppling vid underkända prov.

De grupper av blivande förare som identifierades i översynen 2019 är fortsatt aktuella. Merparten av de personer som tar körkort för personbil är fortfarande ungdomar mellan 18 och 24 år och det finns fortfarande vuxna personer som har körkort sedan tidigare som önskar ta ett svenskt körkort. Nu liksom då finns även andra grupper av blivande förare än de som identifierades i kundanalysen i översynen 2019 (Trafikverket och Transportstyrelsen, 2019).

Inom ramen för detta uppdrag har även följande grupper kunnat identifieras:

- Personer som väljer att ta körkort senare i livet. Det handlar om personer som väntat med att ta körkort tills ett behov av att kunna köra bil uppstår, exempelvis till följd av en förändrad livssituation. Dessa personer återfinns inte sällan i större städer där människor oftare än på landsbygden väljer att vänta med att ta körkort. Detta är en blandad grupp, där många har en egen inkomst och ekonomiska förutsättningar att själva finansiera sitt körkort. En del kan ha svårt att få till mängdträning om de har lämnat föräldrahemmet, medan andra har goda möjligheter att övningsköra med exempelvis en partner. En del har god studievana, andra inte.
- Ungdomar som har läs- och skrivsvårigheter, dyslexi, ADHD med mera, vilket ibland kan innebära att förarutbildningen blir svårare att genomföra.
- Nyanlända personer med annat modersmål än svenska som inte har B-körkort sedan tidigare. Dessa har ofta begränsade ekonomiska medel och svårt att få tag i en handledare. Dessutom har många begränsade kunskaper i svenska.
- Personer med begränsade ekonomiska resurser. Det finns blivande förare som inte har råd att ta körlektioner, eller som inte har tillgång till bil. En del i denna grupp har tidigare valt att ta körkortslån för att kunna ta körkort. I gruppen som tidigare tog lån återfanns en stor andel personer som var första eller andra generationens invandrare samt arbetslösa personer, se avsnitt 3.3.4 Möjligheten till körkortslån.

Genomgången tydliggör att de blivande förarna är en mycket blandad grupp människor med olika förutsättningar och behov. Det är detta faktum som har legat till grund för de åtgärder vi föreslår i syfte att skapa ett enklare och mer ändamålsenligt förarutbildningssystem.

3.3 Kostnad för att ta ett körkort

Kostnaden för att ta B-körkort består dels av ett antal baskostnader som är obligatoriska för alla som vill ta körkort, dels rörliga kostnader som är förknippade med exempelvis körlektioner hos trafikskola. I baskostnaderna ingår bland annat kostnad för riskutbildning och förarprov.

Hur stor den totala kostnaden för ett körkort blir varierar väldigt mycket från person till person. Det beror exempelvis på hur den blivande föraren väljer att utbilda sig och hur mycket utbildning som krävs för att bli färdigutbildad.

Utbildarna sätter själva pris för introduktionsutbildning, riskutbildning och körlektioner, vilket gör att priserna skiljer sig mycket åt. För att få en uppskattning om prisbilden samlade vi i januari 2024 in prisuppgifter som fanns angivna på webbplatser hos ett fyrtiotal trafikskolor spridda över hela landet.

3.3.1 Baskostnader

Med baskostnader avses de kostnader som uppkommer för alla blivande förare.

Alla blivande förare måste göra en synundersökning för att få ett körkortstillstånd. Den görs vanligtvis hos en optiker och kostar 150–300 kronor.

Introduktionsutbildningen är endast obligatorisk för den som önskar övningsköra privat med handledare. En stor majoritet av de blivande förarna går dock introduktionsutbildningen, vilket gör att den i praktiken utgör en baskostnad. Introduktionsutbildningen kostar 300–700 kronor per person, och både handledaren och den blivande föraren ska gå utbildningen.

Riskutbildningen är obligatorisk för alla blivande förare. Den första delen, som är en teoretisk utbildning, kostar 600–1 000 kronor. Priset för den andra delen, som omfattar körning på halkbana, skiljer sig stort mellan de utbildare vi undersökt. De flesta ligger i ett spann mellan 2 100 och 2 800 kronor, men priser som 1 900 kronor och 3 750 kronor förekommer också.

Kunskapsprovet kostar 325 kronor dagtid och 400 kronor efter klockan 18 och på helger. Avgiften för kunskapsprovet regleras i förordningen (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m. Det varierar hur många kunskapsprov blivande förare genomför, och därmed varierar även den totala kostnaden för kunskapsprov.

Körprovet kostar 800 kronor dagtid och 1 040 kronor efter klockan 18 och på helger. På samma sätt som avgiften för kunskapsprovet, regleras avgiften för körprovet i förordningen om provavgifter för körkort och yrkesmässig

trafik, m.m. Hyra av bil för körprovet kostar 800 kronor hos Trafikverket. Det går också att hyra bil för körprovet hos den trafikskola där den blivande föraren är elev. Då är det trafikskolan själv som sätter priset, vilket brukar ligga någonstans mellan 800 och 1 000 kronor. Det varierar hur många körprov blivande förare genomför, och därmed varierar även den totala kostanden för körprov.

Fotografering hos Trafikverket i samband med prov kostar 80 kronor.

För tillverkningen av körkortet tar Transportstyrelsen ut en avgift på 320 kronor. Avgiften för körkort regleras i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter.

Tabell 1: Baskostnader för att ta körkort.

Typ av kostnad	Utförare	Kostnad (kr)
Synundersökning	Optiker	150-300
Introduktionsutbildning	Utbildare	300-700
Riskutbildning del 1	Utbildare	600-1000
Riskutbildning del 2	Utbildare	2100-2800
Kunskapsprov	Trafikverket	325-400
Körprov	Trafikverket	800-1040
Hyra bil för körprov	Trafikverket eller utbildare	800-1000
Fotografering	Trafikverket	80
Tillverkning av körkort	Transportstyrelsen	320
Totalt		5475-7640

Våren 2024 remitterades ett förslag om att höja Trafikverkets avgifter²⁶ enligt följande:

- Kunskapsprov från 325 till 420 kronor dagtid och från 400 till 520 kronor efter klockan 18 och på helger.
- Körprov för behörighet B från 800 till 1 000 kronor dagtid och 1 040 till 1 400 kronor efter klockan 18 och på helger.
- Fotografering i samband med prov från 80 till 125 kronor.

De nya avgifterna föreslås börja gälla den 1 november 2024.

Hösten 2024 remitterades ett förslag om att höja Transportstyrelsens avgifter för tillverkning av körkort från 320 kronor till 375 kronor.

De nya avgifterna föreslås börja gälla den 1 januari 2025.

Sammantaget skulle dessa höjningar innebära att den totala baskostnaden ändras till 5 870–8 220 kronor.

²⁶ Promemoria Ändring av vissa avgifter för prov samt digital fotografering för körkort.

3.3.2 Rörliga kostnader

Med rörliga kostnader avses sådana kostnader som inte uppkommer för alla förare, utan som påverkas av hur man lägger upp sin utbildning.

För teoriutbildning använder en stor majoritet av de blivande förarna digitala utbildningsplattformar. Dessa kan köpas privat, men de kan även ingå i så kallade startpaket som den blivande föraren behöver köpa för att bli elev på en trafikskola. Det finns även böcker att köpa, och filmer att se på internet. Flera utbildare erbjuder även teorilektioner i grupp eller enskilt. I vår beräkning uppskattar vi kostnaden för teoriutbildning till 0–2 000 kronor men den kan även vara högre beroende på vad den blivande föraren väljer.

Merparten av de blivande förarna väljer att ta lektioner på körskola. I den enkätundersökning med nyblivna förare som vi har genomfört i denna utredning uppgav cirka 90 procent att de tagit körlektioner på trafikskola. I enkätundersökningen blev det även tydligt att det varierar hur många körlektioner man väljer att ta.

- Drygt 1 av 10 uppgav att de tagit 1–3 körlektioner.
- 3 av 10 uppgav att de tagit 4–10 körlektioner.
- Knappt 3 av 10 uppgav att de tagit 11–20 körlektioner.
- 1 av 10 uppgav att de tagit 21–30 körlektioner.
- 1 av 10 uppgav att de tagit mer än 30 körlektioner.

Pris och längd på körlektionerna varierar mellan trafikskolorna. För att kunna jämföra olika trafikskolors priser har vi räknat om priset per lektion till pris per timme. En timmes körlektion kostar hos de flesta trafikskolorna mellan 900 och 1 100 kronor, men det förekommer både lägre och högre priser.

Många trafikskolor erbjuder paket som kan ge 5–10 procents rabatt jämfört med att köpa lika många lektioner separat.

För att kunna övningsköra privat med handledare behöver man tillgång till bil. Kostnaden för mängdträningen är svår att uppskatta. De som äger eller på annat sätt har tillgång till en bil kan i en del fall göra viss övningskörning i samband med körning som ändå skulle göras, vilket då inte leder till extra kostnader. Den körning som görs specifikt för att övningsköra kostar i form av drivmedel och värdeminskning. Den kostnaden är dock väldigt svår att uppskatta, eftersom den dels är beror på vilken bil som används, dels på hur mycket man övningskör. I vår beräkning har vi därför valt att inte ta med denna kostnad.

3.3.3 Summering kostnader

Hur många körlektioner på trafikskola som den blivande föraren behöver och väljer att ta, är något som tydligt påverkar hur stor den totala kostnaden

för körkortet blir. I tabell 2 visas hur stor den totala kostnaden blir för den blivande förare som tar 0, 4, 10, 20 respektive 30 timmar körlektioner. Kostnaderna är endast uppskattade och kan, som vi beskrivit ovan, vara både lägre och högre än det intervall som visas i tabellen.

Något som riskerar att driva kostnaden är om den blivande föraren gör många omprov. I summeringen nedan lägger vi in kostnader för upp till tio omprov för att visa hur antalet omprov påverkar den totala kostnaden.

Tabell 2: Summering av kostnader i kronor för att ta körkort.

Lektionstid	0 timmar	4 timmar	10 timmar	20 timmar	30 timmar
Baskostnader	5475-7640	5475-7640	5475-7640	5475-7640	5475-7640
Teoriutbildning	0-2000	0-2000	0-2000	0-2000	0-2000
Körlektion	0	3600-4400	9000-11000	18000-22000	27000-33000
Omprov kunskapsprov, upp till 10 st.	0-4000	0-4000	0-4000	0-4000	0-4000
Omprov 0-10 st. körprov	0-10400	0-10400	0-10400	0-10400	0-10400
Omprov 0-10 körprov lån av bil	0-10000	0-10000	0-10000	0-10000	0-10000
Totalt	5475-34000	9075-38400	14475-45000	23475-56000	32475-67000

3.3.4 Möjligheten till körkortslån

Körkortslån var ett statligt lån som fanns 2018–2023, och som gavs för körkursutbildning till den som önskade ta B-körkort och som uppfyllde vissa villkor. Syftet med lånet var att öka möjligheterna för unga och arbetslösa att komma in på arbetsmarknaden. Bestämmelserna om körkortslån reglerades dels i förordningen (2018:1118) om körkortslån, dels i en särskild förordning som reglerade räntan: förordningen (2023:795) om ränta på körkortslån för 2024. Det var Centrala studiestödsnämnden (CSN) som prövade ansökningar och beviljade lånet i mån av tillgång till medel.

Två målgrupper hade möjlighet att söka och få rätt till körkortslån:

- Arbetslösa personer i åldern 18–47 år som varit anmälda som arbetssökande hos Arbetsförmedlingen i minst sex sammanhängande månader närmast före den dag ansökan kom in till CSN.
- Personer i åldern 19–20 år med gymnasieexamen eller motsvarande som *inte* behövde vara arbetslösa.

Som mest kunde den blivande föraren låna 15 000 kronor. Körkortslånet fick användas till kostnader för exempelvis risk- och introduktionsutbildning, körlektioner, undervisningsmaterial samt kunskaps- och körprov.

Beslutet om beviljat körkortslån var giltigt i ett år. Ett år var därmed den tidsram inom vilken lånet skulle betalas ut. Återbetalning skulle påbörjas vid det årsskifte som inföll tidigast sex månader efter den tidpunkt då beslutets giltighetstid löpt ut. Återbetalning skulle enligt huvudregeln ske med 300 kronor per månad.

Efter att möjligheten att ta körkortslån infördes 2018 tog 18 200 personer körkortslån. Av dessa låntagare var 39 procent kvinnor och 61 procent män. 27 procent av låntagarna var 19–24 år, 25 procent 25–30 år och 48 procent över 30 år.

Nästan 4 av 5 låntagare var födda utomlands eller hade föräldrar födda utomlands. Bland personer med utländsk bakgrund var det vanligast att ha syriskt medborgarskap, följt av afghanskt och eritreanskt.

Personerna som tog körkortslån hade förhållandevis kort utbildning. 32 procent hade enbart studerat på grundskolenivå, 42 procent hade gymnasieutbildning som sin högsta utbildningsnivå och 24 procent hade eftergymnasial utbildning.

Utvärdering av körkortslånet

Hösten 2023 gjorde CSN en utvärdering av körkortslånet där man bland annat tittade på hur stor andel av låntagarna som hade tagit körkort, om de som tagit körkort hade haft lättare att få arbete och om pengarna hade räckt till för de blivande förarna (Rösth, 2023). Att körkortslånet hade stor betydelse för många blivande förarens möjlighet att ta körkort råder det inga tvivel om.

- Mer än hälften av låntagarna svarade att de inte hade påbörjat sin körkortsutbildning om de inte hade kunnat få lån för att täcka kostnaderna. Kvinnor svarar i betydligt högre grad än män att de inte hade påbörjat utbildningen om de inte hade kunnat få lån. Andelen som svarade nej eller nej, troligen inte är 62 procent bland kvinnorna jämfört med 51 procent bland männen.
- Av samtliga låntagare hade 43 procent tagit körkort. Den vanligaste anledningen till att låntagarna inte tagit körkort var att pengarna inte hade räckt. Något annat som påverkade hur stor andel som tog körkort var hur lång tid man hade haft på sig. Ju längre tid det hade gått sedan låntagaren fått lån, desto högre andel hade tagit körkort. Av dem som fick lånet utbetalt under det första halvåret 2018 hade 58 procent tagit körkort.
- Yngre låntagare tog körkort i högre utsträckning än äldre, och personer med eftergymnasialutbildning lyckades bättre än personer med kortare utbildning.

- De flesta låntagare behövde skjuta till egna ekonomiska medel för att kunna slutföra sin utbildning.
- De som tog körkort hittade oftare sysselsättning än de som inte tog körkort. Körkortet tycktes också ha större betydelse för sysselsättningen bland utlandsfödda än bland svenskfödda.

Möjligheten till körkortslån har tagits bort

Från den 1 januari 2024 går det inte längre att ansöka om körkortslån.

Regeringen beslutade den 23 december 2023 om en förordning (2023:923) om upphävande av förordningen (2018:1118) om körkortslån.

3.4 Nya tekniska möjligheter

I uppdraget ingår att överväga hur utbildningssystemet kan ta tillvara på möjligheter med ny teknik.

3.4.1 Körsimulatorer

En körsimulator är en modellkonstruktion som ska efterlikna ett verkligt fordon. Genom körsimulering kan man skapa realistiska trafiksituationer och körupplevelser. Det finns olika typer av simulatorer, från enkla bordsvarianter till stora komplexa simulatorer med avancerade fordonsmodeller och rörelsesystem.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) forskar om utveckling av ett screeningtest i simulator att använda som komplement till förarprovet. Ännu har utvecklingen dock inte kommit så långt att det är aktuellt att använda det som ett obligatoriskt sållningsverktyg inför förarprovet.

I samband med revideringen av körkortsdirektivet har det föreslagits att provdeltagaren vid provet ska reagera på och förutse farliga situationer och att man kan använda simulatorer för att pröva dessa färdigheter. Ännu har körkortsdirektivet inte beslutats och det är därmed för tidigt att säga när detta kan bli aktuellt.

Transportstyrelsen har generellt en positiv inställning till körträning i simulator som komplement till körträning i verklig miljö. Det finns ingenting i reglerna som hindrar att en trafikskola eller riskutbildare använder simulatorer som komplement. Det går även att öva riskmedvetenhet i simulatorer.

Vi ser många fördelar med simulatorer, exempelvis att det går att kombinera teori och praktik. Det ger även möjligheter till reflektion. Därmed ökar möjligheten att nå upp i högre kognitiva nivåer i den så kallade GDE-matrisen (Goals in Driver Education). Simulatorkörning är miljövänligare än verklig körning eftersom den inte ger några utsläpp. Andra fördelar är att man har tillgång till en mängd olika trafikmiljöer utan att behöva åka långa

sträckor, man kan träna i egen takt och repetera samma situation tills den sitter. Det finns möjlighet att träna kritiska situationer säkert – och få direkt och detaljerad återkoppling. Någon handledare krävs inte.

Om simulatorer ska vara en obligatorisk del i förarutbildningen skulle vi behöva fastställa krav på simulatorer och deras program. I dagsläget har vi inte tillräckligt med underlag för att göra det. Däremot är det alltså fullt möjligt att använda simulatorer i utbildningen idag och de används redan nu vid vissa trafikskolor.

3.4.2 Förarstödssystemet och automatiserade fordon

Förarstödssystem som exempelvis hjälper föraren att hålla rätt hastighet, hålla bilen mitt i filen, inte glida över i en annan fil, köra av vägen eller in i uppdykande hinder finns och används redan idag. Varje förarprövare kan – efter dialog med den blivande föraren – välja att använda dem vid provet.

Vi har valt att inte föreslå specifika regler om detta inom ramen för detta arbete. Alltför detaljerad reglering kan bli ett hinder för att följa med utvecklingen. För blivande förare som inte är vana vid inkopplade system av detta slag, kan systemet bli ett stressmoment under körprovet. På sikt kommer fler att ha använt dessa system under sin utbildning. Då kommer fokus snarare att ligga på att den blivande föraren får en förståelse för och kan förklara varför stöden finns och vilken funktion de fyller. Enligt dagens kursplan för behörighet B ska den blivande föraren kunna redogöra för bilens konstruktion och funktioner och identifiera risker förknippade med dessa. Den blivande föraren ska också kunna redogöra för bilens olika skyddssystem och hur dessa fungerar.

Utvecklingen av fordon med hög grad av automatisering, men där föraren fortfarande ”för” och ansvarar för fordonet går snabbt framåt, och det pågår internationella diskussioner om reglering med anledning av detta. Det kan komma att behövas nya moment i förarutbildningen för att täcka in de kompetenskrav som de nya tekniska stödsystemen kräver. När sådana avancerade förarstödssystem blir typgodkända och mer vanligt förekommande kan det bli aktuellt att göra ändringar i kursplanen. Dessa ändringar görs då på föreskriftsnivå

Om det skulle bli aktuellt med till exempel villkor för körkortsinnehav som är kopplade till specifika förarstödssystem, är det något som måste vara förankrat på internationell nivå. Prognoser om när nivån av automatisering når så långt att det finns anledning att ha differentierade förarkrav är dock ännu osäkra.

4 Godkännandefrekvens i olika provtagargrupper

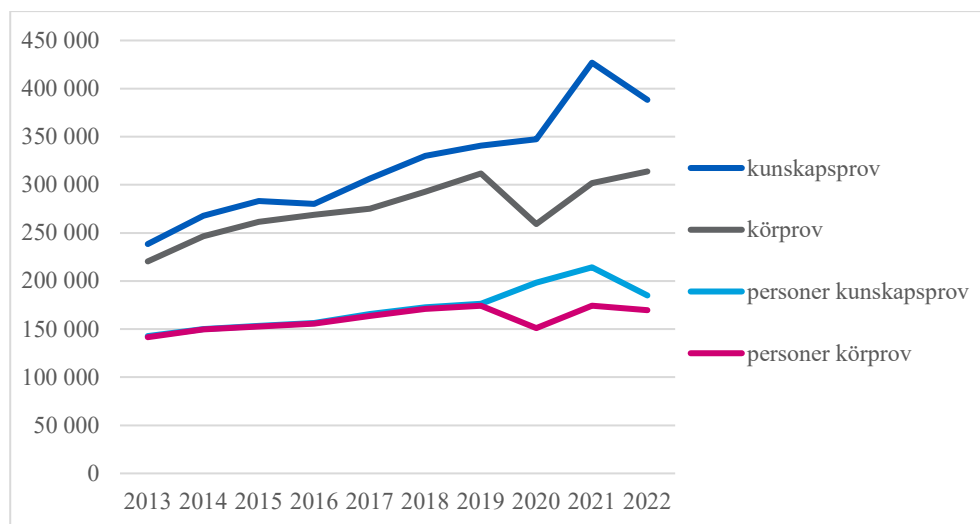
I uppdraget från regeringen lyfts att andelen godkända förarprov, såväl kunskapsprov som körprov, har sjunkit under flera år. Samtidigt framhålls att godkännandefrekvensen varierar påtagligt mellan olika grupper av provdeltagare.

Inom ramen för detta uppdrag har vi gjort en statistikstudie där vi tittat på hur godkännandefrekvensen ser ut i olika provtagargrupper och hur den har förändrats över tid. Vi har studerat utvecklingen av andelen godkända prov utifrån provtagarnas ålder, kön, anmälningssätt och om man gjort kunskapsprovet på svenska eller ett annat språk. Analysen bygger på data för alla prov som genomförts från 1 januari 2013 till 19 juni 2023. Då 2023 endast omfattar data för del av året markeras det med en asterisk i samtliga figurer i detta kapitel.

Redovisningen i kapitlet utgår från två olika utgångspunkter – baserat på genomförda prov, eller baserat på personer som genomfört prov.

Eftersom varje person kan göra fler än ett prov är det totala antalet prov högre än antalet personer som gör prov. I figur 4 anger de två översta linjerna antal prov och de två nedre antalet personer som gjort prov. Att linjerna för personer överlappar fram till 2020 beror på att då gjordes körprov oavsett resultat på kunskapsprovet.

Figur 4: Antal prov och provdeltagare 2013–2022.



I avsnitt 4.1 beskrivs andelen godkända prov i olika grupper av provdeltagare. Redovisningen utgår från antal och andel prov. I avsnitt 4.2

är utgångspunkten istället antal och andel personer, och vi redovisar dels hur många prov personerna inom olika provtagargrupper gjorde under ett år och dels hur många körprov personerna inom olika grupper gjorde innan de blev godkända.

4.1 Godkännandefrekvens utifrån prov

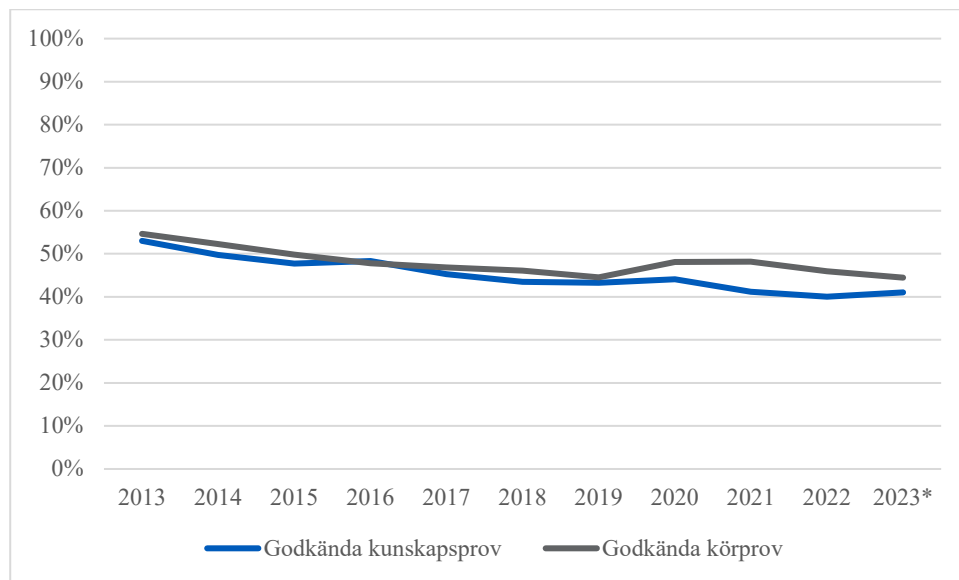
Då vi talar om godkännandefrekvens utgår vi från prov. Måttet beskriver hur stor andel av det totala antalet prov som utgörs av godkända prov.

I detta avsnitt redovisas hur andelen godkända prov har förändrats över tid. I avsnittet beskrivs hur godkännandefrekvensen ser ut för prov genomförda av olika grupper av provdeltagare, uppdelade utifrån ålder, män respektive kvinnor, anmälda av utbildare respektive privatanmälda samt utifrån vilket språk man skrivit kunskapsprovet på.

4.1.1 Godkännandefrekvens totalt

Andelen godkända prov, såväl kunskapsprov som körprov, har minskat de tio senaste åren. I figur 5 visas hur andelen godkända kunskapsprov och körprov har förändrats från 2013 till 2023. Under alla år utom 2016 har andelen godkända körprov varit något högre än andelen godkända kunskapsprov.

Figur 5: Andel godkända kunskapsprov och körprov 2013–2023.



2022 var andelen godkända kunskapsprov 40 procent, 2013 var den 53 procent. Det innebär att andelen godkända prov hade minskat med omkring 13 procentenheter sedan 2013.

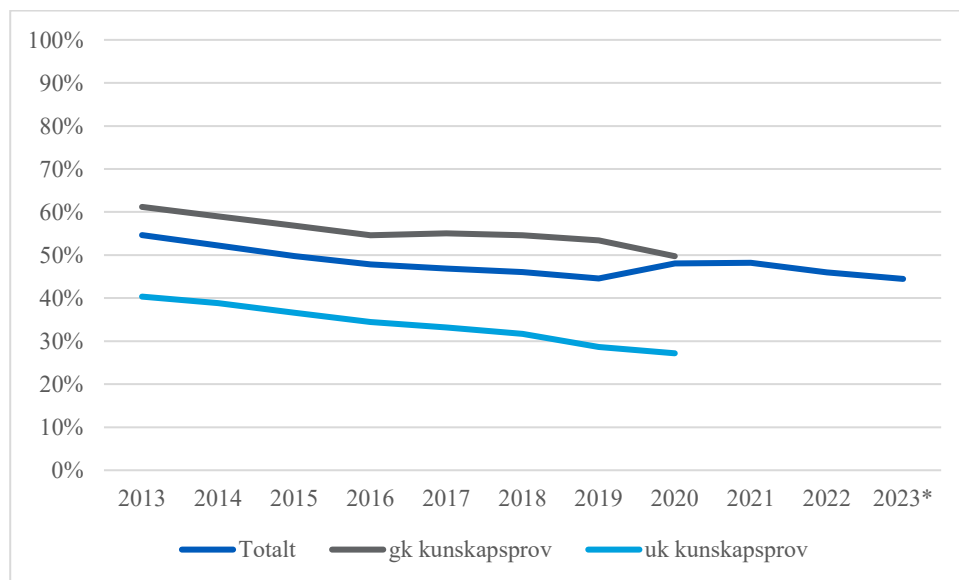
2022 var andelen godkända körprov 46 procent, 2013 var den 55 procent. Det innebär att andelen godkända prov hade minskat med 9 procentenheter sen 2013. Minskningen var som störst 2013 till 2019. Under 2020 och 2021 ökade godkännandefrekvensen något för att sedan minska igen. 2022 var nivån i princip densamma som 2019.

Ändrade förutsättningar påverkar resultatet

När man betraktar förarprovstatistiken bör man ha i åtanke att förändrade förutsättningar, som ändringar i reglerna för förarprov, påverkar godkännandefrekvensen.

Mellan 1 september 2008 och 1 mars 2020 genomfördes körprov oavsett resultat på kunskapsprovet. Dessförinnan och därefter har körprov bara kunnat bokas efter godkänt kunskapsprov. I figur 6 presenteras godkännandefrekvensen för alla körprov, och uppdelat utifrån om körproven föregåtts av ett godkänt eller underkänt kunskapsprov.

Figur 6: Andel godkända körprov 2013–2023, totalt och utifrån resultat på föregående kunskapsprov.



Körprov efter ett godkänt kunskapsprov godkänns i högre grad än körprov efter ett underkänt kunskapsprov. Från och med 2020 får man bara göra körprovet om man har blivit godkänd på kunskapsprovet. Från samma år har godkännandefrekvensen för körprovet ökat.

Att det under pandemin fanns färre provtider att boka bidrog förmodligen också till en högre godkännandegrad. Det har nämligen visat sig att många lediga provtider bidrar till att godkännandefrekvensen sjunker, medan få lediga provtider bidrar till att godkännandefrekvensen ökar.

Hur länge ett godkänt provresultat är giltigt har varierat under åren 2013–2023. Det kan ha påverkat hur de blivande förarna har valt att boka körprov. Tanken med att ha en kort giltighetstid på två månader, vilket var fallet mellan 2008 och 2020, var att uppmuntra provtagarna att vara redo att klara av båda proven innan de bokade. Eftersom många tyckte att giltighetstiden var för kort, ändrades den 2020 till 4 månader. Med anledning av pandemin erbjöd Trafikverket färre provtider, och därför förlängdes giltighetstiden tillfälligt, från mars 2020 till och med september 2022, till 6 månader.

4.1.2 Kunskapsprov

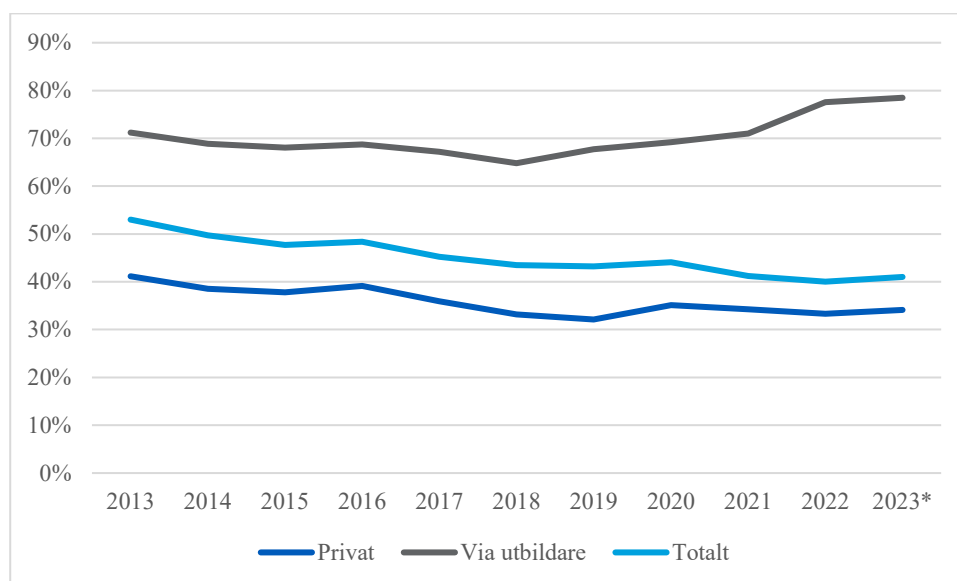
Man kan se tydliga skillnader i andelen godkända kunskapsprov mellan olika grupper av provdeltagare. Vi har gjort analyser utifrån grupper baserade på anmälningssätt ålder, kön, och språk.

Utbildaranmälda godkänns i högre grad än privatanmälda

Som blivande förare kan man antingen anmäla sig själv till kunskapsprovet, (privatanmäld), eller så kan anmälan göras av den trafikskola eller förarutbildare som man är elev hos (utbildaranmäld). Om man gör flera prov kan några av proven vara anmälda privat och några via utbildare. Mellan 2013 och 2023 blev det allt vanligare med privatanmälningar. 2013 var andelen prov som genomförts av privatanmälda provtagare 61 procent. 2023 hade den ökat till 85 procent.

I figur 7 redovisas godkännandefrekvensen för prov genomförda av privatanmälda provdeltagare respektive prov genomförda av provtagare som anmälts av en utbildare. Den absoluta majoriteten av de prov som ingår i gruppen anmälda av utbildare har anmälts av en trafikskola, men det finns också några prov genomförda av provtagare som har anmälts av gymnasieskolor och övriga utbildare.

Figur 7: Andel godkända kunskapsprov 2013–2023, totalt och uppdelat efter anmälningssätt.



Följande noteringar kan göras utifrån figuren:

- Godkännandefrekvensen för prov av privatanmälda var 34 procent 2023 vilket motsvarar en minskning med 7 procentenheter sedan 2013.
- Godkännandefrekvensen för prov genomförda av provdeltagare anmälda av utbildare var 79 procent 2023 vilket motsvarar en ökning med 7 procentenheter sedan 2013.
- Godkännandefrekvensen för prov genomförda av provdeltagare som anmälts av utbildare är markant högre än för privatanmälda. Det har sett ut så under hela den studerade perioden. Under de senaste åren har dock skillnaden i godkännandefrekvens mellan prov genomförda av privatanmälda och prov genomförda av provtagare anmälda av utbildare blivit ännu större.

Kön och ålder påverkar godkännandefrekvensen

Prov som görs av unga provtagare godkänns i större utsträckning än prov som görs av äldre provtagare. 2022 godkändes 62 procent av kunskapsproven som genomfördes av 18–19-åringar, medan 28 procent av proven som genomfördes av de som var över 30 år godkändes.

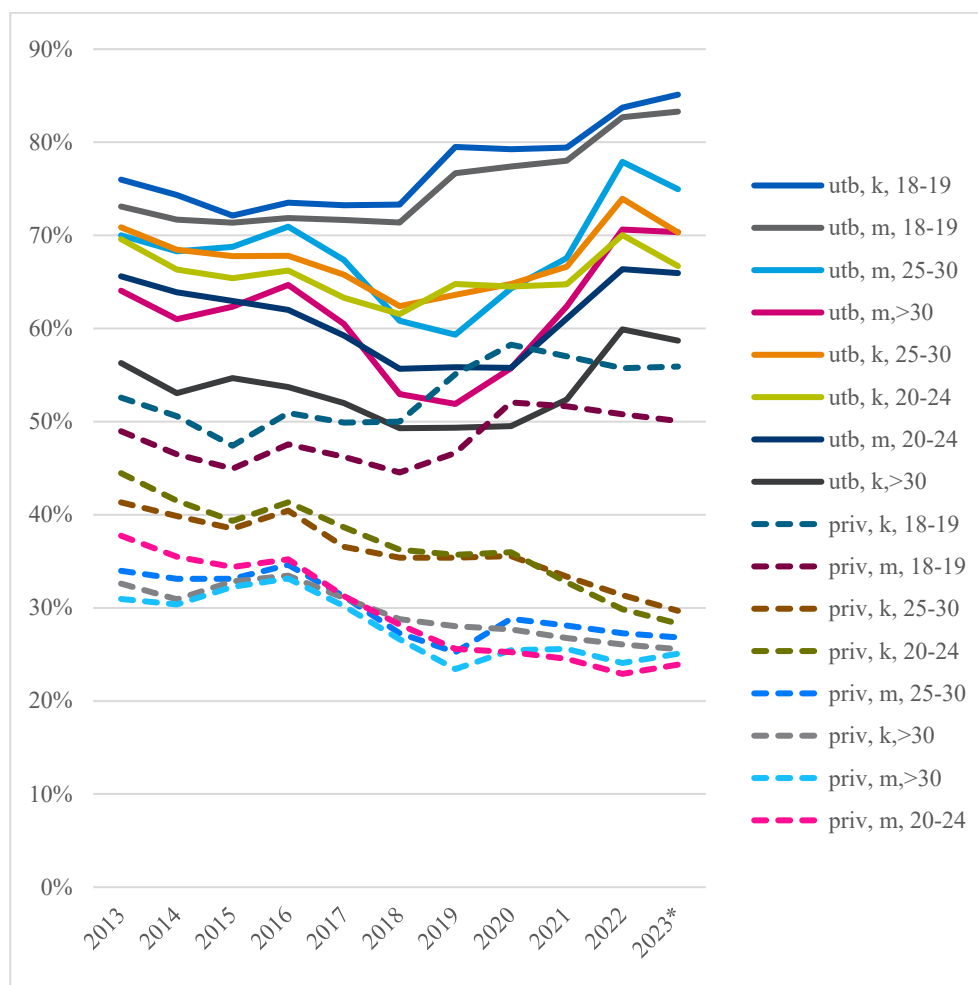
Om man delar upp provresultaten efter kön så godkänns kvinnornas kunskapsprov i något högre grad än männens, men skillnaderna är små (5 procentenheter år 2022).

Unga provtagare anmäls oftare av en utbildare. Detsamma gäller kvinnor. Om man delar upp proven efter både ålder, kön och anmälningssätt blir bilden mer komplex.

Godkännandefrekvens utifrån anmälningssätt, kön och ålder

I figur 8 redovisas andelen godkända prov uppdelat utifrån anmälningssätt, samt provdeltagarens kön och ålder. I tabellförklaringen till höger i figuren står *priv* för privatanmälda (markeras också med streckad linje i figurerna) och *utb* för anmälda av utbildare. *m* står för män och *k* för kvinnor. Siffrorna anger åldersgrupp.

Figur 8: Andel godkända kunskapsprov 2013–2023, inom grupper uppdelat efter anmälningssätt, kön och ålder.



Godkännandefrekvensen för kunskapsprovet varierar påtagligt mellan olika grupper. 2023 varierade andelen godkända prov från 24 procent för den grupp som hade svårast att klara provet till 85 procent i den grupp som klarade provet bäst.

Allra bäst klarar sig den yngsta åldersgruppen, 18–19-åringar, som anmälts av utbildare. I den gruppen har andelen godkända prov ökat mellan 2013 och 2023. För kvinnornas prov har godkännandefrekvensen ökat från 76 till 85 procent och för männens prov från 73 till 83 procent.

Svårast att klara kunskapsprovet har privatanmälda män och kvinnor i de äldre åldersgrupperna. Det är också bland dessa prov man kan se den största nedgången i godkännandefrekvens. Att godkännandefrekvensen är lägre för prov genomförda av privatanmälda är tydligt. Figur 8 visar en tydlig nedåtgående godkännandefrekvens av prov genomförda av privatanmälda provdeltagare, med undantag för den yngsta åldersgruppen. De privatanmälda kvinnorna lyckas lite bättre än männen i samma åldersgrupp. Skillnader mellan olika åldersgrupper förekommer för båda anmälningssätten, men prov som genomförts av äldre provtagare som anmälts av utbildare godkänns i högre grad än prov som genomförts av de yngsta privatanmälda.

När det gäller prov genomförda av provdeltagare som anmälts av utbildare har godkännandefrekvensen ökat sedan 2013, även om flera åldersgrupper har haft en nedgång under några år från 2016. Förändringar mellan 2022 och 2023 bör inte läggas för stor vikt vid med tanke på att data från 2023 inte omfattar hela året.

Antalet prov som genomförs av privatanmälda har ökat i alla grupper, men allra mest i gruppen män över 30 år. 2018–2019 gjordes väldigt många prov av den gruppen. Antalet prov har ökat i alla åldersgrupper av privatanmälda män. 2022 gjordes mer än dubbelt så många prov av privatanmälda män som 2013.

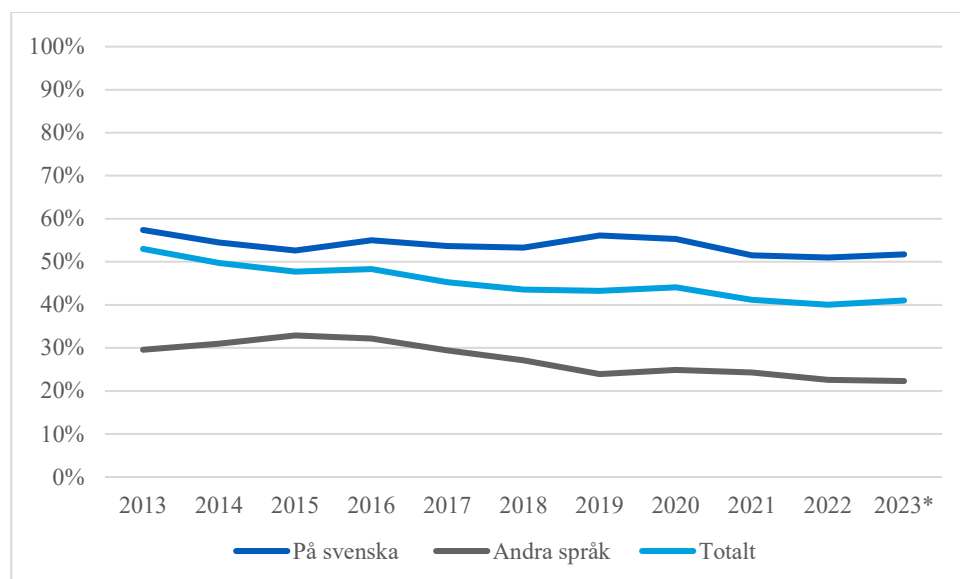
Lägre godkännandefrekvens för prov på annat språk än svenska

Kunskapsprovet översätts för närvarande till 15 språk. Andelen prov som görs på annat språk svenska har ökat under perioden. 2013 genomfördes 15 procent av de skriftliga proven²⁷ på annat språk än svenska och 2022 var andelen 39 procent.

I figur 9 redovisas andelen godkända kunskapsprov 2013–2023, totalt och uppdelat utifrån om de genomförts på svenska eller annat språk.

²⁷ Omkring 98 procent av proven är skriftliga. Det går också att genomföra prov med tolk, men det är i regel mindre än en procent av proven som genomförs med tolk.

Figur 9: Andel godkända kunskapsprov 2013–2023, totalt och uppdelat efter om provet genomförts på svenska eller annat språk

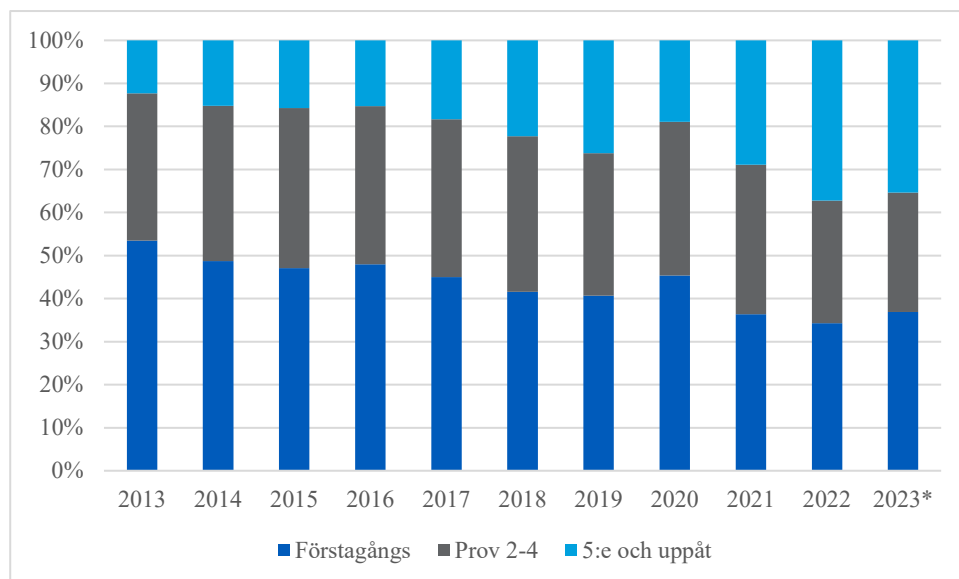


Godkännandefrekvensen är högre för kunskapsprov som genomförs på svenska än för de som genomförs på andra språk. 2023 godkändes 52 procent av proven på svenska och 22 procent av proven på andra språk. Det var alltså en skillnad på 30 procentenheter.

Andelen omprov har ökat påtagligt

Eftersom andelen godkända prov har minskat har andelen omprov ökat under perioden. Figur 10 visar hur många av de genomförda proven som är förstagångsprov respektive omprov. För kunskapsprov finns uppgift om vilket prov i ordningen det rör sig om. Under de allra senaste åren var en dryg tredjedel av proven förstagångsprov. Nästan en lika stor andel av proven var minst femte i ordningen.

Figur 10: Andel förstagångsprov och omprov för kunskapsprov, 2013–2023.



En förhållandevis stor andel av kunskapsproven genomförs av provdeltagare som har gjort minst fyra prov tidigare. 2013 genomfördes 12 procent av proven av provdeltagare som hade gjort minst fyra prov tidigare; 2022 var andelen 37 procent. Andelen förstagångsprov har minskat från 54 till 37 procent från 2013 till 2023.

4.1.3 Körprov

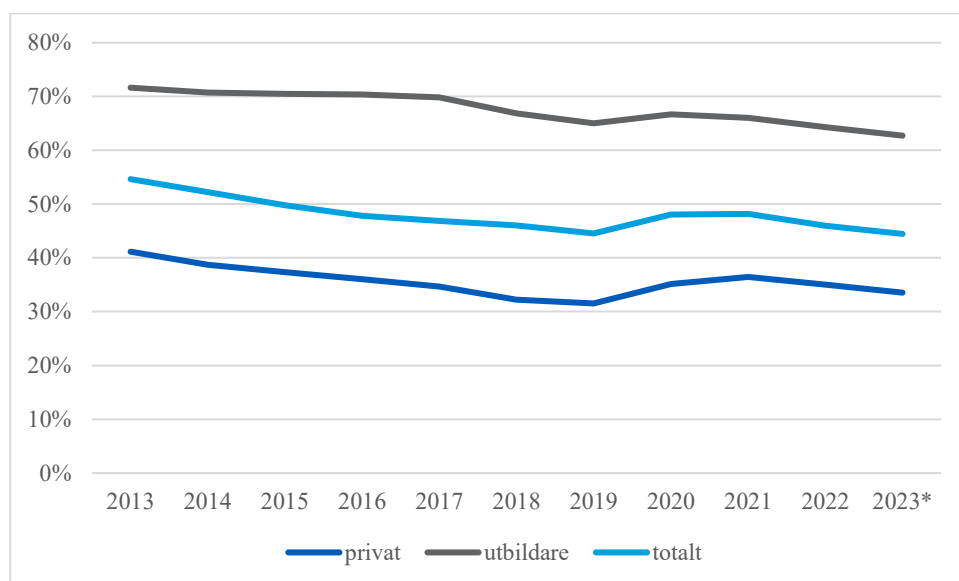
Det finns tydliga skillnader i andelen godkända körprov mellan olika grupper av provdeltagare. Vi har precis som i avsnitt 4.1.2 gjort analyser utifrån ålder, kön, språk och anmälningssätt.

Utbildaranmälda godkänns i högre grad än privatanmälda

Som blivande förare kan man antingen anmäla sig själv till kunskapsprovet, (privatanmäld), eller så kan anmälan göras av den trafikskola eller förarutbildare som man är elev hos (utbildaranmäld). Om man gör flera prov kan några av proven vara anmälda privat och några via utbildare.

I figur 11 redovisas godkännandefrekvensen för prov genomförda av privatanmälda provdeltagare respektive prov genomförda av provdeltagare som är anmälda av utbildare. Den absoluta majoriteten av de utbildaranmälda har anmälts av en trafikskola, men det finns också några som har anmälts av gymnasieskolor och övriga utbildare.

Figur 11: Andel godkända körprov, totalt och uppdelat efter anmälningssätt. Alla körprov.



Följande noteringar kan göras utifrån figuren:

- Godkännandefrekvensen körprov genomförda av privatanmällda provdeltagare var 34 procent 2023 vilket motsvarar en minskning med 8 procentenheter sedan 2013.
- Godkännandefrekvensen för körprov genomförda av provdeltagare anmälda av utbildare var 63 procent 2023 vilket motsvarar en minskning med 9 procentenheter sedan 2013.
- Andelen godkända körprov är klart högre bland provtagare som har anmälts av utbildare än för privatanmällda provdeltagare. Det har sett ut på detta sätt under hela perioden 2013 till 2023.

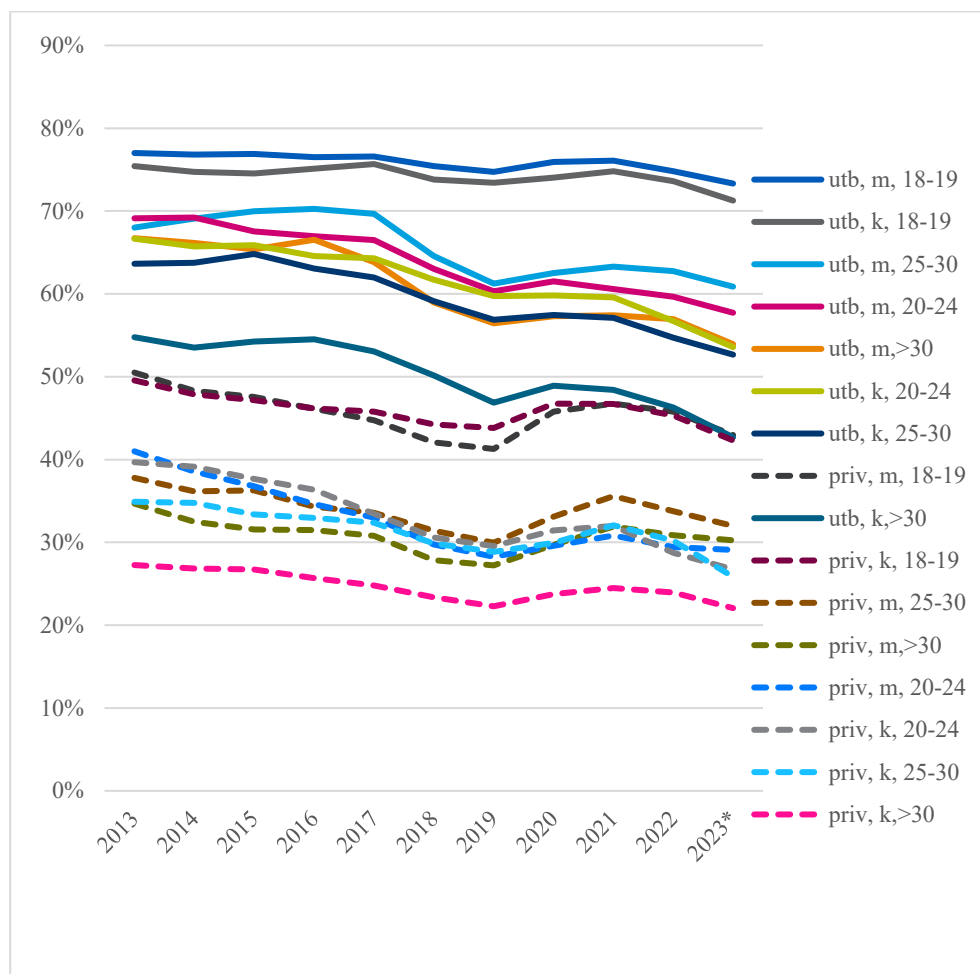
Ålder och kön påverkar godkännandefrekvens

Prov som genomförs av unga provtagare godkänns i högre grad än prov som genomförs av äldre provtagare. Det inte lika tydliga könsskillnader i resultaten på körprovet som för kunskapsprovet, men under perioden 2013 till 2020 har kvinnornas körprov godkänts i något högre grad än männens.

Unga provtagare anmäls oftare av sin utbildare. Detsamma gäller kvinnor. Om man delar upp efter både kön och anmälningssätt blir bilden mer komplex.

Även för körproven varierar andelen godkända prov utifrån anmälningssätt, kön och åldersgrupp (se figur 12 och 13). Beteckningarna är desamma som i figurerna om kunskapsprov ovan, det vill säga *priv* står för privatanmällda (markeras också med streckad linje i figurerna), *utb* för anmälda via utbildare, *m* för män och *k* för kvinnor. Siffrorna anger åldersgrupper.

Figur 12: Andel godkända körprov totalt 2013–2023.



Godkännandefrekvensen för körprovet varierar påtagligt mellan olika grupper. 2023 varierade andelen godkända prov från 22 procent i den grupp som hade svårast att klara provet till 73 procent i den grupp som klarade provet bäst.

Allra bäst klarar sig den yngsta åldersgruppen, 18–19-åringar, som anmälts av utbildare. I den gruppen har andelen godkända prov minskat något 2013–2023. För kvinnornas prov har godkännandefrekvensen minskat från 75 till 71 procent och för männens prov från 77 till 73 procent. Förändringen över tid är dock ganska liten i förhållande till minskningen i godkännandefrekvens för körprov i övriga åldersgrupper där provdeltagaren anmälts av utbildare.

Svårast att klara körprovet har privatanmälda män och kvinnor i de äldsta åldersgrupperna. Att godkännandefrekvensen är sämre för prov genomförda av provdeltagare som anmälts privat är tydligt. Däremot är skillnaderna

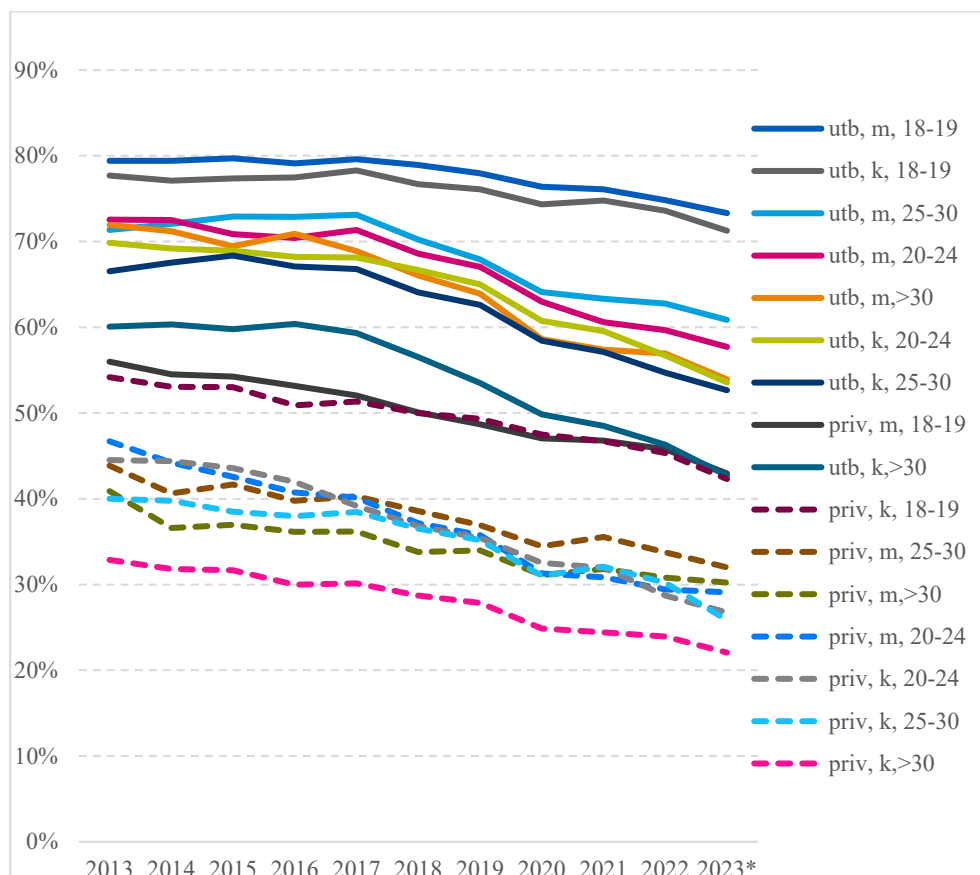
mellan åldersgrupperna inte konsekvent lika tydlig – körprov som genomförs av de äldsta kvinnorna som anmälts av utbildare blir godkända på körprovet i ungefär samma grad som körprov genomförda av de yngsta privatanmällda provtagarna.

Även i tidigare studier har anmälan via utbildare kopplats till högre andel godkända prov. Möjliga orsaker som förts fram har varit att trafikskolorna är bättre på att bedöma om provtagaren har de kunskaper och färdigheter som krävs för att bli godkänd på körprovet (Alger och Eklöf, 2016).

Att godkännandefrekvensen i så många grupper ökade 2020 beror på att reglerna ändrades så att man inte längre fick genomföra körprov efter ett underkänt kunskapsprov. Dessutom erbjöds färre provtider på grund av pandemin. Det innebar längre väntetider för omprov, vilket också kan ha haft en gynnsam effekt.

Eftersom man före 2020 fick göra körprov oavsett resultat på kunskapsprovet är en mer rättvisande jämförelse mellan körprov som föregåtts av godkända kunskapsprov (figur 13).

Figur 13: Andel godkända på körprov som föregåtts av godkända kunskapsprov.



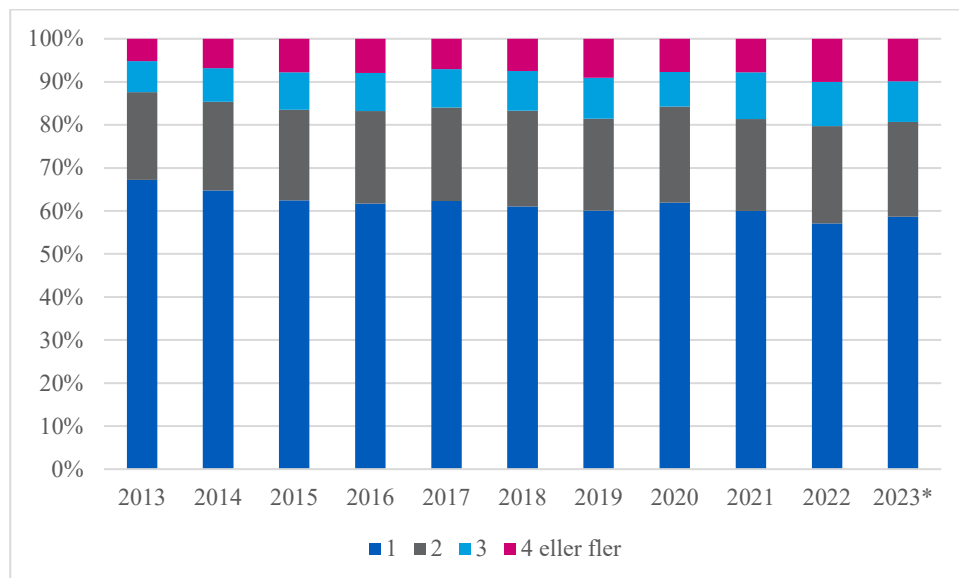
När man enbart jämför körprov efter godkända kunskapsprov blir den nedåtgående trenden mer påtaglig. Ordningen mellan grupperna är dock densamma, med proven som gjorts av de yngsta männen som anmälts via utbildare i topp och proven av de äldsta privatanmälda kvinnorna i botten. Om man ser till hela gruppen privatanmälda har andelen godkända körprov minskat med 14 procentenheter mellan 2013 och 2023. Motsvarande minskning för körprov genomförda av provtagare som anmälts av utbildare är 12 procentenheter.

4.2 Omprov per provtagare

Både antalet prov och antalet personer som gör prov har ökat under perioden, men antalet prov har ökat mer än antalet personer (se figur 4). Det innebär att det genomsnittliga antalet prov som görs per person har ökat.

Av figur 14 framgår att andelen som gör fyra eller fler körprov har ökat från fem till tio procent mellan 2013 och 2022. Under samma period har andelen blivande förare som bara gör ett prov har minskat med tio procentenheter. De som gjort flest körprov under respektive år har gjort mellan 22 och 39 körprov.

Figur 14: Andel personer som genomfört olika antal körprov under året.

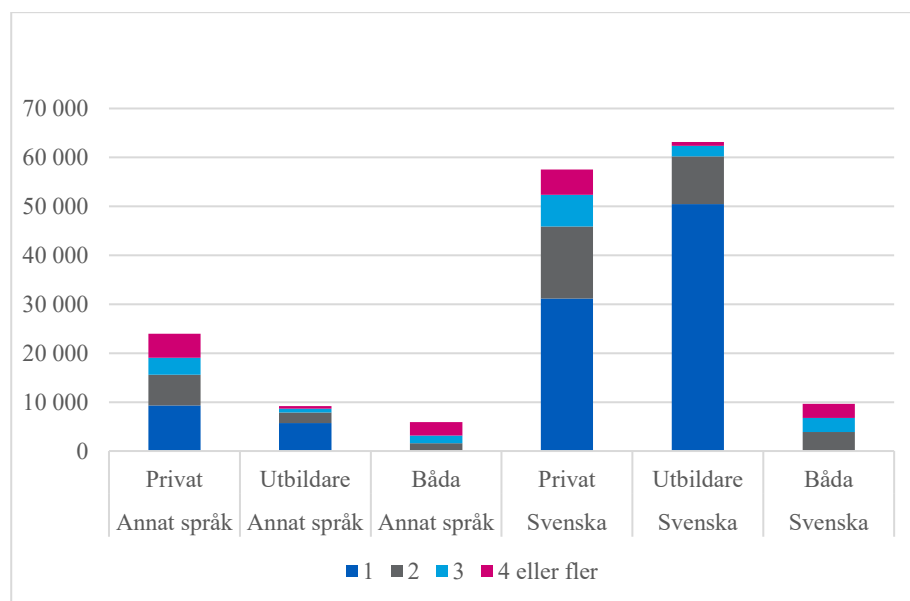


I figur 14 redovisas hur fördelningen av antalet genomförda körprov ser ut för respektive år. Genom att aggregera data för respektive år kan vi se hur många körprov varje person genomfört under året. Det bör dock betonas att en person kan ha genomfört ytterligare prov ett annat år.

4.2.1 Omprov per provdeltagare 2022

För att få en mer nyanserad bild av hur många omprov som görs av olika grupper delar vi upp körproven efter språk på kunskapsprovet och anmälningssätt och tar år 2022 som exempel.

Figur 15: Antal personer som gjort olika antal körprov under 2022, uppdelat efter språk på kunskapsprovet och anmälningssätt.



Kommentar I figuren visas inte de personer som både gjort prov både på svenska och på andra språk eftersom de är så få att de inte syns (färre än 200).

De som enbart gjort kunskapsprov på andra språk anmäler sig oftast privat till körprovet. I gruppen som gjort kunskapsprovet på annat språk än svenska och enbart anmält sig privat har mindre än hälften (39 %) gjort ett prov och 20 procent har gjort minst fyra. I gruppen som gjort kunskapsprovet på annat språk och enbart anmäls till körprovet av utbildare är det 62 procent som gjort ett prov och 5 procent som gjort minst fyra.

Bland de som enbart gjort provet på svenska är det vanligare att anmälas till körprovet av utbildare. I gruppen som enbart gjort prov på svenska och enbart anmält sig privat har drygt hälften (54 %) gjort ett prov och 9 procent minst fyra. I gruppen som enbart gjort kunskapsprovet på svenska och enbart anmäls till körprovet via utbildare är det 80 procent som gjort ett prov och 1 procent som gjort minst fyra.

Även om det är en högre andel som gör fler än tre körprov bland de som enbart gjort prov på andra språk är den gruppen färre till antalet så bland de som gör fler än tre körprov har mer än hälften personer enbart gjort prov på

svenska. Oavsett språk på kunskapsprovet är andelen som gjort ett körprov högre bland de som anmälts via utbildare.

4.2.2 Hur många försök görs innan ett godkänt körprov 2022?

För att visa hur många försök som gjorts totalt innan ett godkänt prov har vi utgått från de godkända körprov som genomfördes år 2022 som ett exempel. 2022 godkändes 144 411 körprov genomförda av 143 972 personer.

Bland dem som gjorde ett godkänt körprov 2022 hade:

- 52 procent gjort ett prov.
- 21 procent gjort två prov.
- 11 procent gjort tre prov.
- 6 procent gjort fyra prov.
- 10 procent gjort fler än fyra prov.

5 Nyblivna förare syn på förarutbildningen

Inom ramen för uppdraget har vi genomfört en undersökning riktad till nyblivna förare. I detta kapitel presenteras resultatet av den undersökningen.

5.1 Om undersökningen

Syftet med undersökningen var att få en bättre bild av hur nyblivna förare upplever de olika delarna av förarutbildningssystemet samt vilka eventuella svårigheter de nyblivna förarna haft under utbildningen. Vi ville också få en bättre bild av varför en del av de nyblivna förarna blivit underkända vid förarprovet flera gånger. Ett annat syfte med undersökningen var att ta reda på hur de nyblivna förarna tycker att förarutbildningssystemet skulle kunna förbättras.

Genom att vända oss direkt till dem som förarutbildningssystemet är till för kan vi få en bättre bild av vilka delar av systemet som de blivande förarna upplever fungerar mindre bra. Då får vi en indikation på vad som behöver förändras för att systemet ska blir enklare och mer ändamålsenligt. Vi får även en tydligare bild av hur förutsättningarna, svårigheterna och behoven ser ut, och hur de skiljer sig åt mellan olika grupper av blivande förare.

Undersökningen genomförde vi i samarbete med Trafikverket. Datainsamlingen gjordes av marknadsundersökningsföretaget Institutet för kvalitetsindikatorer (Indikator). Undersökningen bestod av två delar: kvantitativ del i form av en enkätundersökning och en kvalitativ del i form av intervjuer.

5.1.1 Enkätundersökning

Vi genomförde den enkätundersökningen under oktober 2023. Målgruppen var personer som nyligen tagit körkort, och vi avgränsade den till personer som tagit körkort i juli, augusti eller september 2023, vilket var närmare 25 000 personer. Ur denna grupp valde vi slumpmässigt ut 5 000. Totalt fick vi in 1 616 svar, vilket ger en svarsfrekvens på 32 procent. Antalet kompletta svar var 1 274, vilket innebär en svarsfrekvens på 25 procent.

Frågeformuläret arbetades fram av Transportstyrelsen och Trafikverket i samråd med Indikator. Enkäten bestod av 26 frågor och fanns tillgänglig på fem språk utöver svenska: engelska, arabiska, persiska, somaliska och turkiska. 85 procent av respondenterna valde att svara på enkäten på svenska, 8 procent på engelska, 4 procent på arabiska, 2 procent på persiska och 1 procent på turkiska.

Information om urvalet

Av de 1 616 personer som deltog i undersökningen var 51 procent kvinnor och 49 procent män. Åldersfördelningen såg ut enligt följande:

- 52 procent var 18–19 år.
- 22 procent 20–29 år
- 26 procent 30 år eller äldre.

En dryg tredjedel av respondenterna hade någon form av körkort sedan tidigare. 14 procent hade ett B-körkort från ett annat land än Sverige, 23 procent hade AM-körkort, 1 procent hade traktorkort och lika många hade körkort för motorcykel.

I enkäten tillfrågades de nyblivna förarna om hur många kunskapsprov de hade genomfört. Resultatet visar att 68 procent av respondenterna gjort 1 kunskapsprov, 15 procent 2 prov, 6 procent 3 prov och knappt 9 procent 4 eller fler.

77 procent av de nyblivna förarna svarade att de hade gjort sitt kunskapsprov på svenska, och 23 procent på ett annat språk. Bland de som angav att de gjort kunskapsprov på annat språk än svenska hade 57 procent B-körkort från ett annat land än Sverige.

8 procent svarade att de gjort kunskapsprovet muntligt eller med förlängd provtid.

I enkäten tillfrågades de nyblivna förarna också om hur många körprov de genomfört. 54 procent svarade att de hade gjort ett körprov, 24 procent att de gjort två körprov, 10 procent tre körprov och 12 procent fyra eller fler.

5.1.2 Intervjuerna

Vi genomförde även en kvalitativ undersökning i form av intervjuer med personer som nyligen tagit körkort och som genomfört ett flertal prov av den ena eller båda slagen. Målet var att få en bättre bild av varför en del blivande förare gör många prov innan de blir godkända.

Intervjupersonerna rekryterades av Trafikverket via deras olika förarprovskontor. Målet var att intervjua tio nyblivna förare som hade gjort flera omprov, och att intervjua några personer som inte hade svenska som modersmål och några som hade gjort ett anpassat kunskapsprov. Några intervjuer blev inställda, men åtta intervjuer genomfördes.

Intervjuerna var semistrukturerade, och intervjuguiden hade arbetats fram av Transportstyrelsen och Trafikverket i samråd med Indikator.

5.2 De nyblivna förarnas upplevelse av att ta körkort

I detta avsnitt presenteras resultatet av enkätundersökningen, dels i form av övergripande resultat, dels nedbrutet på olika grupper av nyblivna förare. Hädanefter benämns respondenterna ”de nyblivna förarna”.

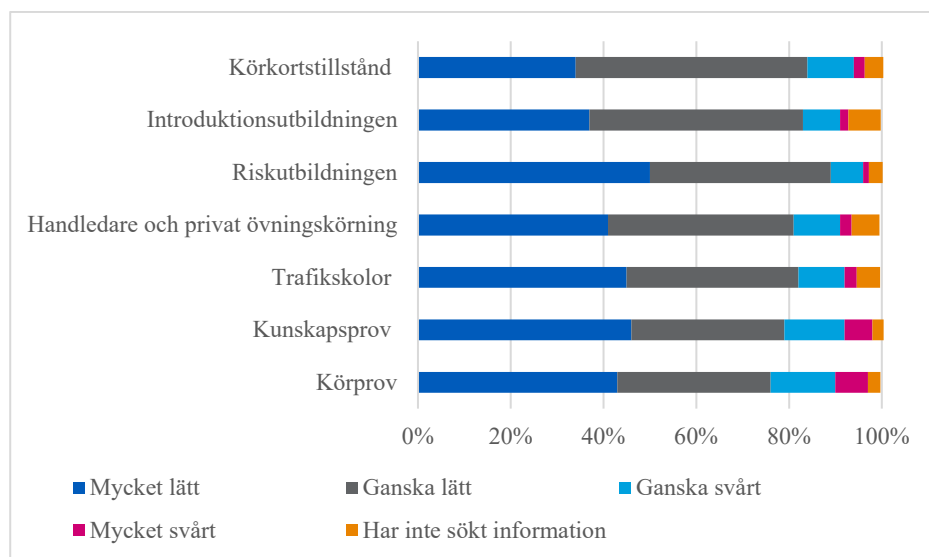
5.2.1 Bilden av körkortsprocessen

I undersökningen tillfrågades de nyblivna förarna om sin bild av körkortsprocessen inför utbildningen, om hur lätt eller svårt det hade varit att få tag i information om utbildningens olika delar samt om hur tydlig bild de haft av hur man ska göra för att ta körkort, vilka steg som ska tas och vad man behöver lära sig för att vara redo för prov.

Lätt att hitta information om förarutbildningen – för de flesta

En klar majoritet av de nyblivna förarna upplevde att det var ganska lätt eller mycket lätt att hitta information om förarutbildningens olika delar.

Figur 16: De nyblivna förarnas upplevelse av hur lätt eller svårt det var att hitta information om förarutbildningens olika delar.



9 av 10 av de nyblivna förarna upplevde att det var ganska eller mycket lätt att hitta information om riskutbildningen och omkring 8 av 10 upplevde att det var ganska eller mycket lätt att hitta information om övriga delar.

När resultatet bryts ner på olika grupper av blivande förare framgår följande:

- De som hade skrivit kunskapsprovet på ett annat språk än upplevde oftare att det varit svårt att hitta information om handledare, privat övningskörning och förarprov jämfört med de som skrivit kunskapsprovet på svenska.
- De som hade gjort många prov upplevde oftare att det varit svårt att hitta information om proven jämfört med de som gjort ett eller ett par prov.

Majoriteten av de nyblivna förarna, 8 av 10, hade en mycket tydlig bild av hur de skulle göra för att ta körkort och vad nästa steg i utbildningen var.

Drygt 7 av 10 upplevde att det var mycket tydligt eller ganska tydligt vad de behövde lära sig under utbildningen för att klara förarprovet.

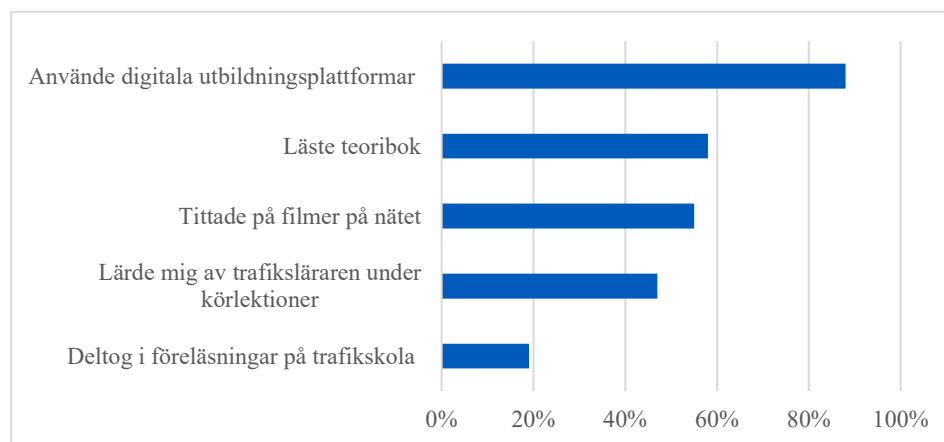
5.2.2 De nyblivna förarnas val av förarutbildning

Förarutbildningen består av både praktisk körträning och teori. Som nämnts i tidigare kapitel kan de blivande förarna i stor utsträckning välja hur de utbildar sig: om de tar lektioner på körskola, kör i privat regi eller gör en kombination av båda. Tidigare studier visar att merparten av de blivande förarna väljer en kombination (Alger, 2018). Vår undersökning bekräftar att det stämmer.

Flertalet studerar teori via digitala plattformar

En stor andel av de blivande förarna väljer att använda digitala plattformar och appar för att studera teori. I figur 17 redovisas hur de nyblivna förarna valde att förbereda sig inför kunskapsprovet.

Figur 17: De nyblivna förarnas val av teoristudier inför kunskapsprovet (flera val möjliga).



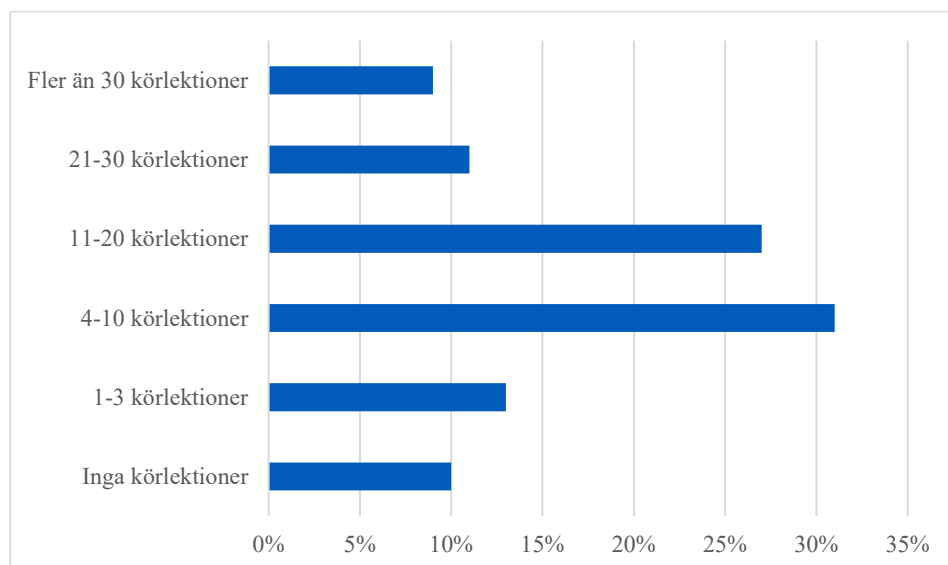
88 procent av de nyblivna förarna uppgav att de hade använt digitala utbildningsplattformar när de studerade teori. Det finns idag ett flertal stora utbildningsplattformar där teorimaterial erbjuds i form av texter, bilder och filmer.

58 procent uppgav att de hade läst teoribok och 55 procent att de hade tittat på filmer på nätet, exempelvis på Youtube. 47 procent förberedde sig inför kunskapsprovet genom att lära sig av läraren under körlektionerna. Att delta på föreläsningar på trafikskola var det minst förekommande alternativet, 19 procent uppgav att de deltagit i sådana föreläsningar.

Majoriteten går på trafikskola – antalet lektioner varierar

9 av 10 nyblivna förare uppgav att de tagit lektioner på trafikskola. Hur många körlektioner de nyblivna förarna har tagit varierar.

Figur 18: Antalet körlektioner de nyblivna förarna tagit, andelar (%).



Drygt fyra av tio nyblivna förare har tagit 1–10 körlektioner. Knappt tre av tio har tagit 11–20 körlektioner och två av tio har tagit minst 21 körlektioner.

När resultatet studeras utifrån olika grupper blir det tydligt att det finns vissa skillnader:

- Yngre nyblivna förare har i genomsnitt tagit färre lektioner på trafikskola än äldre nyblivna förare.
- Bland dem som gjort kunskapsprovet på ett annat språk än svenska, är det en större andel än genomsnittet som inte tagit några körlektioner och även en större andel än genomsnittet som tagit ett stort antal körlektioner.

Drygt 20 procent av de nyblivna förarna uppgav att de hade tagit inga eller högst tre körlektioner. Dessa fick då ange orsak till varför de inte tagit mer än tre lektioner. De tre skäl som flest uppgav var att de inte behövde fler körlektioner, att de upplevde att det var för dyrt och att de bara tog några lektioner för att kolla om de kunde tillräckligt.

Möjligheten till privat mängdträning varierar

Merparten av de nyblivna förarna, 79 procent, svarade att de hade övningskört med handledare under sin utbildning. Det varierar hur länge och hur ofta de nyblivna förarna hade övningskört privat. mer än hälften, 54 procent, av dem som övningskört privat hade gjort det i minst ett år, 14 procent ungefär ett halvår, 22 procent några månader och 10 procent mindre än en månad. Under den period som övningskörningen pågick har merparten

övningskört varje vecka: 42 procent två eller flera gånger i veckan och 35 procent en gång i veckan. Övriga har övningskört mer sällan.

Resultatet indikerar att möjligheten till privat mängdträning varierar mellan olika grupper av nyblivna förare.

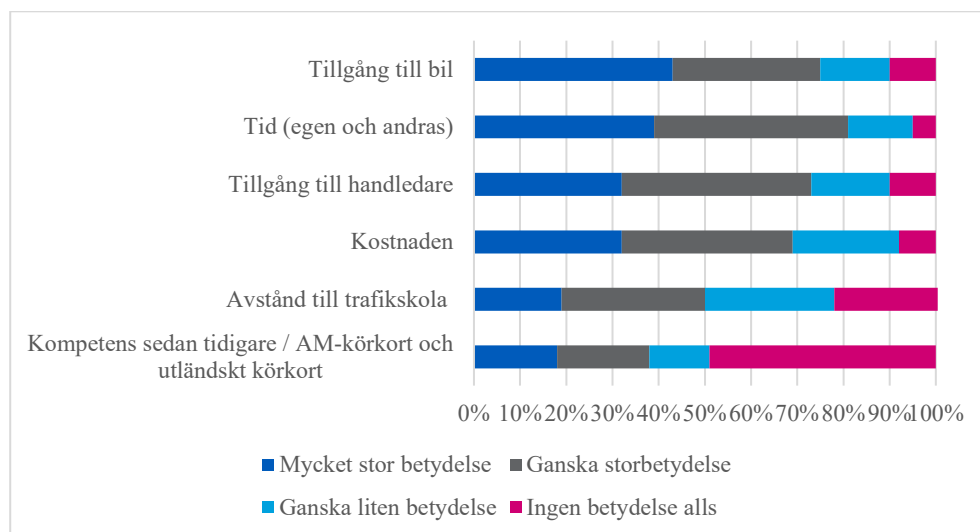
Yngre nyblivna förare hade övningskört privat mer än äldre nyblivna förare. 92 procent av 18–19-åringarna svarade att de hade övningskört privat. Detta kan jämföras med 20–29-åringar, där 77 procent övningskört privat, och åldersgruppen 30 år och äldre, där 58 procent övningskört privat. Resultatet visar även att de yngre nyblivna förarna i genomsnitt hade övningskört privat under en längre tidsperiod än de äldre.

54 procent av de som skrivit kunskapsprov på annat språk än svenska har övningskört privat. Detta är en lägre andel än bland de som skrivit kunskapsprov på svenska, där 87 procent övningskört privat.

Flera faktorer påverkar de nyblivna förarnas val av utbildning

Det är flera olika faktorer som har betydelse för hur de nyblivna förarna valt att utbilda sig.

Figur 19: Hur stor betydelse har följande faktorer haft för hur du valt att utbilda dig?

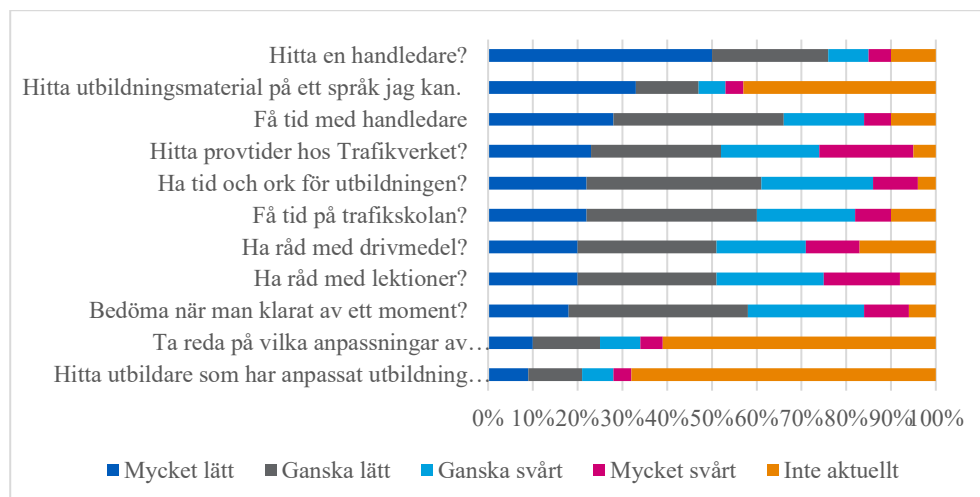


Omkring 8 av 10 nyblivna förare svarade att faktorerna *tillgång till bil* samt *tid (egen och andras)* hade haft mycket stor eller ganska stor betydelse för deras val av utbildning. Omkring 7 av 10 svarade att *tillgång till handledare* och *kostnaden* hade haft mycket stor eller ganska stor betydelse. *Avstånd till trafikskola* och *kompetens sedan tidigare* hade däremot haft klart mindre betydelse för en stor andel av de nyblivna förarna.

5.2.3 De nyblivna förarnas upplevelse av vägen till körkort

Den nyblivna förarna tillfrågades hur de upplevde olika delar av sin väg till körkortet.

Figur 20: Den nyblivna förarnas upplevelse av olika delar av vägen till körkortet.



En stor del av de nyblivna förarna upplever att många delar har fungerat bra.

Merparten av de nyblivna förarna, 76 procent, upplevde att det hade varit ganska eller mycket lätt att få tag i en handledare, och 14 procent att det varit ganska eller mycket svårt. 10 procent uppgav att frågan inte var aktuell vilket skulle kunna bero på att de inte sökt någon handledare. Vidare uppgav 64 procent att det hade varit ganska eller mycket lätt att få tid med sin handledare och 24 procent att det varit ganska eller mycket svårt. När resultatet bryts ner framgår det att det är ganska stora skillnader mellan olika grupper av nyblivna förare. Yngre nyblivna förare upplevde att det var lättare att få tag i en handledare än äldre. Bland personer som skrivit kunskapsprov på annat språk än svenska var det mer än dubbelt så stor andel som upplevde att det var ganska eller mycket svårt att hitta en handledare, jämfört med de som skrivit kunskapsprov på svenska.

Att ha råd med körlektioner och drivmedel till övningskörning var två av de faktorer som de nyblivna förarna upplevde som allra svårast. Det var 41 procent som upplevde att det var ganska eller mycket svårt att ha råd med körlektioner. Vidare upplevde 32 procent att det var ganska eller mycket svårt att ha råd med drivmedel. Bland personer som hade skrivit kunskapsprov på annat språk än svenska var andelen som upplevde att det varit svårt att ha råd med lektioner och drivmedel klart större än bland personer som skrivit kunskapsprov på svenska.

Att bedöma när man klarat av ett moment upplevde knappt två tredjedelar som ganska eller mycket lätt och knappt en tredjedel som ganska eller mycket svårt.

Omkring hälften upplevde att det var mycket eller ganska lätt att hitta en provtid hos Trafikverket, samtidigt som 22 procent upplevde att det var ganska svårt och 21 procent att det var mycket svårt. Övriga svarade att det inte varit aktuellt för dem att hitta provtid hos Trafikverket. Detta skulle kunna bero på att de gjort sitt förarprov hos en annan förarprovare, en gymnasieskola eller hos Försvarsmakten.

Att ta reda på vilka anpassningar av kunskapsprovet som finns hade varit aktuellt för knappt 40 procent av respondenterna. Bland dessa upplevde knappt två tredjedelar att det hade varit ganska eller mycket lätt att ta reda på vilka anpassningar av kunskapsprovet som finns, samtidigt som drygt en tredjedel upplevde att det hade varit ganska eller mycket svårt.

5.2.4 Förslag på förbättringar av förarutbildningssystemet

I undersökningen frågade vi de nyblivna förarna hur de såg på några förslag till möjliga ändringar av förarutbildningssystemet.

Allra mest positiva var de nyblivna förarna till förslaget om att det skulle finnas en tydlig struktur där det framgår vilka moment som ingår i utbildningen och som man behöver klara av innan det är dags för prov. 56 procent ansåg att det var ett mycket bra förslag, 30 procent att det var ett ganska bra förslag, 6 procent att det var ett dåligt förslag och 8 procent hade ingen åsikt i frågan.

Ett annat förslag som majoriteten var positiva till var att dagens introduktionsutbildning skulle ersättas av digital information. Nästan 70 procent tyckte att det var ett mycket eller ganska bra förslag.

Nästan 70 procent ansåg att det skulle vara mycket bra eller ganska bra om privata handledare utbildades några timmar om hur man handleder.

De nyblivna förarna fick även själva lämna förslag på hur man kan förbättra förarutbildningssystemet. Detta är några exempel på deras idéer:

- Flera nyblivna förare framförde att kunskapsprovets giltighetstid är för kort. Det är något som skapar stress och som ibland gör att blivande förare väljer att boka körprov trots att man inte är redo.
- Trafikskolor borde kontrolleras bättre – flera angav att de upplevde att trafikskolorna bara är ute efter att tjäna pengar.
- Flera menade att det borde vara billigare att ta körkort, och det gällde både körlektioner och andra moment.

5.2.5 Dags för förarprov

Merparten av de nyblivna förarna valde att göra förarprov när de själva eller deras trafiklärare ansåg att de var redo. De kunde uppge flera skäl till vad som avgjorde att de ansåg sig vara redo, och resultatet såg ut såhär:

- 69 procent valde att göra prov när de själva kände sig redo.
- 52 procent gjorde prov när trafikläraren ansåg att de var redo och 33 procent då handledaren ansåg att de var redo.
- Omkring en tredjedel uppgav att de bokat en tid långt i förväg utifrån när de trodde att de skulle vara klara, och gjorde provet på den inbokade tiden.
- 17 procent ville testa om det kunde gå, och 13 procent valde att göra prov för att det fanns en tillgänglig tid.

5.3 Nyblivna förare som gjort flera omprov

I detta avsnitt riktas fokus mot de nyblivna förare som hade svårigheter under förarutbildningen och som gjorde flera prov. I avsnittet beskrivs vilka utmaningar och svårigheter dessa nyblivna förare upplevde under utbildningen, och deras bild av varför de gjorde flera prov.

Avsnittet bygger på resultat från såväl enkätundersökningen som intervjuerna.

5.3.1 Nyblivna förare som gjort minst fyra körprov

Utifrån resultatet av enkätstudien har vi tittat närmare på gruppen nyblivna förare som hade gjort minst fyra körprov och jämfört med gruppen nyblivna förare som helhet, det vill säga samtliga respondenter i studien.

För gruppen nyblivna förare som gjort minst fyra körprov gäller följande:

- Genomsnittsåldern är högre.
- Nästan hälften har gjort sitt kunskapsprov på annat språk än svenska.
- En mindre andel har övningskört privat.
- En större andel
 - har ett utländskt körkort för personbil sedan tidigare
 - har tagit minst 21 körlektioner
 - upplever att det har varit mycket eller ganska svårt att få tag på en handledare
 - upplever att det varit mycket eller ganska svårt att ha råd med körlektioner och drivmedel
 - upplever att det varit svårt att hitta information om förarutbildningens olika delar och även att det varit svårt att förstå vad man behöver kunna för att klara provet.

I tabell 3 redovisas en sammanställning av skillnaderna mellan gruppen nyblivna förare som gjort minst fyra omprov och gruppen som helhet. I figuren finns även uppgifter om den grupp av nyblivna förare som klarade körprovet på första försöket.

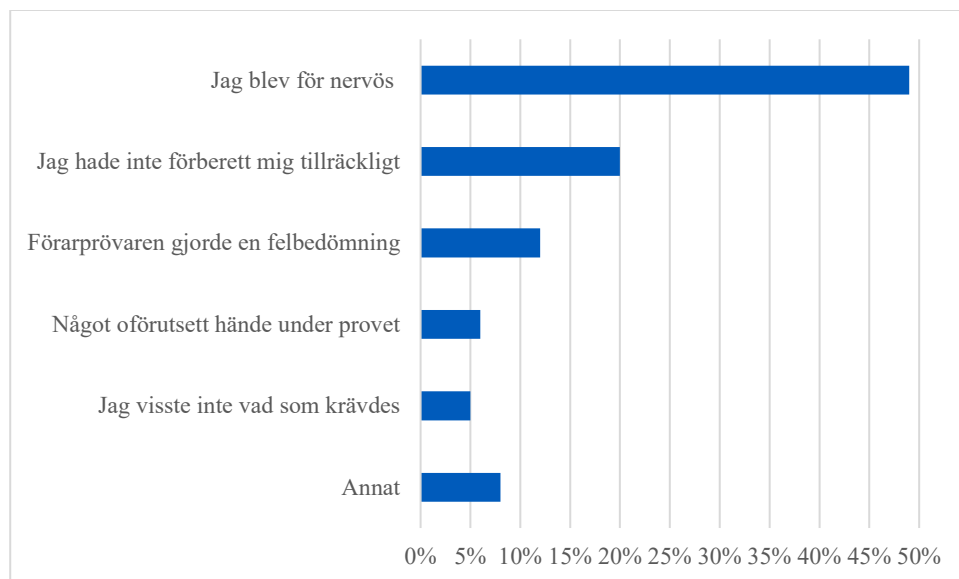
Tabell 3: Jämförelse mellan gruppen nyblivna förare som gjort minst fyra omprov, gruppen som gjort ett körprov och gruppen som helhet.

	Gruppen nyblivna förare som gjort fyra eller fler körprov	Hela gruppen nyblivna förare (samtliga respondenter)	Gruppen nyblivna förare som gjort ett körprov.
Andel äldre än 30 år (%)	45	26	22
Andel som skrivit kunskapsprov på annat språk än svenska (%)	46	23	16
Andel som har tagit 21 eller flera körlektioner på trafikskola (%)	40	20	13
Andel som övningskört privat (%)	68	79	82
Andel som upplevde att det var mycket eller ganska svårt att få tag i en handledare (%)	29	14	8

Nervositet och bristande förberedelse leder till omprov

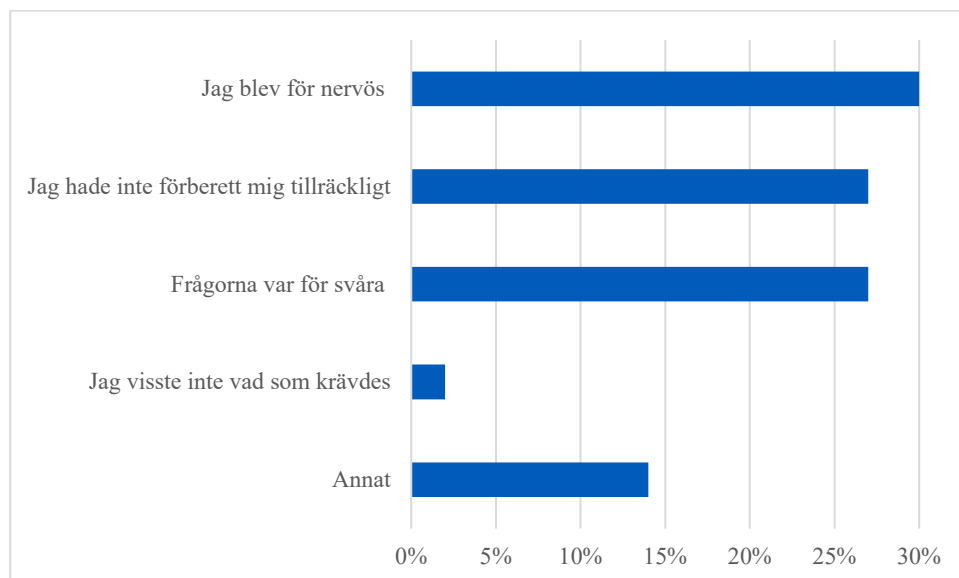
I enkätundersökningen tillfrågades de nyblivna förare som gjort minst fyra körprov eller minst fyra kunskapsprov om vad de trodde var det huvudsakliga skälet till att de gjort så pass många omprov. I figur 21 redovisas uppgivna skäl till misslyckade körprov och i figur 22 redovisas uppgivna skäl till misslyckade kunskapsprov.

Figur 21: Vad de blivande förarna tror att är det huvudsakliga skälet till att de inte klarade körprovet tidigare.



Bland de blivande förare som hade gjort körprovet mer än fyra gånger uppgav nästan hälften att nervositet varit det huvudsakliga skälet till att de inte klarat provet tidigare. Var femte blivande förare som gjort fler än fyra prov uppgav otillräckliga förberedelser som huvudsakligt skäl. Knappt var femte förare uppgav att det berodde på något som låg utanför hens kontroll, som att förarprövaren gjort en felaktig bedömning eller att något oförutsett inträffat under provet.

Figur 22: Vad de blivande förarna tror att är det huvudsakliga skälet till att de inte klarade kunskapsprovet tidigare.



När det kommer till kunskapsprovet framkommer en jämnare fördelning mellan orsakerna till att man inte klarat provet tidigare. Nästan lika stora andelar anger nervositet, bristande förberedelser eller för svåra frågor som skäl.

5.3.2 Nyblivna förare som hade svårt att ta körkort

I detta avsnitt redovisas resultatet av de intervjuer som genomfördes med åtta nyblivna förare som hade svårigheter under sin utbildning och som gjort ett flertal kunskapsprov, körprov eller bådadera. Respondenternas svar visar att faktorer som bakgrund, erfarenhet, behov och förutsättningar i livet i hög grad påverkar hur lätt – eller hur svår och utmanande – vägen till körkortet blir. Exempelen tydliggör att det inte finns *ett* skäl till att en del blivande förare gör flera omprov innan de blir godkända.

Brist på handledare kan leda till många körlektioner

En engelsktalande nybliven förare som hade körkort för personbil från sitt hemland, beskriver att det hade varit mer utmanande än hon väntat sig att ta körkort. Att hitta information om förarutbildnings olika delar, en teoribok på engelska och att klara kunskapsprovet var inga problem. Däremot blev körningen en utmaning. Hon hade ingen i sitt sociala nätverk som haft körkort tillräckligt länge för att kunna ställa upp som handledare och därför genomfördes all körträning, även mängdträning, på trafikskola vilket blev väldigt dyrt. Trafikskolan anmälde till körprov vid samtliga fyra körprovstillfällen. Att hon behövde göra flera omprov tror hon beror på nervositet och stress under körprovet.

En nybliven förare i 30-årsåldern beskriver att han hade väntat med att ta körkort, eftersom han bodde i en storstad. Hans arbetsgivare uttryckte önskemål om att han skulle ta körkort, och dessutom önskade han själv större frihet. Den största utmaningen under hans utbildning var att få till mängdträning. Han hade ingen handledare att köra med och var därmed hänvisad till att mängdträna på trafikskola. Det blev många körlektioner, vilket blev väldigt kostsamt. Bara att lära sig hitta dragläget tog flera körlektioner. Körprov bokade han ett halvår i förväg, och när det var dags var han inte redo. Han gjorde provet ändå, och misslyckades. Det blev flera körprov. Under tiden hann kunskapsprovets giltighet gå ut och det blev en extra stress att behöva göra om det.

Språkliga utmaningar och begränsade ekonomiska medel

En nybliven förare med annat modersmål än svenska upplevde att bristande språkkunskaper var den största utmaningen. Han gjorde ett kunskapsprov i ett tidigt skede, trots att han inte var redo, mest för att se hur det gick till och hur det skulle gå. Han fick mycket hjälp av ett äldre syskon som redan tagit körkort, både att hitta information och i form av stöd och pepp. Han gick på trafikskola, men fick göra en paus i utbildningen flera gånger på grund av

brist på pengar. När han tittar tillbaka tänker han att det bästa hade varit att vänta med att göra prov tills han verkligen var redo. Då hade det inte blivit så många omprov.

En arabisktalande man med körkort sedan tidigare upplevde att det var mycket svårt att ta svenskt körkort. Trots att han haft körkort i sitt hemland upplevde han att det var som att börja om från början. Totalt gjorde han sju körprov och fem kunskapsprov. Han tog mer än 30 körlektioner men hade ingen möjlighet att köra privat. Däremot kunde han köra ett år i Sverige med sitt körkort från hemlandet. Han upplevde att det var både kostsamt och tidskrävande att ta körkort.

En annan arabisktalande man valde att försöka ta körkort när han var klar med etableringsprogrammet. Han tog varken lektioner på trafikskola eller körde privat, eftersom han tyckte att han körde så bra. Han hade inget körkort sedan tidigare, men hade arbetat om mekaniker i sitt hemland och då lärt sig köra bil. Det krävdes fyra kunskapsprov och ett körprov för att bli godkänd. Han upplevde att den stora utmaningen var språket – både att läsa och förstå. Därför var det svårt att klara teorin.

ADHD och dyslexi kan medföra utmaningar

En ung tjej berättade att hon kört helt privat tillsammans med sin pappa. Hon upplevde att vägen till körkort var svår – inte körningen, men teorin. Hon fick göra fem kunskapsprov innan hon till sist klarade det. Hon berättade att hon har ADHD och önskade att det hade funnits anpassningar för detta vid kunskapsprovet. Hon upplevde att det var svårt att få göra ett muntligt prov. Om hon hade fått göra om det hela, så skulle hon ge rådet till sig själv att inte stressa och att verkligen ta den tid som man behöver. Stressen gör att man inte tar in allt som man behöver.

En ung kille med dyslexi ville ta körkort så snart som möjligt för att få större frihet. Hans största utmaning var att klara teorin – totalt gjorde han fyra kunskapsprov. Han använde böcker och inläsningstjänst. Att klara av gymnasiestudierna och körkortsteorin samtidigt var en stor utmaning. Ett byte till en annan trafikskola där läraren själv hade dyslexi blev en vändpunkt, eftersom läraren kunde förklara teorin under körlektionerna och hade stor förståelse för hans situation. Om han kunnat resa tillbaka i tiden hade han gett sig själv rådet att inte chansa och inte stressa med att göra prov, utan vänta med proven tills han verkligen var redo.

Dålig struktur på övningskörningen ledde till många körprov

En ung kille ville passa på att ta körkort när han bodde hemma och kunde övningsköra med sina föräldrar. Han upplevde själv att det var dålig struktur på den privata mängdträningen och önskade även att han hade kunnat köra oftare. Mängdträningen var ”slumpmässig”, och de tränade inte alls på de

moment som han lärt sig under lektionerna på trafikskolan. Körningen var den stora utmaningen, och han gjorde flera körprov. Han gjorde även flera kunskapsprov, men fick godkänt på samtliga. Däremot hann giltighetstiden gå ut flera gånger.

6 Förslag och bedömningar

I tidigare kapitel har vi beskrivit dagens förarutbildningssystem och den grupp människor som systemet är till för: de blivande förarna. Det är en blandad grupp människor med olika bakgrund och behov och därmed olika förutsättningar att klara förarutbildningen. I analysen av godkännandefrekvens i olika grupper blir det tydligt att det finns stora skillnader mellan hur olika grupper av blivande förare klarar förarprovet. Genom vår undersökning har vi fått reda på att de som haft svårast att klara förarprovet har haft större problem än genomsnittet i flera olika avseenden. Fler har exempelvis upplevt att det har varit svårt att få tag i handledare, ha råd med körlektioner och drivmedel, hitta information om förarutbildningens olika delar och förstå vad man behöver kunna för att klara provet.

Förslagen som redovisas i detta kapitel är inriktade på att bidra till att förbättra förarutbildningssystemet så att det blir enklare och mer ändamålsenligt. Enklare för de blivande förarna att förstå vad som ingår och vilka mål de ska uppnå – och därmed enklare att planera och genomföra sin förarutbildning på ett effektivt sätt.

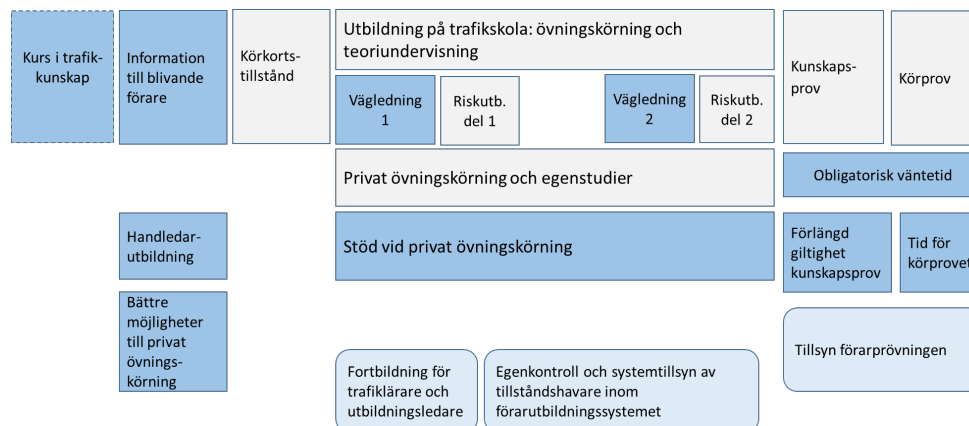
Förslagen syftar till att fler blivande förare ska komma bättre förberedda till förarprovet och nå ett godkänt resultat. Flera åtgärder syftar till att ge de blivande förarna mer stöd, så att de kan tillgodogöra sig de kunskaper och färdigheter som krävs för att bli trafiksäkra, risk- och miljömedvetna förare.

Några förslag är särskilt framtagna för att hjälpa de grupper av blivande förare som idag har stora svårigheter att tillgodogöra sig kunskaper och färdigheter under utbildningen – och att klara förarprovet. Vi har exempelvis valt att utforma åtgärderna så att det skapas bättre förutsättningar för den grupp av blivande förare som har annat modersmål än svenska. Det handlar både om språkligt stöd inför utbildningen och mer tillgänglig information och stöd under utbildningen. Vi följer här den linje som Sverige redan har vid förarprovet där kunskapsprovet erbjuds på olika språk. Det övergripande syftet är att möjliggöra för alla grupper att ta körkort och därmed få bättre möjligheter att komma ut i arbete och delaktighet i samhället.

När förslagen presenteras är det viktigt att ha i åtanke att samma problem kan ha flera lösningar. Samtidigt har vi sett att blivande förare har många olika problem, vilket innebär att det krävs flera olika typer av åtgärder. Förslagen ska därför ses utifrån ett helhetsperspektiv – det är förslag som sammantagna är avsedda att bidra till ett bättre förarutbildningssystem, och som på olika sätt förväntas bidra till att fler blivande förare ska komma bättre förberedda till förarprovet.

I figur 23 presenteras en överblick över de åtgärder som föreslås. De grå rutorna är delar som finns i dagens förarutbildningssystem, och de blå rutorna förslag på nya delar.

Figur 23: Förslag till nytt förarutbildningssystem.



6.1 Utbildningstillfällen med särskild inriktning på vägledning

Förslag

Transportstyrelsen föreslår att den blivande föraren måste ha genomfört två obligatoriska utbildningstillfällen med särskild inriktning på vägledning (fortsättningsvis "vägledningstillfällen") innan förarprovet får genomföras.

Vägledningstillfällena är en del av utbildningen då den blivande föraren ska köra och visa vad den lärt sig samt reflektera över sitt lärande och sin förarkompetens i samtal med en trafiklärare. Vid vägledningstillfällena ska den blivande föraren få möjlighet att resonera kring nästa steg i utvecklingen och värdera sin egen förmåga. Vägledningstillfällen ska anordnas av godkända trafikskolor som har lämnat in en undervisningsplan för vägledningstillfällen.

Eftersom det rör sig om nya skyldigheter för enskilda föreslår vi att de införs i 3 kap. körkortslagen. Närmare precisering görs i föreskrifter utifrån ett nytt bemyndigande i lagen om trafikskolor och förordningen om trafikskolor. Bemyndigandet bör också omfatta föreskrifter om rapportering, ändringar krävs i bilaga 2 till vägtrafikdataförordningen.

Förare som tidigare haft svenskt B-körkort omfattas inte av kravet. Vägledning inom gymnasieskolans eller Försvarmaktens förarutbildning behöver inte utformas enligt dessa bestämmelser.

I uppdraget från Regeringen framgår att blivande förare kommer otillräckligt förberedda till förarprovet. Detta resulterar i underkända förarprov och bidrar till en lägre godkännandefrekvens.

6.1.1 Problemformulering

Ett skäl till den låga godkännandefrekvensen för förarprov är att många blivande förare har svårt att värdera sin egen förarkompetens. Det handlar dels om att det kan vara svårt att göra en realistisk bedömning av körförmågan i sig, dels om att den blivande föraren inte inser vilka mål man förväntas uppnå. När blivande förare tror sig vara tillräckligt utbildade bokar de tid för förarprov. När de sedan kommer till förarprovet visar det sig alltför ofta att de inte har de kunskaper och färdigheter som krävs, vilket resulterar i ett underkänt förarprov.

Att det är svårt för många blivande förare att värdera sin egen förarkompetens är något som även framkommit i samråd med utbildningsbranschen. Det visade sig att vissa blivande förare kommer till riskutbildning del 2 utan att kunna manövrera fordonet, vilket gör att man inte kan genomföra utbildningen som det är tänkt. Dels för att den blivande föraren då får svårt att utföra de övningar och uppnå de hastigheter som krävs för att få uppleva det som målen syftar till, dels för att det är svårare att uppfatta vad som händer med fordonet och runt omkring under övningarna om man måste fokusera på manövreringen. Om man knappt har kört tidigare finns det förmodligen inte så mycket att reflektera över och relatera till när möjliga faror diskuteras under utbildningen. Ju längre de blivande förarna har kommit i sin förarutbildning före riskutbildning del 2, desto mer lär de sig av riskutbildningen. Därför är det viktigt att det tydliggörs för blivande förare i vilket skede det är lämpligt att genomgå riskutbildning del 2.

I kursplanen finns mål som rör självvärdering, men det finns indikationer på att de inte riktigt slagit igenom i utbildningen (Berg och Thulin, 2009, Forward et al., 2016). Förutsättningarna att göra en realistisk bedömning av den egna kompetensen varierar bland de blivande förarna. De blivande förare som under utbildningen får feedback på den egna körförmågan och på hur den utvecklas i förhållande till de mål som ska nås, har sannolikt goda förutsättningar att få en realistisk bild av sin egen förmåga. För att köra bil säkert och miljövänligt behövs inte bara god manövreringsförmåga. En förare måste också vilja och kunna bete sig rätt i olika situationer. För den blivande förare som inte alls eller i mycket begränsad omfattning fått återkoppling under utbildningens gång är det sannolikt betydligt svårare att göra en realistisk skattning av den egna förmågan.

En konsekvens av orealistisk skattning av den egna förmågan kan vara att blivande förare anmäler sig för tidigt till prov. Det förekommer att blivande

förare använder förarprov som ett tillfälle att få feedback på vad de behöver träna mer på. I stället för att anlita en trafikskola väljer de att lägga pengarna på prov och hoppas att de, om de har tur, kan få godkänt.

6.1.2 Lösningförslag

Transportstyrelsen föreslår att den blivande föraren måste ha genomfört två obligatoriska vägledningstillfällen innan förarprovet.

Vad är ett vägledningstillfälle?

Ett vägledningstillfälle är ett tillfälle då den blivande föraren ska köra och visa vad hen lärt sig samt reflektera över sitt lärande och sin förarkompetens i samtal med en trafiklärare. Vägledningstillfällena ska ge möjlighet dels att blicka bakåt och göra en utvärdering av det man hittills har lärt sig, dels att reflektera utifrån det egna lärandet och nästa steg i utvecklingen och skapa goda möjligheter för självvärdering.

I denna utredning föreslår Transportstyrelsen att ett informationsmaterial – *Stöd för privat övningskörning* – tas fram till handledare och blivande förare som stöd för undervisning och lärande under den privata övningskörningen. Förslaget beskrivs närmare i avsnitt 6.3. I materialet kommer det att finnas rekommendationer för när vägledningstillfällena bör genomföras.

Det första vägledningstillfället

Det första vägledningstillfället bör ske när den blivande föraren har automatiserat grundläggande manövrering. Trafikläraren ska då bedöma om den blivande föraren kan bemästra fordonet rent körtekniskt utan att behöva fokusera på medtrafikanter. Syftet är att kontrollera om den blivande föraren kan manövrera bilen och klarar av moment som att starta, stanna, krypköra, backa, svänga med mera. Men det handlar i viss mån även om placering, uppmärksamhet och hastighetsanpassning på mindre trafikerade vägar.

Det andra vägledningstillfället

Det andra vägledningstillfället ska ske när den blivande föraren har genomfört alla moment i *Stöd för privat övningskörning* (se avsnitt 6.3) och upplever att denne bemästrar körning i varierad trafik och under olika förhållanden. Vid det andra vägledningstillfället utvärderas om den blivande föraren kan köra i varierad trafik. För att klara körning i varierad trafik krävs teknisk körförmåga och kunskap om trafikregler. Den blivande föraren ska också visa sin förmåga att köra ekonomiskt och miljövänligt.

Hur ska vägledningstillfällena genomföras?

Det är de blivande förarna som är utgångspunkten för vägledningen. Det är viktigt att de värderar sig själva på ett realistiskt sätt. De behöver därför öva på självvärdering. Man kan använda sig av olika undervisningsmaterial, demonstrationer, dialog, be den blivande föraren kommentera sitt agerande och annat för att ge dem möjligheter till att värdera sin kompetens på olika

sätt och olika nivå. Genom att ge förståelse för innehållet i förarutbildningen får de blivande förarna bättre förutsättningar för att kunna relatera till *Stöd för privat övningskörning*. Vägen till kunskap är vägledning, som kräver förberedelser från såväl den blivande föraren som lärare. Läraren förbereder konkreta problemställningar som de blivande förarna ska prata om och ta ställning till. Exempelvis kan den blivande föraren inledningsvis få redogöra för sina starka sidor som förare eller beskriva hur de upplever sig som förare och i slutet få kommentera hur det visat sig vid vägledningstillfället. I slutet av sessionen kan de få välja ut någon situation som inträffat under körningen som de vill prata mer om. Det kan vara något som de vill förklara eller som de är osäkra på.

Undervisningen ska läggas upp på ett sätt som gör att de blivande förarna utvecklar sin förmåga att reflektera, se saker ur andras perspektiv och samarbeta i trafiken. Den ska påverka deras medvetenhet, uppfattning av och inställning till risk, vilja att ta ansvar och välja körsätt som minskar risk för olyckor. Problembaserad undervisning med hög grad av elevaktivitet rekommenderas. Dock bör den vara relativt tydligt lärarstyrd så att man håller sig till målen för undervisningen.

Mer detaljerade bestämmelser i föreskrifter

Vägledningstillfällena ska vara 45–60 minuter och innehålla praktisk körning och samtal. Tid, omfattning, innehåll och genomförande av vägledning vid trafikskola bör preciseras genom Transportstyrelsens föreskrifter.

Lärarkompetens

Den lärare som undervisar ska vara godkänd trafiklärare. Det krävs god pedagogisk skicklighet för att åstadkomma ett givande samtal och inte bara fokusera på vad den blivande föraren gjort rätt och fel. Närmare lärarkrav kan anges på föreskriftsnivå. Transportstyrelsen anser att de som arbetar med vägledning bör ha minst ett års erfarenhet och bör ha genomgått fortbildning där vägledningstillfällen tagits upp. Mer om förslag på fortbildning finns i avsnitt 6.2.

Vilka får erbjuda vägledningstillfällen?

Endast trafikskolor får anordna vägledningstillfällen.

Rapportering

När ett vägledningstillfälle är genomfört ska detta rapporteras in till Transportstyrelsen av trafikskolan.

Regeländringar

Förslaget innebär att regeländringar görs i 3 kap. 4 c § körkortslagen, där det ska framgå att vägledning är obligatoriskt och att bestämmelserna inte gäller för förarutbildning inom gymnasieskolan eller Försvarmakten samt att de

inte gäller för dem som har haft svenskt B-körkort. Vilka ämnen som krävs för förarutbildning inom gymnasieskolan regleras sedan tidigare i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:41) om förarprov, gemensamma bestämmelser. Bemyndigande att föreskriva om vägledningstillfällen och rapportering av dessa förs in i 10 § lagen om trafikskolor.

Datum för tillämpning av bestämmelsen att vägledningstillfällen är en förutsättning för att få genomföra prov bör sättas sex månader efter att lagen träder i kraft för att de blivande förarna ska få möjlighet att genomföra vägledningstillfällen innan prov.

Att trafikskolorna ska rapportera genomförda vägledningstillfällen förs in i 7 § förordning om trafikskolor. I 12 § samma förordning bör Transportstyrelsen ges bemyndigande att närmare föreskriva om vägledningstillfällenas innehåll, omfattning, form och syfte. Likaså krav som gäller rapportering. Detsamma gäller rapporteringen av genomförda vägledningstillfällen.

För information som införs i vägtrafikregistret krävs ändringar i bilaga 2, punkt 2.3. vägtrafikdataförordningen. En uppgift om vägledningstillfälle ska inte gallras förrän körkortet är utfärdat.

6.1.3 Skäl till förslag

Behov av struktur och självvärdering

Även om den blivande föraren har stor frihet att utforma sin utbildning fram till förarprovet är det önskvärt att körträningen har en god struktur och progression. För att bidra till detta och stötta den blivande förarens inläring och förmåga att värdera sina starka och svaga sidor som förare behövs vägledningstillfällen.

Att reflektera över sin egen förmåga och sina egna beteenden är ett steg till att bli en säkrare förare. Vägledningstillfällena blir också tillfällen att stämma av vad som krävs för att olika delar och moment under utbildningen ska kunna betraktas som avklarade.

Vid det första vägledningstillfället kan trafikläraren upptäcka och justera eventuella felaktiga beteenden när det gäller manövrering, exempelvis i relation till miljövänlig körning. Det ger tillfälle att få synpunkter på vilken nivå som är lämplig utifrån den blivande förarens kunskaper så att man inte ger sig in i alltför komplicerade trafikmiljöer innan man är redo för det. Om exempelvis växlingen (för de som övningskör med manuell växellåda) är en manöver som tar fokus från allt annat bör man öva mer på det innan man kör i miljöer där god uppsikt är absolut nödvändig. För att vägledningstillfällena ska fungera som det är tänkt ska vidare utbildning ske

utifrån den bedömning som görs under eller vid slutet av vägledningstillfället.

Båda vägledningstillfällena måste vara genomförda innan förarprovet för att det inte ska räknas som hinder för prov. Vi rekommenderar dock att avstämning två sker före riskutbildning del 2. Det förekommer idag att utbildare måste avvisa elever (eller under utbildningens gång inser att de borde ha gjort det) som inte har förutsättningar att tillgodogöra sig riskutbildningen. Avstämning före riskutbildning del 2 kan bidra till att man inte anmäler sig till riskutbildningen för tidigt.

Kontakt med trafikskolor

För blivande förare som inte har kontakt med en trafikskola, innebär vägledningstillfällena att de får det. Det ger också motivation för trafikskolor att utveckla sitt sätt att ge feedback och ge mer utrymme för kursplanens mål om självvärdering.

Vi ställer inte krav på att handledaren ska följa med vid vägledningstillfället, men det finns fördelar med det. Det skulle ge handledaren möjlighet att få dryfta funderingar som dykt upp efter handledarutbildningen.

Eftersom vägledningstillfällena ska vara en obligatorisk del av utbildningen, är det viktigt att de genomförs på ett bra sätt så att den blivande föraren verkligen har nytta av dem. Det kräver en hel del av de lärare som ska genomföra vägledningstillfällena. I syfte att stärka trafiklärarnas kompetens föreslår Transportstyrelsen fortbildning. Se avsnitt 6.2.

Undantag och tillgodoräkningen

Personer som måste avlägga förarprov efter återkallelse av körkort anses sedan tidigare ha förmåga att bedöma när de är klara för prov, och bör därför inte omfattas av kravet på vägledningstillfällen.

Utbildning av blivande förare inom gymnasieskolan eller Försvarsmakten sker under helt andra förutsättningar än utbildning privat eller via trafikskolor. Därmed inte sagt att dessa blivande förare inte behöver vägledning, men den behöver inte ha formen av två specifika pass. För att blivande förare som utbildat sig inom gymnasieskolan eller Försvarsmakten ska undantas från kravet på vägledningstillfällen, måste anmälan till proven göras av gymnasieskolan eller Försvarsmakten.

6.1.4 Skäl till bedömningar

Målgruppen

Vi har övervägt att begränsa kravet på vägledningstillfällen till de blivande förare som endast övningskör privat eftersom det ofta är där behovet är störst. Enligt tidigare undersökningar är det bara omkring var tionde

blivande förare som endast övningskör privat (Forward et al., 2017, Alger och Sundström, 2011). Den grupp som endast övningskör på trafikskola är ungefär lika stor. Övriga tar både lektioner på trafikskola och övningskör privat. Det varierar dock väldigt mycket hur många lektioner man tar, och i vilket skede, så det skulle vara svårt att sätta en gräns för vilka som inte skulle behöva genomföra vägledningstillfällen. Dessutom är det svårt att motivera sådana utpekande krav ur juridisk synvinkel.

Eftersom vi föreslår att kravet på introduktionsutbildning ska tas bort och bedömer att trafikskolorna kan planera in vägledningstillfällena på ett bra sätt i den utbildning de erbjuder, menar vi att det bör kunna genomföras utan att utbildningen blir orimligt mycket dyrare än idag. Det rör sig förvisso om individuell undervisning i bil, vilket är kostnadsdrivande, men samtidigt är det en möjlighet för trafikskolor att etablera kontakt med möjliga kunder vilket kan påverka prissättningen. Alla blivande förare måste ju i och med kravet på vägledningstillfällen ha kontakt med en godkänd trafikskola.

Om de blivande förarna har privata handledare ser Transportstyrelsen fördelar med att dessa följer med vid vägledningstillfällena. Det är dock inget reglerat krav. Om handledaren följer med vid vägledningstillfällena kan det bidra positivt till den fortsatta övningskörningen.

Det faktum att många blivande förare inte behärskar svenska språket innebär en utmaning för trafikskolorna. Eftersom trafikskolorna ofta är fåmansföretag vore det orimligt att kräva att varje trafikskola ska kunna utbilda på alla språk. Det finns trafikskolor som undervisar på andra språk, men inte överallt. Vår förhoppning är att trafikskolorna ska kunna hitta sätt att hantera språksvårigheter, inte minst när det, som här, handlar om enskild undervisning. Det kan handla om att låta översätta visst undervisningsmaterial eller vissa nyckelord, rita, demonstrera, ta hjälp av tolk eller kamrater.

Tidpunkten

Ett förslag har varit att kräva genomförd vägledning innan riskutbildning del 2. Det skulle dock innebära mer administration, eftersom riskutbildarna måste kunna kontrollera att utbildningen är genomförd. Ett annat förslag har varit att kräva genomförd vägledning innan körprovet för att undvika att blivande förare som vill få kunskapsprovet ”överstökat” tidigt genomför det andra vägledningstillfället för tidigt i utbildningen. Även om det blir möjligt att i enlighet med vårt förslag genomföra kunskapsprovet upp till ett år innan körprovet (se avsnitt: 6.10), ser vi det fortfarande som en fördel att utbildningen integrerar teori och praktik och att proven görs nära varandra i tid. Vi föreslår därför att vägledningen, precis som riskutbildningen, ska ske före kunskapsprovet.

Examination eller utbildning

Ett förslag som framkommit i tidigare diskussioner med branschen är att man skulle ha obligatoriska ”för-prov” på trafikskola innan man får boka förarprov. Ett sådant förprov skulle innebära att trafikskolorna skulle behöva fatta myndighetsbeslut. Det trafikskolorna ägnar sig åt är utbildning. Vi bedömer att examinationsrätten inte bör överlätas till trafikskolorna. Även om det andra vägledningstillfället i viss mån är en kontroll av den blivande förarens kunskaper och färdigheter är huvudfokus inte tänkt att ligga på rätt och fel utan på den blivande förarens fortsatta lärande. I Norge, där liknande avstämningar görs mellan de olika stegen i förarutbildningen, har man inte heller valt att låta utvärderingens resultat avgöra om den blivande föraren får gå vidare till nästa steg.

Frågan om tillstånd för att bedriva vägledning

Transportstyrelsen anser inte att det ska krävas ett särskilt tillstånd för att få bedriva obligatorisk vägledning. Vi menar att trafikskolorna är bäst lämpade att genomföra vägledningstillfällena, eftersom de bedriver förarutbildning. Om trafikskolor genomför vägledningstillfällena krävs inte heller några stora ändringar i regelverket angående vem som ska hantera verksamheten även om det behövs ändringar i 3 kap. körkortslagen.

Om det skulle ställas krav på ett särskilt tillstånd, skulle det medföra nya kostnader i form av provningsavgift och tillsynsavgifter för trafikskolorna – kostnader som skulle leda till dyrare körkortsutbildning för de blivande förarna. Det skulle också innebära omfattande ändringar i regelverken (körkortslagen, vägtrafikdataförordningen och förordningen om belastningsregister).

6.1.5 Förväntade effekter**Den blivande föraren**

Den blivande föraren får stöd och bättre förutsättningar för det fortsatta lärandet. Den blivande föraren förväntas få en bättre uppfattning om den egna körförmågan och därför vänta med att göra förarprov tills hen är redo. Den blivande föraren bör då ha bättre förutsättningar att klara förarprovet på första försöket. En förare som kan värdera sin förmåga på ett realistiskt sätt och agera utifrån det är också mer trafiksäker.

Förarutbildningssystemet

Förslaget innebär att det tillkommer två obligatoriska moment i förarutbildningssystemet. Förslaget innebär att trycket på provtillfällen minskar, och det bör bli lättare att få en provtid.

Trafikskolor som anordnar vägledningstillfällen får kontakt med blivande förare på individnivå, och ytterligare en anledning att arbeta systematiskt

med de blivande förarnas självvärdering och med att ge konstruktiv feedback.

Förslagets konsekvenser beskrivs i avsnitt 7.1.

6.2 Fortbildning för trafiklärare och utbildningsledare

Förslag

Transportstyrelsen föreslår att trafiklärare och utbildningsledare ska genomgå fortbildning vars innehåll och omfattning Transportstyrelsen föreskriver.

6.2.1 Problemformulering

Transportstyrelsens översyn av förarutbildningssystemet 2019 visade att kompetensen hos vissa trafiklärare brister. Såväl trafikskolebranschen som Transportstyrelsens inspektörer framförde detta.

Förarutbildningssystemet finns till för att utbilda riskmedvetna, säkra och miljömedvetna förare. Kompetenta trafiklärare är en viktig förutsättning för detta, och det finns därför krav på särskild utbildning. För att få godkännande som trafiklärare ska den sökande ha genomgått en utbildning till trafiklärare inom yrkeshögskolan, eller en annan likvärdig utbildning. Dagens utbildning omfattar ungefär ett och ett halvt års heltidsstudier. När trafiklärarna väl är utbildade, förväntas de hålla sig à jour med gällande reglering på trafikområdet för att kunna föra sina kunskaper vidare till de blivande förarna. Även om trafikskolechefen idag har ett ansvar för trafiklärarens fortbildning, är det inte alltid tillräckligt.

För förarprövare finns det krav på fortbildning i EU:s körkortsdirektiv, bilaga IV. Där krävs regelbunden fortbildning på sammanlagt minst fyra dagar per tvåårsperiod, och minimifortbildning på minst fem dagar under varje femårsperiod. Fortbildningen syftar till att bevara och uppdatera nödvändiga kunskaper och färdigheter samt ge ny nödvändig kompetens.

De utbildare inom gymnasieskolan och Försvarsmakten som också har förordnande som förarprövare omfattas av dessa krav, men alltså inte de övriga. Vi anser att det är minst lika viktigt med regelbunden fortbildning för trafiklärare, och föreslår därför en liknande nationell reglering för dessa. (De föreslagna förändringarna kommer dock inte att påverka lärare inom gymnasieskolan och Försvarsmakten. När det gäller gymnasieskolan har huvudmannen enligt skollagen (2010:800) en utpekad skyldighet att se till att lärarna ges möjligheter till kompetensutveckling.)

Behovet av att fortbilda trafiklärare är inte unikt för Sverige. Även i andra länder diskuteras fördelarna med fortbildning. I Norge har en kartläggning av trafiklärarnas utbildningsnivå, kompetens och upplevt behov av

fortbildning visat på stora skillnader mellan de som hade en gammal och de som hade en ny utbildning. För att komma till rätta med detta har man föreslagit krav på obligatorisk kompetenshöjning. På så sätt hoppas man kunna att lärarnas kompetens och pedagogiska förmåga ska breddas. I dag finns utmaningar när det gäller problemorienterad undervisning och vägledning samt med att omvandla läroplanen till reflektion och individuell inläring.

6.2.2 Lösningförslag

Transportstyrelsen föreslår att trafiklärare och utbildningsledare ska genomgå fortbildning med innehåll och omfattning som Transportstyrelsen föreskriver. Bestämmelsen införs i en ny paragraf, 4 a, i lagen om trafikskolor. Ett nytt bemyndigande att föreskriva om fortbildning införs i 10 § samma lag. Genom ett bemyndigande i 12 § förordningen om trafikskolor får Transportstyrelsen rätt att föreskriva om fortbildning. I föreskrifterna kan sedan innehåll och frekvens preciseras.

6.2.3 Skäl till förslag

Syftet är att bevara och uppdatera nödvändiga kunskaper och färdigheter samt ge ny nödvändig kompetens. De kunskaper och färdigheter som är nödvändiga inkluderar bland annat praktisk körfärdighet samt kunskaper om aktuella trafikbestämmelser och andra relevanta regelverk. Fortbildningen kan också handla om pedagogiska metoder för att förmedla kunskaper och färdigheter till de blivande förarna.

Om samtliga blivande förare ska ha vägledningstillfällen blir det än viktigare att säkerställa att trafiklärare och utbildningsledare har god kompetens.

Fortbildningskrav ställs på trafiklärare och utbildningsledare, men inte trafikskolechefen, eftersom kraven rörande lämplighet som trafikskolechef i lagen om trafikskolor inte är kopplade till körkortsinnehav eller behörighet.

6.2.4 Förväntade effekter

Väl utförd fortbildning bör leda till högre och bredare kompetens hos trafiklärare och utbildningsledare. Kravet på fortbildning och frekvens och innehåll fastställs. Därigenom når man inte bara de som redan är intresserade av nya pedagogiska metoder och att utveckla sin kompetens som trafiklärare. Genom Transportstyrelsens tillsyn kommer det att kunna kontrolleras att bestämmelserna om fortbildning efterlevs.

Förslagets konsekvenser beskrivs i avsnitt 7.2.

6.3 Stöd för privat övningskörning

Förslag

Transportstyrelsen ska tillhandahålla informationsmaterial för blivande förare och handledare om privat övningskörning

I uppdraget från regeringen framgår att Transportstyrelsen ska lämna förslag på hur man kan göra det enklare för blivande förare att förstå vägen till körkort och vilka krav som ställs vid provet

6.3.1 Problemformulering

En allt större andel av de blivande förarna avlägger förarprov utan tillräckliga kunskaper. De är inte redo för prov och blir därför underkända. Ett av skälen till att blivande förare avlägger förarprov för tidigt är att de tror sig vara redo.

För blivande förare som mestadels eller helt och hållet studerar och övningskör privat kan det vara svårt att avgöra när man är redo att avlägga förarprov. Det kan vara svårt att överblicka målen som ska uppnås i Transportstyrelsens kursplan och vilka moment ett förarprov omfattar. Även handledare kan ha svårt att överblicka mål och vad som ska uppnås vilket är bekymmersamt när den blivande föraren vill ha stöd i sådana frågor. Då handledare vanligtvis inte genomgått förarutbildningen i närtid baseras deras kunskap på hur utbildningen gick till när de tog körkort. Denna kunskap är i många fall utdaterad.

För blivande förare som utför merparten av sin utbildning på en trafikskola brukar trafikläraren säkerställa att de har de kunskaper som krävs för att kunna godkännas vid ett förarprov.

6.3.2 Lösningsförslag

Vårt förslag är att Transportstyrelsen ska tillhandahålla ett informationsmaterial för att konkretisera kursplanen för blivande förare och handledare. Materialet ska fungera som stöd och hjälp, så att målen i kursplanen uppnås. Materialet ska tillhandahållas elektroniskt, finnas på olika språk och kunna användas under privat övningskörning, exempelvis på en telefon, padda eller bärbar dator.

Materialet ska täcka allt från grundläggande manövrering till körning under dåliga siktförhållanden. Det ska visa hur handledaren kan lägga upp övningar och hur man stegvis ökar svårighetsgraden för den blivande föraren. Materialet ska beskriva hur övningarna bör genomföras och i vilken miljö samt vad handledaren särskilt ska iaktta när den blivande föraren genomför övningarna. Materialet ska också innehålla råd, till exempel om hur man kan väva in teoretiska delar i övningarna.

Information om materialet och hur det är tänkt att användas ska ingå i den handledarutbildning som föreslås i avsnitt 6.6 – En ny handledarutbildning. På så sätt får alla handledare vetskap om materialet och var det finns.

Utökat informationsansvar

Förslaget förutsätter att Transportstyrelsen får ett utökat ansvar att verka för att blivande förare och handledare får behovsanpassad information om förarutbildningen och kompetenskraven för körkortsbehörighet B. En bestämmelse om ett utökat informationsansvar införs i förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen.

6.3.3 Skäl till förslag

För att handledaren ska kunna hjälpa den blivande föraren att avgöra om hen är redo för förarprov behöver handledaren kunna bedöma den blivande förarens förmåga. Ett informationsmaterial med råd och övningar av olika svårighetsgrad skulle ge struktur till den privata övningskörningen genom att tydligt visa alla moment som den blivande föraren behöver träna på för att bli en bra och säker förare. Detta skulle vara till nytta för både handledaren och den blivande föraren.

Med materialet skulle båda parter också kunna se hur långt den blivande föraren har kommit och vad som är kvar i utbildningsprocessen. Det skulle bidra till att det blir enklare för de blivande förarna att värdera sin egen förmåga och ge handledaren de verktyg som krävs för att avgöra om den blivande föraren är redo att avlägga prov.

Öka förståelsen för vilka mål den blivande föraren ska uppnå

I Transportstyrelsens kursplan för behörighet B framgår vilka mål den blivande föraren ska uppnå under sin utbildning. Kursplanen ger inte handledaren något reellt stöd för undervisningen. Ett informationsmaterial som täcker kursplanens mål med övningar bör hjälpa handledaren att ge den blivande föraren större chans att lyckas.

Här nedan följer ett exempel på hur informationsmaterialet skulle kunna se ut. Det skulle kunna delas in i områden efter svårighetsgrad. Under varje flik finns färdiga övningar som handledaren kan använda som stöd för undervisningen.

Öva manövrering:

-  [Körställning m.m.](#)
-  [Inledande manövrering](#)
-  [Växling och bromsning](#)
-  [Backning och precisionskörning](#)
-  [Körning på gator med mindre trafik](#)

-  [Körning på mindre landsväg](#)
-  [Manövrering i lutning](#)

Öva i gatutrafik:

-  [Hastighetsanpassning och körfältsbyten](#)
-  [Högersväng](#)
-  [Korsning](#)
-  [Cirkulationsplats](#)
-  [Parkeringsövningar](#)
-  [Övergångsställen och cykelöverfarter](#)
-  [Vändning](#)
-  [Vänstersväng](#)

Öva på landsväg:

-  [Körning på motorväg och motortrafikled](#)
-  [Mötesövningar](#)
-  [Nödbromsning](#)
-  [Omkörningsövningar](#)
-  [Järnvägs korsningar](#)
-  [På- och avfart](#)

Under varje flik finns färdiga övningar för handledaren som stöd för sin undervisning.

Öva manövrering:

-  [Inledande manövrering](#)
-  [Backning och precisionskörning](#)
 - Övning 1
 - Övning 2

Materialet ska tala om hur övningarna ska genomföras, i vilken miljö och vad handledaren särskilt ska iaktta för att kunna avgöra om svårighetsgraden ska trappas upp. Till exempel ska den blivande föraren inte behöva titta på växelspaken vid växling.

Bättre struktur på den privata övningskörningen

Många passar på att övningsköra när man ändå ska använda bilen, till exempel för att uträtta ett ärende. Det är naturligtvis bra, men att upprepade gånger köra samma väg fram och tillbaka täcker oftast inte in alla moment som den blivande föraren behöver öva på. Att till sin hjälp ha färdiga övningar att plocka ifrån bör leda till att den privata övningskörningen blir mångsidig.

Då materialet alltid finns tillgängligt kan handledare och blivande förare tillsammans gå igenom vilka övningar de ska göra innan de åker ut och tillsammans reflektera över hur det gick när övningarna är klara.

Bättre överblick

Med ett heltäckande informationsmaterial med övningar får både handledaren och den blivande föraren en bra överblick över allt som den senare ska kunna och uppnå. I princip ska man kunna kontrollera i materialet om alla övningar är genomförda. Om de inte är det, bör den blivande föraren och handledaren inse att det är bäst att vänta med att boka tid för prov.

Blivande förare efterfrågar en tydlig struktur

I vår enkätundersökning uttryckte nästan 9 av 10 att de vill ha en tydlig struktur där det framgår vilka moment man ska kunna innan det är dags för körprov. 7 av 10 tyckte det var viktigt att handledaren har en plan för utbildningen och nästan 8 av 10 tyckte att handledaren behöver ha koll på vad den blivande föraren ska kunna. Mer än 8 av 10 tyckte att det var viktigt att kunna se vad nästa steg i utbildningen var.

Bra möjlighet för den som inte behärskar svenska

De som inte behärskar det svenska språket har ofta en besvärligare väg till körkortet än genomsnittet. Det finns inte teorimaterial i samma omfattning som det finns på svenska och det finns inte trafiklärare som talar olika språk i den utsträckning som motsvarar de blivande förarnas behov. För att underlätta för den gruppen kommer informationsmaterialet att översättas till flera språk, till exempel arabiska, persiska, somaliska, ryska och turkiska.

Transportstyrelsen har inte undersökt till vilka språk det finns störst behov av översättning, men Trafikverket erbjuder idag kunskapsprov på 15 olika språk. Att utgå från Trafikverkets provstatistik bör vara en bra indikator på vart störst behov av översättning finns för detta material.

Bättre kommunikation med trafikskolan

Majoriteten av de blivande förarna övningskör både privat och på en trafikskola. Materialet skulle kunna fungera som hjälp både före och efter en körlektion. Trafiklärare kan om de önskar med hjälp av materialet ge förslag på vilka övningar en blivande förare bör träna mer på efter en körlektion, men även vilka övningar den bör träna på inför kommande körlektioner.

Transportstyrelsen bör ansvara för materialet

Vi bedömer att Transportstyrelsen bör ansvara för att tillhandahålla materialet *Stöd vid privat övningskörning*. Transportstyrelsen är den myndighet som föreskriver om förarutbildningens olika delar och tar fram kursplanen för behörighet B.

Det finns aktörer inom förarutbildningssystemet som skulle kunna tillhandahålla materialet. Trafikverket skulle kunna vara en möjlighet, men deras roll i förarutbildningssystemet rör främst förarprovning och inte privat övningskörning, som detta förslag gäller. Därmed kan det inte anses vara en uppgift för dem inom ramen för nuvarande reglering.

Vi tror att kommersiella verksamheter inom förarutbildningssystemet har svårt att tillhandahålla ett material som är anpassat efter handledarnas och de blivande förarnas olika förutsättningar och behov. Det är sannolikt svårt att nå lönsamhet med ett material som behöver översättas till flera språk.

6.3.4 Förväntade effekter

Förarutbildningssystemet

Förslaget väntas leda till att den privata övningskörningen får ett bättre och mer mångsidigt innehåll. Det i sin tur väntas leda till att godkännandefrekvensen ökar och att de blivande förarnas kostnader för proven i snitt blir lägre.

Handledaren

Förslaget väntas leda till att det blir enklare för handledaren att planera den privata övningskörningen. Förslaget väntas i någon mån även ge handledaren en bättre möjlighet att hjälpa den blivande föraren att bedöma om han eller hon är redo att avlägga prov.

Blivande förare

Förslaget väntas leda till att kvaliteten på den privata övningskörningen blir bättre, vilket i sin tur väntas leda till att fler blivande förare kommer bättre förberedda till prov.

Vi bedömer att informationsmaterialet kommer att vara till nytta för alla blivande förare, men det kommer särskilt att gynna de blivande förare som mestadels eller helt och hållet övningskör privat.

6.3.5 Konsekvenser

Handledare

Förslaget leder inte till några merkostnader för handledare.

Blivande förare

Förslaget leder inte till några merkostnader för blivande förare. Det kan leda till en lägre kostnad för prov om den blivande föraren klarar proven på färre försök.

Trafikverket

Förslaget väntas leda till att Trafikverket behöver anordna något färre prov i snitt per blivande förare.

Transportstyrelsen

Förslaget förutsätter att Transportstyrelsen tar fram, förvaltar och tillhandahåller informationsmaterialet.

Förslaget förutsätter att Transportstyrelsen får ett utökat informationsansvar.

Läs mer om konsekvenser för Transportstyrelsen i avsnitt 7.8.

6.4 Krav på introduktionsutbildning tas bort**Förslag**

Transportstyrelsen föreslår att dagens krav på introduktionsutbildning tas bort för både blivande förare och handledare.

2006 infördes krav på att alla blivande förare som önskar övningsköra privat och alla handledare som ska handleda vid privat övningskörning måste genomgå en introduktionsutbildning. Syftet med introduktionsutbildningen är att ge blivande förare och blivande handledare ökad färdighet, kunskap och vägledning inför den privata övningskörningen.

6.4.1 Problemformulering

Utvärderingar har visat att dagens introduktionsutbildning inte når de avsedda målen. Introduktionsutbildningen har haft liten eller ingen effekt på strukturen, innehållet och omfattningen i övningskörningen (Berg och Thulin, 2009, Forward et al., 2016).

I Transportstyrelsens tillsyn har det också visat sig att en stor andel av utbildarna har brister i utbildningen. 2017 kontrollerade Transportstyrelsen 113 tillståndshavare som bedrev introduktionsutbildning. 60 procent av dessa hade brister i utbildningen – brister som bedömdes vara så allvarliga att de ledde till återbesök och åtgärdsprogram.

Ett problem med dagens introduktionsutbildning är att det finns två målgrupper – de blivande förarna och de blivande handledarna. Det har visat sig vara svårt att få till upplägg och innehåll som fullt ut passar två målgrupper med så olika erfarenheter och behov.

Ett annat problem är att personer med annat modersmål än svenska har haft svårt att ta till sig introduktionsutbildningen och den information som förmedlas (Forward et al., 2016).

6.4.2 Lösningförslag

Transportstyrelsen föreslår att kravet på att genomgå introduktionsutbildning tas bort för både blivande förare och handledare.

Behov av regeländringar

Nuvarande bestämmelser som rör introduktionsutbildningen i körkortslagen och körkortsförordningen tas bort:

- krav på att genomgå introduktionsutbildning
- tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet
- tillsyn över utbildningsverksamheten
- återkallelse av meddelade tillstånd
- rapportering av genomförda utbildningar

Vägrafikdataförordningen anpassas till de nya förutsättningarna och en övergångsbestämmelse så genomförda introduktionsutbildningar kan tillgodoräknas under viss tid införs i körkortslagen.

Som en följd behöver Transportstyrelsen upphäva bestämmelser i sina föreskrifter som rör introduktionsutbildning för behörighet B.

6.4.3 Skäl till förslag

Det övergripande målet är att utveckla förarutbildningssystemet så att de utbildningsmoment som ingår bidrar till en effektiv körkortsutbildning och i förlängningen trafiksäkra förare. Med anledning de problem som finns med introduktionsutbildningen, föreslår Transportstyrelsen att den avvecklas.

6.4.4 Skäl till bedömningar

Transportstyrelsen bedömer att det fortsatt finns ett behov att

- ge de blivande förarna information om förarutbildningen och utbildning med fokus på vägledning
- ge de blivande handledarna utbildning om hur privat övningskörning planeras och genomförs på ett strukturerat och metodiskt sätt.

Transportstyrelsen föreslår därför att de blivande förarna istället får information om förarutbildningen i samband med att de ansöker om körkortstillstånd, se avsnitt 6.5, samt att de ska genomföra två vägledningstillfällen under utbildningens gång, se avsnitt 6.1.

Transportstyrelsen föreslår att de blivande handledarna istället ska genomgå en handledarutbildning, se förslag i avsnitt 6.6.

Förslagets konsekvenser beskrivs i avsnitt 7.3.

6.5 Information till blivande förare**Förslag**

Transportstyrelsen ska informera blivande förare om förarutbildningen i samband med ansökan om körkortstillstånd.

Enligt uppdraget från regeringen ska Transportstyrelsen lämna förslag på hur man kan göra det enklare för blivande förare att förstå vägen till körkort.

6.5.1 Problemformulering

Idag söker och hittar blivande förare information om förarutbildningssystemet på många olika ställen. Långtifrån all denna information håller önskad kvalitet – till exempel uppdateras inte all information när förutsättningarna för att ta körkort ändras. Det är inte heller givet att informationen finns på ett språk som den blivande föraren förstår. Bristande och felaktig information medför negativa konsekvenser för blivande förare. Exempelvis kan det leda till att blivande förare avlägger prov fast de inte är redo, och genomför obligatoriska inslag i utbildningen vid fel tidpunkt. Den som avlägger prov innan den är redo underkänns, och den som genomför obligatoriska inslag i utbildningen utan rätt förutsättningar kan inte tillgodogöra sig kunskapen på bästa sätt.

I dag får alla blivande förare som genomgår introduktionsutbildningen viss information som förberedelse för privat övningskörning. Det handlar om regler för övningskörning, planering och strukturering av övningskörningen samt viktig information om trafiksäkerhet och miljö. Utvärderingar har visat att dagens introduktionsutbildning inte når de avsedda målen, se avsnitt 6.4.1. Därför föreslår vi att kraven på introduktionsutbildning tas bort. Det finns dock fortsatt ett behov att informera den blivande föraren om privat övningskörning.

6.5.2 Lösningsförslag

Transportstyrelsen föreslår att alla blivande förare i början av sin körkortsutbildning får möjlighet att ta del av kvalitetssäkrad information om förarutbildningen. Informationen ska de få i samband med ansökan om körkortstillstånd.

Informationen ska omfatta

- förarutbildningens mål och innehåll samt vägen till körkort
- bestämmelser om privat övningskörning
- hur informationsmaterialet för privat övningskörning kan användas vid teori och praktik
- viktig information om trafiksäkerhet och miljö
- vad självvärdering är och att den bör vara en naturlig del av förarutbildningen.

Vi föreslår att Transportstyrelsen tar fram informationsmaterialet samt utvecklar och förvaltar det. Det ska finnas på olika språk.

Den blivande föraren ska kunna ta del av informationen i sin egen takt, och pausa när hen vill. Det ska även gå att ta del av informationen igen i efterhand.

Informationsmaterialet bör också innehålla relevant information från Trafikverket, främst om provdelarna.

Utökat informationsansvar

Förslaget förutsätter att Transportstyrelsen får ett utökat ansvar att verka för att blivande förare får behovsanpassad information om förarutbildningen och om kompetenskraven för körkortsbehörighet B. En bestämmelse om ett utökat informationsansvar införs i förordningen med instruktion för Transportstyrelsen.

6.5.3 Skäl till förslag**Blivande förare får kvalitetssäkrad information**

För att blivande förare ska få överblick över vägen till körkortet behövs tydlig information och guidning redan i början av utbildningen. Genom detta förslag säkerställer vi att blivande förare direkt vid första kontakten får kvalitetssäkrad information om hur processen ser ut, och om förarutbildningens olika delar.

Bättre möjligheter att planera utbildningen både tids- och kostnadsmässigt

Ett inledande gediget informationsblock med tydliga och ingående beskrivningar av vad det innebär att ta körkort, ger den blivande föraren bättre möjligheter att på ett enkelt sätt planera sin utbildning både tids- och kostnadsmässigt.

Tillgänglig information

För tillgänglighetens skull ska informationen finnas på flera språk. Det ska också gå att återkomma till informationen när som helst.

Transportstyrelsen bör ansvara för att tillhandahålla informationen

Transportstyrelsen bör vara den myndighet som ansvarar för att ta fram och tillhandahålla information om förarutbildningssystemet. Det är Transportstyrelsen som prövar körkortstillstånd och tillhandahåller e-tjänster för ansökan om sådant tillstånd. Transportstyrelsen föreskriver också om förarutbildningens olika delar och tar fram kursplanen för behörighet B.

6.5.4 Förväntade effekter**Förarutbildningssystemet**

Förslaget väntas leda till att det blir enklare att få en överblick över förarutbildningssystemets olika delar och över vad som krävs för att ta körkort.

Blivande förare

Förslaget leder till att blivande förare får bättre kännedom om förarutbildningssystemets olika delar. Därmed blir det enklare att planera och genomföra sin förarutbildning på ett effektivt sätt.

6.5.5 Konsekvenser**De blivande förarna**

Förslaget medför inga kostnader för den blivande föraren. Förslaget kräver att den som vill ta del av informationen har tillgång till internet vilket målgruppen som tar körkort antas ha.

Transportstyrelsen

Förslaget förutsätter att Transportstyrelsen utvecklar, förvaltar och tillhandahåller informationen.

Som tidigare beskrivits så förutsätter förslaget att Transportstyrelsen får ett utökat informationsansvar. Läs mer om konsekvenser för Transportstyrelsen i avsnitt 7.8.

6.6 En ny handledarutbildning**Förslag**

Transportstyrelsen föreslår att den som ska handleda privat övningskörning för behörighet B ska genomgå en obligatorisk handledarutbildning för att kunna godkännas som handledare.

Privat övningskörning är en viktig del av förarutbildningen. Merparten av alla blivande förare övningskör privat tillsammans med en handledare och får på så vis möjlighet att mängdträna. Handledaren har alltså en viktig roll. Handledarens förmåga att skapa en bra och välfungerande övningskörning får ofta stor betydelse för den blivande föraren, inte minst för de blivande förare som huvudsakligen eller helt och hållet utbildar sig privat.

Den som blir handledare är ofta en förälder, nära släkting eller någon annan i den närmaste bekantskapskretsen. Det är någon som haft B-körkort i minst fem år, men som i övrigt oftast inte har någon särskild kompetens när det gäller att lära ut hur man kör bil eller hur man kan lägga upp den privata övningskörningen på ett välfungerande sätt. I syfte att ge både handledaren och den blivande föraren ökad färdighet, kunskap och vägledning inför den privata övningskörningen infördes 2006 en introduktionsutbildning som alla blivande handledare och blivande förare måste gå innan de börjar med den privata övningskörningen.

6.6.1 Problemformulering

Utvärderingar har visat att dagens introduktionsutbildning inte når de avsedda målen, se avsnitt 6.4.1.

Den privata övningskörningen behöver fortfarande bli bättre; framförallt handlar det om att höja kunskapsnivån och förmågan bland handledarna. Vår bedömning är att dagens introduktionsutbildning inte räcker för att förbereda handledarna för deras uppgift.

6.6.2 Lösningsförslag

Transportstyrelsen föreslår att den blivande handledaren ska genomgå en handledarutbildning för att kunna godkännas som handledare. Kravet förs in i 4 kap. 7 § körkortslagen.

Handledarutbildningens innehåll

Handledarutbildningen föreslås omfatta

- handledarens rättsliga ansvar
- strukturering och planering av övningskörningen med avseende på innehåll och på förutsättningar för att öka svårighetsgraden för den blivande föraren
- oerfarna personers begränsningar och tänkbara felhandlingar i trafiken
- den blivande förarens väg till körkortet – delar som ingår och betydelsen av att de utförs i rätt tid
- hur man kan hjälpa den blivande föraren med teoristudier och hur man integrerar dem med körningen.

Under handledarutbildningen – i den del av utbildningen som handlar om strukturering och planering – ska den blivande handledaren få kännedom om det informationsmaterial som Transportstyrelsen föreslås ta fram som ett stöd för den privata övningskörningen, se avsnitt 6.3. Den blivande handledaren ska få veta var informationsmaterialet finns och hur det är tänkt att användas.

Transportstyrelsen bedömer att handledarutbildningen bör vara någonstans mellan två och fyra timmar lång. Den exakta tiden kommer att utredas och bestämmas i samband med att Transportstyrelsen föreskriver om utbildningen.

Vem ska få bedriva handledarutbildning?

Handledarutbildning ska få bedrivas av fysiska eller juridiska personer som har fått tillstånd av Transportstyrelsen. För att få tillstånd ska man uppfylla vissa krav på kompetens och lämplighet. Bestämmelser om tillstånd och förutsättningar för att beviljas tillstånd införs i 4 kap. 9 § körkortslagen.

Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över utbildningsverksamheten och får återkalla tillstånd om tillståndskraven inte längre uppfylls eller om tillståndshavaren inte följer föreskrifterna om hur verksamheten ska bedrivas. Bestämmelser om tillsyn och tillståndshavarens medverkan i

tillsynen införs i 4 kap. 11 § körkortslagen. Vad gäller återkallelse av tillstånd införs en bestämmelse om detta i 4 kap. 10 § samma lag.

Beslut om återkallelse av tillstånd och beslut om avslag på en ansökan ska gå att överklaga. Bestämmelser om överklagande införs i 8 kap. 1 och 3 §§ körkortslagen.

Vem ska få hålla i undervisningen?

Den som är utbildad trafiklärare eller har motsvarande kompetens i organisation med särskilt tillstånd ska kunna undervisa de blivande handledarna. Krav om lärarkompetens kommer att regleras i Transportstyrelsens föreskrifter.

Uppgifter om genomförda utbildningar och tillstånd

När Transportstyrelsen prövar en ansökan om godkännande som handledare kommer vi att behöva uppgifter om genomförd handledarutbildning. Den som anordnar handledarutbildning ska därför rapportera genomförda utbildningar till Transportstyrelsen. En bestämmelse om sådan rapportering införs i 4 kap. 8 a § körkortsförordningen.

Uppgifter om genomförda utbildningar, om tillstånd att bedriva utbildning samt om vem som undervisat, kommer att behövas när Transportstyrelsen gör tillsyn. De uppgifter om tillståndshavare och genomförda utbildningar som ska registerföras med anledning av den nya utbildningen läggs till i bilaga 2 och 3 till vägtrafikdataförordningen (2019:382). Detsamma gäller bestämmelser om hur dessa uppgifter ska gallras.

Utbildningens praktiska förutsättningar

Transportstyrelsen får befogenhet att meddela föreskrifter om handledarutbildning, om tillstånd att bedriva handledarutbildning och om tillsyn över handledarutbildning. Bestämmelser om bemyndiganden införs i 8 kap. 3 a § körkortsförordningen.

6.6.3 Skäl till förslag

Stärka handledarnas kompetens

Syftet med den nya handledarutbildningen är att stärka handledarnas kompetens och göra dem bättre rustade för uppgiften att planera och genomföra välfungerande övningskörning.

I jämförelse dagens introduktionsutbildning kommer handledarutbildningen att vara avgränsad till handledarens roll vid övningskörningen. I dagens utbildning ingår även delar som främst är riktade till den blivande föraren. Vi bedömer att en utbildning som helt vänder sig till handledare och handlar om hur man lär ut bilkörning bör ge goda effekter för kvaliteten på den privata övningskörningen. Vi bedömer också att utbildningens innehåll i

jämförelse med den utbildning handledaren får idag kommer bli mer likartat mellan de olika utbildarna.

Eftersom den nya utbildningen enbart vänder sig till blivande handledare – inte till blivande förare – kommer alla deltagare att ha liknande förkunskaper. De har körkort, kan köra bil och har erfarenheter från olika trafiksituationer. Det kommer skapa bättre förutsättningar för planeringen av utbildningen och för anpassning till deltagarnas kunskapsnivå. Läraren kommer sannolikt också att ha lättare att nå fram till alla deltagare.

En koppling till *Stöd för privat övningskörning* ger mervärde

Som en del i utbildningen kommer de blivande handledarna att introduceras till *Stöd för privat övningskörning*, se avsnitt 6.3. Handledarna kommer få information om hur materialet bäst används och om vikten av att övningskörningen läggs upp stegvis.

Den som bedriver handledarutbildning ska ha tillstånd

Trafiksäkerhetsskäl talar för att det bör ställas krav på kompetens och lämplighet hos dem som vill bedriva den nya handledarutbildningen. Den som vill bedriva utbildningen ansöker hos Transportstyrelsen, som prövar kompetens, lämplighet och därefter utfärdar tillstånd om kraven är uppfyllda.

Den som bedriver utbildning och inte längre uppfyller tillståndskraven eller krav som följer av föreskrifter ska få tillståndet återkallat. Det är därför viktigt att Transportstyrelsen utövar tillsyn över utbildningsverksamheten.

Trafiklärare lämpade att undervisa

Den som dagligen utövar uppsikt, förmedlar kunskap och instruerar under övningskörning bör ha goda förutsättningar att även utbilda den som ska handleda blivande förare. Transportstyrelsen bedömer att den som är utbildad trafiklärare eller har motsvarande kompetens är bäst lämpad att undervisa den som vill bli handledare.

6.6.4 Skäl till bedömningar

Transportstyrelsen har övervägt om handledarutbildningen även bör innehålla praktiska moment, där handledarna åker med läraren och undervisas under körning. Vi har tagit upp frågan med branschorganisationer, och de har varit positiva. Vi bedömer dock att en sådan praktisk del kan få potentiella handledare att avstå från att ansöka om godkännande som handledare. Både för att utbildningen blir dyrare, och för att den kommer att ta längre tid. Och färre handledare kan i sin tur leda till mindre mängdträning för de blivande förarna.

6.6.5 Förväntade effekter

Förarutbildningssystemet

Förslaget väntas leda till bättre kvalitet i den privata övningskörningen. Den kommer i högre grad att täcka in de moment som den blivande föraren måste klara för att kunna godkännas vid prov.

Handledare

Förslaget väntas leda till att det bli enklare för handledaren att strukturera och planera den blivande förarens utbildning. Det väntas också leda till att kompetensen höjs bland handledarna, vilket bör stärka deras förmåga att lära ut och skapa förutsättningar för en mer mångsidig övningskörning.

Förslaget väntas också leda till att handledare får bättre förståelse för hur betydelsefull deras roll är i förarutbildningssystemet. Ambitionen är att de ska förstå att deras roll inte bara är att möjliggöra mängdträning, utan även att guida den blivande föraren, så att de obligatoriska moment som ingår i förarutbildningssystemet utförs vid rätt tidpunkt. Detta för att blivande förare ska komma bättre förberedda till prov.

Blivande förare

Förslaget väntas leda till att blivande förare kommer bättre förberedda till prov. Förslaget väntas också, i viss mån, leda till att den blivande föraren får en effektivare utbildning.

Förslagets konsekvenser beskrivs i avsnitt 7.4.

6.7 Bättre möjligheter till privat övningskörning

Förslag

Transportstyrelsen föreslår att följande bestämmelser ska gälla för godkännanden som handledare:

Gällande bestämmelse i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:1) om ansökan om och godkännande som handledare vid övningskörning som anger att en handledare får vara godkänd för högst fem elever samtidigt behålls.

Ett godkännande som handledare för en viss elev upphör att gälla när eleven har fått körkort utfärdat med den behörighet som godkännandet avser. Ändring görs i 4 kap. 8 § körkortslagen.

En handledare får beviljas godkännanden för högst fem elever per år. Ändring görs i TSFS 2012:1.

I praktiken innebär förslaget att en handledare får handleda högst fem elever per år, och högst 25 elever under en femårsperiod.

Att mängdträning är en viktig del av förarutbildningen råder det stor enighet om. Genom att mängdträna får den blivande föraren värdefull körerfarenhet, vilket bidrar till att skapa trafiksäkra förare. Att mängdträna på trafikskola kan bli dyrt och är inte ekonomiskt hållbart för de flesta. För den som kan mängdträna privat innebär det många gånger en möjlighet att hålla nere utbildningskostnaderna.

För att en blivande förare ska få övningsköra privat, krävs att hen har en handledare. Idag får en person vara handledare för högst fem personer samtidigt. Ett godkännande som handledare är giltigt i fem år²⁸. I praktiken innebär detta att en handledare kan handleda högst fem blivande förare under en femårsperiod. Det går att ansöka om undantag för att få handleda fler elever. Ansökningsavgiften är för närvarande 3 400 kronor, och det krävs särskilda skäl för att beviljas undantag. Hösten 2024 remitterades ett förslag om att höja avgiften till 4 500 kronor med start 1 januari 2025.

Bestämmelsen om att handledare får ha godkännande för högst fem blivande förare samtidigt infördes den 1 december 2021. Det tidigare högsta antalet var femton. Ändringen var en del i ett paket av åtgärder som Transportstyrelsen föreslog för att hindra uppkomsten av illegal förarutbildningsverksamhet (Transportstyrelsen, 2020). Förslaget hade förts fram både från branschen och politiskt håll med motiveringen att en ytterligare begränsning av antalet godkännanden skulle kunna förtydliga vad som anses vara privat övningskörning och vad som är yrkesmässig verksamhet som kräver tillstånd. Förslaget ansågs ha ett tydligt signalvärde och vi bedömde då att begränsningen från femton till fem godkännanden skulle minska risken för uppkomst av otillåten yrkesmässig verksamhet.

6.7.1 Problemformulering

Majoriteten av de blivande förarna har möjlighet att mängdträna i privat regi tillsammans med en handledare och gör också det i varierande grad. I vår enkätundersökning svarade 79 procent av de nyblivna förarna att de övningskört med handledare under utbildningstiden, och 76 procent svarade att det hade varit ganska lätt eller mycket lätt att få tag på en handledare. Att en så pass stor andel av de blivande förarna har möjlighet att mängdträna med handledare är positivt, inte minst med tanke på den stora betydelse mängdträningen har för att skapa trafiksäkra förare.

Med detta sagt så finns det även grupper av blivande förare där en stor andel har svårt att få tag i en handledare. Det är något som framkommer i vår undersökning, och som bransch och berörda myndigheter har framfört. Blivande förare som skrivit kunskapsprovet på ett annat språk än svenska är en grupp som sticker ut i detta avseende i vår undersökning. I denna grupp

²⁸ Ett godkännande som handledare upphör även att gälla om innehavarens körkort återkallas.

hade endast 54 procent mängdtränat med handledare under utbildningstiden, och 35 procent svarade att det varit ganska svårt eller mycket svårt att hitta en handledare.

Det är också betydligt vanligare att äldre blivande förare inte har övningskörkort privat med handledare, eller har haft svårt att hitta en handledare. Den blivande förarens ålder har alltså betydelse.

Att blivande förare har olika svårt att få tag i en handledare att mängdträna med kan ha flera olika orsaker. Många blivande förare övningskör med en förälder eller annan nära anhörig. Det blir då naturligt att de allra yngsta har lättare att hitta en handledare och oftare övningskör privat med handledare än äldre förare. Att personer som skriver kunskapsprovet på annat språk än svenska har svårare att få tag på en handledare kan bero på att man har färre personer i sitt sociala nätverk som uppfyller kraven för att få vara handledare.

Att blivande förare har svårt att få tag i en handledare kan leda till att det blir svårare för dem att nå målen och klara körprovet. Det kan också leda till högre kostnader för de blivande förarna, eftersom all körträning måste genomföras på trafikskola.

Olika aktörer, exempelvis olika föreningar, har genom åren tagit olika initiativ för att på ideell grund hjälpa och stötta blivande förare att hitta en handledare för privat övningskörning. Transportstyrelsen ser positivt på sådana initiativ.

En faktor som gör det svårare för blivande förare att få tag på handledare är att en handledare bara får handleda fem personer under en femårsperiod. Det kan i praktiken innebära att en person med många barn eller bonusbarn, vänner och bekanta som den skulle kunna handleda, förhindras att göra det. På samma sätt kan det vara för personer som på ideell grund, inom exempelvis föreningar och kommuner, hjälper blivande förare med mängdträning. I förlängningen innebär detta en begränsning av antalet tillgängliga handledare, vilket gör att en del blivande förare får svårt att hitta en handledare.

6.7.2 Lösningförslag

Transportstyrelsen föreslår att bestämmelserna om godkännanden som handledare ändras, så att det blir möjligt för en handledare att övningsköra med fler blivande förare jämfört med idag. Det kommer att skapa bättre möjligheter till privat mängdträning.

Transportstyrelsen föreslår att följande bestämmelser ska gälla för godkännanden som handledare:

- Nuvarande bestämmelse i TSFS 2012:1 om att en handledare får vara godkänd som handledare för högst fem elever samtidigt behålls.
- Ett godkännande som handledare ska fortsatt upphöra att gälla efter fem år, men ska även upphöra att gälla när den blivande föraren får ett körkort utfärdat för den behörighet godkännandet avser. Då kan handledaren ta sig an en ny blivande förare, vilket inte är möjligt idag. Denna nya bestämmelse införs i 4 kap. 8 § körkortslagen.
- Precis som idag upphör ett godkännande att gälla om handledarens körkort återkallas.
- En handledare får beviljas godkännanden för högst fem blivande förare per år. Denna nya bestämmelse införs i TSFS 2012:1.

I praktiken innebär förslaget att en handledare kan handleda högst fem blivande förare per år, och upp till 25 blivande förare under en femårsperiod. Detta kan jämföras med dagens begränsning, som i praktiken innebär högst fem blivande förare under en femårsperiod.

Förslaget omfattar alla blivande handledare oavsett vilken behörighet den privata övningskörningen avser.

6.7.3 Skäl till förslag

Förslaget innebär att en handledare över tid får möjlighet att övningsköra med fler blivande förare än idag. Det kommer leda till att fler blivande förare får möjlighet att övningsköra privat och på så sätt få mer av den mängdträning som behövs för att bli säkrare förare.

Förslaget möjliggör att

- en handledare som under en femårsperiod önskar handleda fler än fem barn, bonusbarn, vänner och bekanta får möjlighet att göra detta
- en handledare som hjälper blivande förare som har svårt att få tag i en handledare, exempelvis nyanlända med begränsat socialt nätverk, får möjlighet att hjälpa upp till 25 blivande förare under en femårsperiod
- en blivande förare som idag har svårt att hitta en handledare får bättre möjligheter att hitta en sådan och på så vis få hjälp med mängdträning.

Förslaget innebär inte att fler kan bli handledare, men att personer som väljer att vara handledare, och som önskar hjälpa fler än sina närmaste, kan göra det. Under utredningen har vi sett flera exempel på sammanhang där personer på helt frivillig basis hjälper blivande förare som inte har någon möjlig handledare i sitt sociala nätverk. Detta förslag gör att dessa personer kan hjälpa fler blivande förare.

Bättre möjligheter till privat övningskörning efterfrågas från flera håll

Inom ramen för denna utredning har myndigheter, forskningsinstitut och branschen framhållit att det är viktigt med privat övningskörning för de

blivande förarna. Trafikskolebranschen framhåller exempelvis att det är positivt när de blivande förarna, i samarbete med trafikutbildare, har möjlighet att mängdträna mellan körlektionerna.

Vår bedömning är att detta förslag kommer att ta bort hinder som idag hindrar många handledare från att hjälpa fler blivande förare. Detta förväntas i sin tur leda till förbättrade möjligheter till privat övningskörning.

Ett enklare system med tydligare regler

Det har visat sig att många handledare inte känner till att ett beslut om godkännande som handledare upphör först efter fem år, även om den person godkännandet avser har tagit sitt körkort tidigare. Detta har framkommit bland annat i samband med att handledare behövt söka undantag för att få handleda fler personer. Flera sökande har då angett som skäl att de helt enkelt inte förstått reglerna. Vi anser att det är rimligare att ett godkännande upphör då en blivande förare klarat förarprovet och inte längre behöver någon handledare

Vår bedömning är att de föreslagna bestämmelserna mer logiska och lättbegripliga för handledarna. Det finns en logik i att ett godkännande som handledare upphör då personen som godkännandet avser har tagit sitt körkort.

6.7.4 Skäl till bedömningar

2021 begränsades antalet blivande förare som en handledare får vara godkänd för från femton till fem. Det vi nu föreslår är att en handledare över tid kan vara handledare för fler blivande förare än vad som är möjligt idag. Förslaget innebär att en handledare skulle kunna handleda upp till 25 blivande förare under en femårsperiod. Idag kan en handledare handleda högst fem blivande förare under en femårsperiod.

När det gäller hur många blivande förare en handledare får handleda samtidigt föreslår Transportstyrelsen inga ändringar. Antalet begränsas fortsatt till fem. Syftet är precis som tidigare att minska risken för uppkomst av illegal förarutbildningsverksamhet. Vi bedömer att den viktigaste aspekten av begränsningen är det signalvärde som den innebär.

Transportstyrelsens sammantagna bedömning är att förslaget är ändamålsenligt och rimligt. Det innebär en möjlighet för handledarna att handleda fler, och då kan fler blivande förare få hjälp med privat övningskörning. Samtidigt förväntas förslaget inte få några negativa konsekvenser i form av ökad förekomst av illegal utbildningsverksamhet.

6.7.5 Förväntade effekter

För blivande förare som idag har svårt att hitta en handledare förväntas förslaget leda till att det blir lättare att få tag i en handledare, vilket i sin tur ökar dessa blivande förares möjligheter till privat övningskörning.

Om fler blivande förare får möjlighet att övningsköra privat kan det få flera positiva effekter:

- De blivande förarna får mer körträning och erfarenhet av olika situationer i trafiken, vilket bidrar till att göra dem till trafiksäkrare förare och till att förbättra deras möjligheter att klara körprovet.
- Möjligheten att övningsköra privat gör också förarutbildningen billigare för de blivande förarna.

Förslagets konsekvenser beskrivs i avsnitt 7.5.

6.8 Kurs i trafik kunskap inom den kommunala vuxenutbildningen

Bedömning

Transportstyrelsen bedömer att Skolverket bör få i uppdrag att ta fram en kurs i trafik kunskap på grundläggande nivå inom den kommunala vuxenutbildningen (Komvux).

6.8.1 Problemformulering

2022 skrev omkring en fjärdedel av alla blivande förare sitt kunskapsprov på annat språk än svenska, och så har det sett ut de senaste åren. Denna grupp har blivit allt större. För tio år sedan var det omkring 10 procent som skrev kunskapsprovet på ett annat språk än svenska.

Bland dem som skrivit kunskapsprovet på annat språk än svenska är godkännandefrekvensen lägre än genomsnittet, både på kunskapsprovet och körprovet. I vår undersökning kunde vi se att hälften av de respondenter som gjort fyra körprov eller mer hade skrivit sitt kunskapsprov på annat språk än svenska.

I vår undersökning framgick även att en stor andel av de blivande förare som skrivit kunskapsprov på ett annat språk än svenska har haft flera olika svårigheter på vägen mot körkortet. Ofta blir språket ett hinder för att ta till sig information om utbildningen – och för att ta till sig själva utbildningen. Flera av personerna som vi intervjuade hade ett annat modersmål än svenska, och samtliga beskrev att språket varit en barriär under deras förarutbildning.

I samråd med branschorganisationerna STR och TR har det framkommit att trafikskolorna ibland upplever svårigheter när de ska utbilda personer som har bristande kunskaper i svenska språket.

6.8.2 Lösningsförslag

För att komma till rätta med problemet föreslår Transportstyrelsen att Skolverket får i uppdrag att ta fram en kurs i trafikkunskap på grundläggande nivå inom Komvux.

Det ska vara en kurs som förbereder eleven för förarutbildningen för behörighet B. En kurs med fokus på språk och termer som behövs för att man ska kunna förstå och ta till sig förarutbildningen.

6.8.3 Skäl till bedömning

Den grupp blivande förare som inte har tillräckliga kunskaper i svenska behöver få bättre förutsättningar att klara förarutbildningen. Bland dem som skrivit kunskapsprovet på ett annat språk än svenska är det en större andel som har haft svårigheter under utbildningen. De upplever att det har varit svårt att veta vad man ska kunna och vilka mål som ska uppnås, och det är även en större andel som gjort flera omprov.

Bättre förutsättningar att klara förarutbildningen

Transportstyrelsen bedömer att det skulle vara till nytta för den som inte har tillräckliga kunskaper i svenska att inför förarutbildningen få möjlighet att gå en kurs i trafikkunskap med fokus på språk och viktiga termer. Det skulle sannolikt förenkla för de blivande förarna – både i den teoretiska delen och den praktiska delen av förarutbildningen.

Stärkta språkkunskaper förväntas skapa bättre förutsättningar för den blivande föraren att ta till sig körkortsteorin, vid såväl teoriföreläsningar som via bok eller digitalt. Det gör det även lättare att förstå information om förarutbildningen, hur man ska gå tillväga och vilka mål som ska uppnås. Under körträningen på trafikskola, och under riskutbildningen, är det helt avgörande att den blivande föraren förstår vad som sägs. Även inför dessa praktiska delar skulle en förberedande kurs i trafikkunskap skapa bättre förutsättningar för den blivande föraren att få nytta av utbildningen och i förlängningen klara proven.

Kursen skulle nå målgruppen

Nästan alla kan delta i en grundläggande kurs i trafikkunskap. Grundläggande vuxenutbildning förutsätter att man är minst 20 år, saknar kunskaper som man annars skulle ha fått i grundskolan samt har förutsättningar att tillgodogöra sig utbildningen. 80–90 procent av de som läser grundläggande kurser på Komvux är dock nyanlända vuxna med annat modersmål än svenska. Med en sådan här grundläggande kurs kommer man

därför med stor sannolikhet att nå personerna i målgruppen och bidra till att de får bättre möjligheter att tillgodogöra sig förarutbildningen.

Ingen tillkommande kostnad för den blivande föraren

Den kommunala vuxenutbildningen är ett kommunalt ansvar, så en kurs på Komvux finansieras med kommunala medel. Kursen kommer alltså inte att kosta deltagaren något utöver eventuell kurslitteratur.

6.9 Obligatorisk väntetid efter underkänt prov**Förslag**

Efter ett underkänt körprov eller kunskapsprov måste den blivande föraren vänta två veckor innan hen får göra ett nytt prov av samma slag.

I uppdraget från regeringen framgår att vi ska komma med förslag på åtgärder som bidrar till att blivande förare kommer till prov först när de är tillräckligt förberedda.

I dagens förarutbildningssystem kan en blivande förare som blivit underkänd vid ett körprov eller ett kunskapsprov boka in och göra ett nytt prov från och med nästkommande dag.

6.9.1 Problemformulering

Den blivande förare som blivit underkänd vid ett kunskapsprov eller körprov har inte uppvisat tillräckliga kunskaper för att bli godkänd. Om ett nytt prov görs kort tid därefter finns ingen tid för ytterligare utbildning och för att träna på de moment som den blivande föraren inte klarade vid provet. Risken är därmed stor att den blivande föraren blir underkänd på nytt.

I samråd har vi fått indikationer på att många blivande förare gör om samma prov i tät följd, och att det inte är ovanligt att de som blivit underkända kommer tillbaka och gör ett nytt prov redan nästa dag. Statistiken bekräftar detta: en stor andel av de blivande förare som blivit underkända vid något av proven gör ett nytt prov av samma sort kort tid därefter.

Statistik om täta prov

Statistiken beskriver hur många unika blivande förare som gjorde körprov och kunskapsprov under 2023 och hur många som gjorde ett omprov²⁹. Vidare redovisas hur många som gjort ett omprov inom 14 dagar respektive redan nästkommande dag.

²⁹ Med omprov avses ett prov som föregåtts av ett annat prov, ett förstagångsprov eller ett omprov.

Tabell 4: Totalt antal unika förare som gjort körprov och kunskapsprov 2023, siffrorna är avrundade till närmsta tusental.

	Körprov	Kunskapsprov
Totalt antal unika förare som gjort prov	150 000	170 000
Totalt antal unika förare som gjort omprov	80 000	80 000
Varav omprov inom 14 dagar	45 000	47 000
Varav omprov nästkommande dag	7 000	15 000

Källa: Trafikverket.

2023 gjorde 7 000 blivande förare ett nytt körprov redan dagen efter ett underkänt prov. Det innebär att nästan 10 procent av de som gjorde ett omprov 2023 valde att göra det redan dagen efter. Samma år gjorde 45 000 blivande förare ett nytt körprov 1–14 dagar efter ett underkänt prov. Det innebär att mer än hälften av de som gjorde ett nytt körprov 2023 valde att göra det redan inom 1–14 dagar efter det underkända provet.

Även när det gäller kunskapsprov så gör många av de blivande förarna prov i tät följd. 2023 gjorde 15 000 blivande förare ett nytt kunskapsprov redan dagen efter ett underkänt prov. Det innebär att nästan 20 procent valde att göra ett nytt prov redan dagen efter det underkända provet. Samma år gjorde 47 000 blivande förare ett nytt kunskapsprov 1–14 dagar efter ett underkänt prov. Det innebär att mer än hälften av de som gjorde ett omprov 2023 valde att göra det redan inom 1–14 dagar efter det underkända provet.

Att blivande förare gör omprov tätt inpå det underkända provet kan utgöra ett problem både för blivande förare och för förarutbildningssystemet i stort. Den blivande förare som väljer att göra proven så tätt att det inte finns tid att träna emellan riskerar att få en hög totalkostnad för provavgifter.

Om blivande förare kommer till prov otillräckligt förberedda och till omprov utan att ha haft tid att utbilda sig ytterligare, används inte förarprovningen på ett ändamålsenligt sätt. Provtider tas upp av personer som inte är färdigutbildade, och därmed blir det svårare för den som verkligen är att redo att hitta en provtid. Vidare är proven examinationstillfällen, inte substitut för utbildning. Den feedback som den blivande föraren får efter ett underkänt prov ska ge förutsättningar för fortsatt utbildning, inte att ersätta annan övning och undervisning.

6.9.2 Lösningsförslag

Transportstyrelsen föreslår att det införs en obligatorisk väntetid efter underkänt prov enligt följande:

- En blivande förare som blir underkänd vid ett kunskapsprov får inte göra ett nytt kunskapsprov förrän tidigast två veckor efter det underkända provet.
- Den blivande förare som blir underkänd vid ett körprov får inte göra ett nytt körprov förrän tidigast två veckor efter det underkända provet.

Vi föreslår att bestämmelserna införs i 3 kap. körkortsförordningen som en ny 13 c § tillsammans med en ny rubrik närmast före 13 c §.

6.9.3 Skäl till förslag

En tydlig signal om att mer utbildning krävs

Det förekommer allt oftare att blivande förare kommer till prov utan att vara tillräckligt förberedda. Det kan bero på att de tror sig vara tillräckligt förberedda eller på att de chansar. Oavsett skäl så bör den som blir underkänd vid ett prov inte göra ett nytt prov förrän hen har tagit sig tid att utbilda sig mer inom de moment där kunskaperna visat sig vara otillräckliga.

Vi bedömer att en obligatorisk väntetid på två veckor vid underkänt prov skulle skicka en signal till de blivande förarna att den som blivit underkänd behöver tid för att utbilda sig mer innan det är dags för ett nytt prov. Det skapar en tydlighet i systemet och därmed blir det enklare för de blivande förarna att förstå att de inte ska komma till prov förrän de har tillräckliga kunskaper.

Under väntetiden förväntas den blivande föraren utbilda sig mer inom de moment som hen inte klarat vid provet. Den blivande föraren kan studera teori, övningsköra privat eller ta fler körlektioner.

Ett incitament att vänta tills man faktiskt är redo

Ett skäl till att blivande förare kommer otillräckligt förberedda till proven kan vara att de tycker att det är värt att chansera och testa om det går vägen. I vår enkätundersökning framgår visserligen att en majoritet av de nyblivna förarna valde att boka förarprov då de verkligen kände sig redo för prov. Samtidigt uppgav nästan var femte svarande att anledningen till att de bokade prov var att de ville testa om det kunde gå vägen. Till förarprövningen ska blivande förare komma när de är färdigutbildade och därmed redo för prov, inte för att chansera. Vi menar att en väntetid efter underkänt prov kan fungera som ett incitament att förbereda sig bättre inför omprovet i stället för att chansera.

Två veckor en rimlig tidsperiod

Vi kom fram till väntetidens längd genom att göra en avvägning mellan hur lång tid som krävs för att den blivande föraren ska hinna utbilda sig mera före omprovet, och hur lång väntetiden kan vara utan att det ska leda till

alltför stora praktiska problem för den blivande föraren. Vi har även tagit med i beräkningen att vissa av dem som blir underkända är långtifrån redo, medan andra är nästan färdigutbildade.

Vi bedömer att två veckor är en tillräcklig tid för att den blivande föraren ska hinna träna mer på de moment som denne inte klarat vid provet. Det bör finnas tid att läsa mer teori, mängdträna privat eller boka in och genomföra mer körträning på trafikskola. Under utredningen har en väntetid på en vecka övervägts men bedömningen är att det många gånger skulle vara svårt för den blivande föraren att hinna genomföra exempelvis fler körlektioner då. En kortare tid än två veckor skulle även minska incitament att inte chansa utan vänta med prov tills man verkligen är redo.

Två veckor är samtidigt så pass kort tid att det inte bör ställa till det alltför mycket i de blivande förarnas övriga livspussel. Det har tidigare funnits bokningsregler som inneburit att blivande förare behövt vänta 56 dagar innan de fått genomföra ett nytt prov. En så pass lång väntetid fick ibland stora praktiska konsekvenser för de blivande förarna. Det kunde exempelvis gå en hel sommar innan ett nytt prov kunde göras, med missade sommararbete som följd. Den väntetid som nu föreslås är en fjärdedel så lång och bör därför, i de allra flesta fall, inte ställa till med praktiska problem på samma sätt.

Väntetidens längd ligger även i linje med hur det ser ut i andra länder med liknande regler vid underkänt prov. Se vidare i nästa avsnitt.

Väntetid tillämpas i flera andra länder

Vi har gjort en internationell utblick för att få en bild av om bestämmelser om obligatorisk väntetid vid underkänt prov tillämpas i andra länder. Vi kan konstatera att det är ganska vanligt.

I tabell 5 redovisas exempel på länder där väntetid tillämpas. För varje land framgår det hur lång tid den blivande föraren måste vänta efter underkänt kunskaps- respektive körprov.

Tabell 5: Väntetid vid underkänt prov - internationell utblick.

Land	Väntetid vid underkänt kunskapsprov innan nytt prov	Väntetid vid underkänt körprov innan nytt prov
Norge	14 dagar	28 dagar
Österrike	14 dagar	14 dagar
Storbritannien	3 dagar	10 arbetsdagar
Tyskland	14 dagar	14 dagar

Källa: Cieca.

Vi har varit i kontakt med berörda myndigheter i flera av länderna för att få en bild av varför de valt att ha en väntetid.

I Norge är det Statens vegvesen som ansvarar för frågor som rör förarutbildningssystemet. De anser att deras väntetid om 14 dagar för kunskapsprov och 28 dagar för körprov fungerar bra. Politikerna vill ha en effektiv drift av förarprovningen och menar att väntetiden bidrar till det. Väntetiden leder till färre omprov och kortare kötider. Statens vegvesen menar också att det är viktigt att sända en signal till de blivande förarna att man förväntar sig att de kommer väl förberedda till proven. Man är tydlig med att den som inte blir godkänd saknar kunskap och färdigheter och därmed behöver mer tid för övning.

Även i Storbritannien understryker den berörda myndigheten att de genom en väntetid vill säkerställa att den som ska göra omprov har tillräcklig tid att förbereda sig. Det ska finnas tid att ta ytterligare körlektioner i syfte att förbättra kunskaperna inom de områden som de inte klarade vid provet.

Tyskland menar att deras väntetid om 14 dagar hindrar blivande förare från att chansa och att det efter ett underkänt prov behövs tid för mer träning.

Den 15 augusti 2024 införde även Danmark en spärrtid på 7 dagar vid underkänt körprov.

6.9.4 Förväntade effekter

Förarutbildningssystemet

Möjligheten att göra omprov tätt inpå ett underkänt prov tas bort. Det väntas leda till att godkännandefrekvensen ökar och att de blivande förarnas totalkostnad för prov i snitt blir lägre, eftersom de inte behöver göra lika många prov. Och färre prov per person kan i sin tur bidra till att kötiderna kortas.

Blivande förare

Förslaget väntas leda till att fler blivande förare utbildar sig mer mellan proven, och därmed kommer bättre förberedda till omprov.

Förslagets konsekvenser beskrivs i avsnitt 7.6.

6.10 Förlängd giltighetstid kunskapsprov

Förslag

Transportstyrelsen bedömer att kunskapsprovets giltighetstid bör förlängas till ett år.

Förarprovet för behörighet B består av två delar: ett kunskapsprov och ett körprov. Kunskapsprovet görs först och ska vara giltigt när körprovet genomförs. Ett kunskapsprov är i dagsläget giltigt i fyra månader från dagen för provet. Det regleras i 5 kap. 2 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:41) om förarprov, gemensamma bestämmelser.

6.10.1 Problemformulering

I enkätundersökningen fick vi indikationer på att en del blivande förare upplever att kunskapsprovets giltighetstid är för kort och att det skapar problem för dem. Flera blivande förare berättade att de relativt enkelt hade klarat kunskapsprovet men att de sedan hade svårare att klara körprovet. Efter avklarat kunskapsprov gjorde de under fyra månader ett eller flera körprov utan att bli godkända. I detta läge var de tvungna att göra ett nytt kunskapsprov, och flera respondenter beskriver detta som mycket frustrerande, eftersom det var i ett läge då de redan kände sig misslyckade efter flera underkända körprov.

En annan situation som flera blivande förare beskrev var att de chansade och gjorde körprovet när kunskapsprovets giltighetstid närmade sig sitt slut, trots att de visste att de inte var tillräckligt förberedda. För flera slutade detta med ett underkänt körprov och att de ändå behövde göra ytterligare ett kunskapsprov.

Vi har tagit fram statistik för att få en bild av hur många blivande förare som gör flera godkända kunskapsprov inom loppet av ett år. I tabell 6 framgår hur många unika blivande förare som gjorde ett godkänt kunskapsprov 2021, 2022 och 2023 samt hur stort antal och hur stor andel av dessa som gjort två eller flera godkända kunskapsprov inom ett år.

Tabell 6: Antal unika personer som gjort godkända kunskapsprov; antal och andel som gjort flera prov.

År	Antal personer som gjort godkänt kunskapsprov	Antal personer som gjort fler än ett godkänt kunskapsprov inom ett år	Andel som gjort fler än ett prov inom ett år
2021	170 506	10 558	6,2 %
2022	149 770	13 141	8,8 %
2023	139 684	8 942	6,4 %

Källa: Trafikverket.

Ett förhållandevis stort antal blivande förare gör mer än ett godkänt kunskapsprov inom 12 månader. 2023 gjorde närmare 9 000 blivande förare minst två godkända kunskapsprov, vilket motsvarar 6,4 procent av de blivande förare som blivit godkända på kunskapsprovet. Under 2021–2023 gjorde fler än 34 000 personer två eller flera godkända kunskapsprov.

Att blivande förare som klarat kunskapsprovet behöver göra om det redan fyra månader senare kan leda till frustration hos den blivande föraren. Ett förarutbildningssystem där den blivande föraren behöver visa upp samma kompetens flera gånger under relativt kort tid kan inte anses ändamålsenligt. Det kan inte heller anses vara ett särskilt effektivt nyttjande av samhällets resurser.

6.10.2 Lösningsförslag

Transportstyrelsen bedömer att kunskapsprovets giltighetstid bör förlängas till ett år.

Kunskapsprovets giltighetstid för behörighet B regleras idag i 5 kap. 2 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om förarprov, gemensamma bestämmelser. Transportstyrelsen bedömer att kunskapsprovets giltighet även fortsättningsvis ska regleras genom myndighetsföreskrifter.

6.10.3 Skäl till bedömning

Teoretiska kunskaper bibehålls över tid och befästs under körträningen

Transportstyrelsen anser att den blivande förare som uppvisat tillräckliga kunskaper vid kunskapsprovet inte ska behöva göra om provet redan fyra månader senare. Det är rimligt att anta att den blivande föraren även efter fyra månader, och längre än så, fortsatt har de kunskaper som hen uppvisade vid kunskapsprovet. Om den blivande föraren fortsätter med körträningen under den tid som följer efter det godkända kunskapsprovet, kommer de teoretiska kunskaperna snarast att befästas ytterligare. Teori och praktik hänger samman, och under den fortsatta körträningen får den blivande föraren uppleva och träna på olika trafiksituationer, regler, körsätt med mera som hen redan har teoretiska kunskaper om.

Mindre frustration och lägre kostnader för prov

Om kunskapsprovets giltighetstid förlängs till ett år kommer framtida blivande förare att slippa göra flera kunskapsprov tätt inpå varandra trots godkänt resultat. Mot bakgrund av vad nyblivna körkortshavare framförde i vår undersökning, så förväntar vi oss att detta kommer att bespara framtida blivande förare såväl stress och frustration som kostnader i form av avgifter för upprepade prov.

Förlängd giltighetstid väntas även leda till att färre blivande förare väljer att chansa och gör ett körprov för att kunskapsprovets giltighetstid snart löper ut. Omvänt innebär detta att vi förväntar oss att en längre giltighetstid kommer att leda till att fler kommer tillräckligt förberedda till körprovet.

Längre giltighetstid i många andra länder

Vi har gjort en internationell utblick för att få en bild av hur andra länder reglerar giltighetstiden för kunskapsprovet. Vi kan konstatera att i många länder är giltighetstiden för kunskapsprovet längre än i Sverige.

Tabell 7: Kunskapsprov giltighetstid - internationell utblick.

Land	Kunskapsprovets giltighetstid
Belgien	3 år
Danmark	1 år
Finland	1 år
Nederländerna	1,5 år
Norge	3 år
Spanien	2 år
Storbritannien	2 år
Tyskland	1 år
Österrike	1,5 år

Källa: *Cieca Guide on Driver Licencing*

De länder vi studerat har alla en giltighetstid på mellan ett och tre år. I både Danmark och Finland är kunskapsprovet giltigt i ett år. I exempelvis Norge ska den blivande föraren klara av teoridelen av utbildningen innan hen får övningsköra. Detta bygger på tesen att den blivande föraren behöver ha teoretiska kunskaper om trafik och körning för att vara redo att ge sig ut i trafiken. Därefter har den blivande föraren tre år på sig att körträna och klara körprovet innan kunskapsprovet måste göras om.

Från sammanhållet prov till sammanhållen utbildning

Att kunskapsprovets giltighetstid för behörighet B är fyra månader och inte ett år som för övriga körkortsbehörigheter har sin bakgrund i modellen ”sammanhållet prov”. Sammanhållet prov infördes den 1 september 2008 och innebar att förarprovet för behörighet B skulle ses som ett prov som bestod av två delar: ett kunskapsprov och ett körprov. Bokning av kunskaps- och körprov skulle ske vid samma tillfälle och proven skulle ligga nära varandra i tid. Helst skulle båda proven genomföras under samma dag eller i vart fall med ett relativt kort tidsintervall emellan. Provet startade alltid med ett kunskapsprov, och därefter genomfördes körprovet oavsett resultatet på kunskapsprovet. Ett godkänt resultat på något av proven var sedan giltigt i två månader. I praktiken innebar det att blivande förare var tvungna att bli godkända på både kunskaps- och körprov inom två månader för att få ett körkort utfärdat.

Målet med det sammanhållna provet var att påverka de blivande förarna till att göra den praktiska och den teoretiska utbildningen parallellt. Man antog att om provets båda delar hölls ihop, så skulle det göra att de blivande förarna genomförde teori- och körutbildning parallellt och att de därigenom skulle vara färdigutbildade när de kom till provet. Man försökte således

styra upplägget av utbildningen via provet. När modellen för sammanhållet prov infördes sågs en positiv effekt i form av en ökad godkännandefrekvens, men med tiden har den effekten avtagit.

Sedan 2008 har flera av de bestämmelser som tillsammans utgjorde grunden för det sammanhållna provet tagits bort. Bestämmelsen om att blivande förare skulle boka kunskapsprov och körprov samtidigt togs bort 2020. Likaså bestämmelsen om att den blivande föraren oavsett resultat på kunskapsprovet skulle göra ett körprov innan ett nytt kunskapsprov fick avläggas. Det enda som idag finns kvar av bestämmelserna som infördes 2008 är den kortare giltighetstiden för kunskapsprov. Den är dock ändrad från två till fyra månader.

Transportstyrelsens ser fortfarande många fördelar med att den teoretiska och den praktiska utbildningen hålls samman. För att uppnå detta behöver de blivande förarna redan i början av sin utbildning få information om utbildningens olika delar och hur utbildningen bör läggas upp. Därför föreslår vi att alla blivande förare i samband med att de ansöker om körkortstillstånd får sådan information, se förslag i avsnitt 6.5. Information om sammanhållen utbildning bör också ges till handledare i den nya handledarutbildningen, se avsnitt 6.6. På så vis kan handledarna bidra till att blivande förare förstår vikten av att teori och praktik integreras.

Giltighetstiden regleras fortsatt i myndighetsföreskrifter

Transportstyrelsen har övervägt om kunskapsprovets giltighetstid fortsatt ska regleras i föreskrifter, eller om bestämmelsen ska införas i körkortsförordningen. Vår bedömning är att bestämmelsen fortsatt ska regleras i myndighetsföreskrifter. Bedömningen grundar sig på följande:

- I 5 kap. TSFS 2012:41 regleras giltigheten för prov för fler behörigheter än behörighet B. I detta läge önskar vi endast ändra giltighetstiden för kunskapsprovet för behörighet B. Om giltigheten för prov ska regleras i förordning bör alla delar som styr provs giltighet flyttas dit, exempelvis att ett prov inte får tillgodoräknas efter återkallelse. Samtidigt bör i så fall även giltigheten för kunskapsprov för traktor och förarprov för förarbevis, som idag regleras i föreskrifter, införas i förordningen. Detta innebär att vi skulle behöva föreslå ändringar som inte omfattas av detta uppdrag.
- Ändringen innebär att vi lättar upp kraven. Om läget hade varit det omvända, att vi skärpt kraven, hade det inneburit en inskränkning för de blivande förarna och då hade det funnits skäl att införa bestämmelsen i förordning.

I ett framtida arbete kan det finnas skäl att överväga om alla bestämmelser som styr provs giltighet bör införas i en förordning.

6.10.4 Förväntade effekter

Förarutbildningssystemet

Förslaget väntas leda till en minskad belastning på förarprovningen. Om utvecklingen fortsätter på samma sätt som under de tre senaste åren kommer det att innebära i genomsnitt 11 000 färre kunskapsprov per år. Det kan dessutom leda till ett minskat antal körprov.

Blivande förare

Förslaget väntas leda till att blivande förare som blivit godkända vid kunskapsprovet inte behöver visa upp sina kunskaper på nytt förrän efter ett år.

Förslaget väntas också leda till att den blivande föraren får mer tid att förbereda sig för körprovet utan att känna stress för att kunskapsprovets giltighetstid ska hinna löpa ut. Detta väntas leda till att fler blivande förare väntar med att göra körprov tills de är tillräckligt förberedda.

6.10.5 Konsekvenser

Den blivande föraren

Förslaget innebär att blivande förare som gjort ett godkänt kunskapsprov slipper den kostnad som ytterligare ett kunskapsprov medför, förutsatt att proven görs inom ett år.

Om man utgår från att utvecklingen fortsätter som den sett ut under de tre senaste åren så kommer i genomsnitt 11 000 blivande förare per år spara in kostnaden för ytterligare kunskapsprov. Varje extra provtillfälle kostar den blivande föraren 325–400 kronor.

Trafikverket

Förslaget väntas leda till att Trafikverket behöver anordna färre prov i snitt per blivande förare. Detta i första hand för att de blivande förarna inte behöver göra om kunskapsprovet förrän efter ett år, men också för att fler blivande förare troligen kommer att vänta med att göra körprovet tills de verkligen är redo och därmed har bättre möjlighet att bli godkända.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen behöver genomföra ett föreskriftsarbete för att ändra aktuella föreskrifter.

6.11 Tid för körprov

Bedömning

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

Idag avsätter Trafikverket totalt 45 minuter till körprovet. Denna tid ska omfatta inledande information, inställningar, säkerhetskontroll, körning, särskild manövrering, avslutning och återkoppling efter provet. Enligt nuvarande regelverk ska den blivande föraren köra mot angivet mål eller angiven färdväg under minst 25 minuter av denna tid. Den totala provtiden är inte reglerad.

6.11.1 Problemformulering

Det kan idag vara svårt att hinna med allt som ska göras under körprovet på 45 minuter. Detta kan bero på att

- det uppstår problem som försenar identitetskontrollen, exempelvis sen ankomst eller tekniska problem
- provtagaren av olika anledningar, exempelvis språksvårigheter, behöver extra förtydliganden och information när provet inleds
- säkerhetskontrollen och informationen om Trafikverkets bil tar längre tid än beräknat
- något vid körning i trafik gör att förarprövaren har behov av att pröva en liknande situation igen, vilket leder till att körtiden blir längre än minimitiden 25 minuter
- provtagaren av olika anledningar, exempelvis språksvårigheter, behöver extra förtydliganden, mer utförlig återkoppling och annan information när provet avslutas.

Om blivande förare inte får tillräckligt med information när provet inleds och upplever provet som stressigt, blir det svårare att prestera bra. Om det inte finns möjlighet att låta provtagare göra om moment som de lyckats mindre bra med får de inte möjlighet att visa att de faktiskt behärskar det och att det inte ska utgöra skäl till underkännande vid en helhetsbedömning. Om det inte finns tillräcklig tid för återkoppling efter ett underkänt prov blir det svårare för blivande förare att förstå vad de behöver öva mer på.

6.11.2 Trafikverkets förslag på åtgärder

På Trafikverket undersöker man för närvarande olika sätt att få tiden för provet att räcka till. Några av Trafikverkets förslag på åtgärder är följande:

- För att undvika förseningar på grund av sen ankomst kan provtagaren få en tid 20 minuter innan själva provet startar, för att skanna sin legitimation se en inledningsfilm. Trafikverket bedömer att detta bör spara tid och administration för förarprövaren.
- För att skapa mer flexibilitet föreslås 5 minuters ”ställtid” mellan varje körprov. Det är tid som redan finns i dagens planering men som inte fördelats på detta sätt.

6.11.3 Alternativa lösningar

Om Trafikverket inför åtgärder för att skapa mer flexibilitet och använda provtiden på ett effektivare sätt, är det möjligt att problemen minskar eller upphör. Om situationen inte förbättras kan man behöva ta till andra grepp. I den rapport om översynen som publicerades 2019 fanns förslaget att längden och innehållet på det nuvarande körprovet skulle ses över och att tiden skulle förlängas från 45 till 50–55 minuter. En sådan åtgärd skulle medföra bättre förutsättningar att hinna med provets alla delar och därmed bidra till att lösa de problem som beskrivs ovan.

Konsekvenser av alternativa lösningar

Utökad tid för prov skulle göra det lättare att hinna med allt som ska göras under provpasset utan att ta förarprovvarnas paustid i anspråk. Förarprovvarna skulle ha mer tid för inledningen och för återkoppling efter provet, vilket skulle underlätta vid språksvårigheter. Många blivande förare menar att nervositet bidragit till att de fått underkänt. Med lite mer tid skulle de blivande förare som upplever provsituationen som stressande kunna få en lugnare inledning. Förarprovaren skulle få tid att göra en bättre bedömning av den blivande förarens kompetens, antingen genom att pröva en liknande situation igen om så krävs, eller genom att täcka in provinnehållet lite bredare eller djupare. Eftersom innehållet i varje prov utgör ett stickprov och inte kan täcka in allt en förare ska kunna, innebär mer tid ett bättre underlag för bedömningen.

Men längre prov kan leda till att förarprovvarna inte hinner med lika många prov under en dag. Om varje förarprovare genomför färre prov per dag kommer det att krävas fler förarprovare för att genomföra lika många prov. För att behålla samma kapacitet som idag bedömde Trafikverket 2021 att det skulle behövas ca 45 nya förarprovare, som dessutom skulle behöva utbildning under ett år. Vilken kapacitet som är nödvändig för förarprovsvksamheten beror förstås på hur många prov som genomförs. I slutet av 2022 minskade efterfrågan på prov.

Enligt nuvarande arbetssätt genomför Trafikverket nio körprov per dag för behörighet B. Om Trafikverket genomför åtta prov per dag i stället för nio, skulle det innebära ett inkomstbortfall på cirka 26 miljoner kronor. Om bortfallet ska finansieras med en avgiftshöjning för körprov B krävs ett regeringsbeslut. Enligt Trafikverkets beräkningar skulle det krävas en avgiftsökning på cirka 100 kronor för att täcka ett sådant bortfall (utifrån de förutsättningar som rådde 2023).

Våren 2024 skickades ett förslag om ändrade avgiftsnivåer ut på remiss³⁰. Avgifterna har varit oförändrade sedan 2014. (Däremot har avgiften för att

³⁰ promemoria-andring-av-vissa-avgifter-for-prov-samt-digital-fotografering-for-korkort.pdf (regeringen.se)

hyra en av Trafikverkets bilar under provet ökat från 400 till 800 kronor sedan dess.) 2019, 2023 och 2024 har Trafikverket lämnat in förslag om nya avgifter, se avsnitt 3.3.1. Som skäl har man angett bristande kostnadstäckning samt förändrade förutsättningar i verksamheten och omvärlden.

I sina föreslagna avgiftshöjningar har Trafikverket inte utgått eventuella förändringar av antalet prov utan hänvisat till prognoser om ackumulerat underskott till följd av ökade kostnader och inflation. Om Trafikverket får gehör för sina förslag så bedöms balans i ekonomin med fullkostnadstäckning uppnås 2026.

6.12 Tillsyn över förarprovningen

Förslag

Bestämmelserna om tillsyn över förarprovningen i körkortslagen och körkortsförordningen ska ändras så att Transportstyrelsen får möjlighet att meddela förelägganden mot den som bedriver förarprovning.

Föreläggandena ska kunna förenas med vite.

6.12.1 Problemformulering

Transportstyrelsen utövar tillsyn över förarprovningen för behörighet B, som bedrivs av Trafikverket, Försvarsmakten och gymnasieskolor. Med förarprovning avses verksamhet som rör förarprov vilket inbegriper både kunskapsprov och körprov. Tillsynen av förarprovningen kan avse till exempel provens innehåll och genomförande.

Förarprovning bedrivs utifrån att Transportstyrelsen får förordna tjänstemän vid Trafikverket och Försvarsmakten samt lärare vid gymnasieskolan eller den kommunala vuxenutbildningen som förarprovare (3 kap. 10 § körkortsförordningen). Om Transportstyrelsen vid tillsynen upptäcker brister som kan härledas till en enskild förarprovare, kan Transportstyrelsen återkalla förordnandet för förarprovaren i fråga.

Många av de brister som Transportstyrelsen upptäcker i samband med tillsyn kan dock inte hänföras till en enskild förarprovare. I stället handlar det om organisatoriska brister hos myndigheten, det enskilda förarprovskontoret, förbandet eller skolan. Sådana brister kan man i dagsläget inte angripa i tillsynen. Det rör sig dock om brister som i förlängningen kan skada tillförlitligheten till och ändamålet med förarprovningen. Om provningen är orättvis kan det påverka rättssäkerheten, och i förlängningen även trafiksäkerheten, negativt. Det är därför av stor vikt att regelverket ger möjlighet till en effektiv tillsyn.

6.12.2 Lösningsförslag

Vi föreslår att Transportstyrelsen ska få meddela förelägganden, om det i samband med tillsyn visar sig att det finns organisatoriska brister hos den som bedriver förarprovning. Föreläggandena ska kunna förenas med vite.

Bestämmelser om detta införs genom ändringar i körkortslagen och körkortsförordningen.

6.12.3 Skäl till förslag

Främst organisatoriska brister upptäcks vid tillsyn

De brister som identifieras i samband med tillsynen över förarprovningen är i många fall av organisatorisk karaktär och har inte med enskilda förarprovare att göra.

Ett exempel på denna typ av organisatorisk brist som har identifierats vid tillsyn över Trafikverket, är körtiden vid körprovet.

Provdeltagaren ska köra mot angivet mål eller efter angiven färdväg i sammanlagt minst 25 minuter (Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:43) om förarprov, behörighet B). Vid tillsyn har Transportstyrelsen dock sett exempel på att körtiden varit kortare än föreskrivna 25 minuter och i andra fall har körtiden visserligen varit 25 minuter men körprovet har varit forcerat. Resultatet blir att förarprovaren får ett begränsat bedömningsunderlag att fatta beslut utifrån. En orsak till den här bristen är att de 45 minuter som Trafikverket avsätter för ett körprov inte alltid räcker för att hinna med 25 minuters körning och övriga moment. Provtiden ska, utöver körningen, räckta till mottagande, ID-kontroll, information om vad som ska bedömas, säkerhetskontroll, manövermoment och en avslutning, där beslutet ska motiveras.

Ett annat exempel på en organisatorisk brist har att göra med geografiska förutsättningar. Det kan antingen vara att provorten är för liten, så att körmiljön inte blir tillräckligt krävande för att provkriterierna ska kunna uppfyllas, eller så kan provlokalen på en större ort vara placerad i ett så centralt och tättbebyggt område att det inte finns tid att hinna uppfylla provkriterierna under provtidens gång. Ett exempel på det senare är när en del av provtiden måste tillbringas i bilkö.

Vid förarprov som avläggs vid en gymnasieskola är ett exempel på en organisatorisk brist att lärare inte alltid har grundverktygen för att göra rätt. Det är föreskrivet att den blivande föraren ska ha undervisats av den förarprovare som förrättar provet i såväl teoretiska som praktiska moment. Det finns även allmänna råd om att förarprovaren ska ha deltagit under minst 40 procent av undervisningstiden (Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:41) om förarprov, gemensamma bestämmelser).

Vid tillsyn har Transportstyrelsen sett exempel på förarprövare som förrättat prov trots att de aldrig, eller i mindre utsträckning än 40 procent, varit delaktiga i elevens undervisning. Konsekvensen av detta kan bli att förarprövaren får ett otillräckligt bedömningsunderlag.

Viktigt med effektiva verktyg så att organisatoriska brister kan åtgärdas

Eftersom en stor andel av de brister som upptäcks vid tillsyn är av organisatorisk karaktär är det viktigt att Transportstyrelsen har effektiva verktyg för att komma åt dessa. I första hand är de verktyg som används vid tillsyn förelägganden och förbud som kan förenas med vite. Exempel på sådan lagstiftning inom Transportstyrelsens område som rör Trafikverket eller andra statliga myndigheter är tillsyn enligt lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar, järnvägsmarknadslagen (2022:365), luftfartslagen (2010:500) och lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.

Transportstyrelsen anser därför att det är rimligt att lagstiftningen om tillsyn över förarprovningen kompletteras med bestämmelser som innebär att myndigheten får meddela förelägganden då organisatoriska brister identifierats i samband med tillsynen. För att verktyget ska vara tillräckligt effektivt bör föreläggandena kunna förenas med vite. Här finns ingen anledning att göra skillnad mellan den statliga förarprovningen på Trafikverket och Försvarsmakten och förarprovning i gymnasieskolans och den kommunala vuxenutbildningens regi. Därigenom uppnås också en enhetlighet och likabehandling.

6.12.4 Skäl till bedömningar

Förarprovsverksamheten är inte tillståndspliktig, till skillnad från många andra verksamheter som Transportstyrelsen bedriver tillsyn över. Det finns således inget tillstånd att återkalla om det visar sig att verksamheten inte bedrivs i enlighet med lagstiftningen. Vår bedömning är att det inte behövs någon möjlighet att förbjuda förarprovsverksamhet på grund av brister som identifieras vid tillsyn. Möjligheten att meddela föreläggande, vid behov förenat med vite, bedöms som en tillräckligt anpassad åtgärd för att bristerna ska uppmärksammas och åtgärdas i högre grad.

6.12.5 Förväntade effekter

Förslaget väntas leda till att organisatoriska brister i förarprovsverksamheten i högre grad uppmärksammas och åtgärdas, vilket i sin tur väntas leda till en högre tillförlitlighet till förarutbildningssystemet som helhet.

Förslagets konsekvenser beskrivs i avsnitt 7.7.

6.13 Egenkontroll och systemtillsyn

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.

Tillståndshavarna inom förarutbildningssystemet, däribland trafikskolor och riskutbildare, spelar en avgörande roll i förarutbildningssystemet. Majoriteten av alla blivande förare utbildar sig på en trafikskola och går en riskutbildning. Därför är det avgörande att dessa bedriver en förarutbildning av god kvalitet. I resten av detta avsnitt omnämns tillståndshavare inom förarutbildningssystemet endast som tillståndshavare.

Transportstyrelsen har i uppgift att kontrollera att tillståndshavarna följer de regler som finns för deras verksamhet. De blivande förarna ska få en utbildning av god kvalitet. Medborgarna och näringslivet ska kunna förvänta sig att nya förare, via förarutbildningen, har förvärvat de kunskaper, erfarenheter och färdigheter som är nödvändiga för att bidra till en säker trafikmiljö.

I dagsläget bedriver Transportstyrelsen den traditionella formen av tillsyn, så kallad detaljtillsyn. Detaljtillsyn innebär att tillsynsmyndigheten konkret inspekterar olika förhållanden hos en verksamhet. Myndigheten kontrollerar att de som har ett tillstånd följer reglerna, det handlar om kontroll av enskilda krav.

Vi bedömer att vår tillsyn av tillståndshavare inom förarutbildningssystemet bör övergå till systemtillsyn och att egenkontroll hos tillståndshavarna bör bli ett verksamhetskrav. Systemtillsyn innebär att tillsynsmyndigheten granskar att tillståndshavarnas egna system för styrning och kontroll säkerställer en korrekt tillämpning av regelverket. En förutsättning för systemtillsyn är att tillståndshavaren har ett system för egenkontroll.

Egenkontroll

Egenkontroll innebär att tillståndshavare som bedriver en verksamhet, i detta fall en trafikskola, systematiskt följer upp, utvärderar, dokumenterar och förbättrar den egna verksamheten. Egenkontroll är ett verktyg som hjälper verksamhetsutövarna att själva identifiera brister, vidta åtgärder och arbeta med ständiga förbättringar.

Egenkontroll förutsätter att verksamheten har ett ledningssystem bestående av en samling rutiner för att leda och styra verksamheten. I ledningssystemet beskrivs hur olika arbetsuppgifter ska utföras inom

verksamheten så att lagar och regler följs. Ledningssystemet gör det möjligt för ledningen att styra så att rätt sak görs vid rätt tillfälle och på rätt sätt.

6.13.1 Skäl till bedömning

Systemtillsyn tydliggör ansvarsfördelningen

En fördel med egenkontroll och systemtillsyn är att ansvarsfördelningen mellan tillsynsmyndighet och verksamhetsutövare tydliggörs. En övergång till systemtillsyn handlar om att gå från att myndigheten kontrollerar detaljer till att ge tillståndshavarna tillit och ansvar. Ansvaret för utbildningens kvalitet ligger då hos tillståndshavarna, och genom sin egenkontroll förväntas de själva, i större uträkning än idag, upptäcka fel och brister och åtgärda dessa.

Det har redan införts egenkontroll och systemtillsyn inom andra områden, exempelvis inom inrikes sjöfart och inom spårtrafiken. Där har man sett att när tillståndshavarna får tillit och mer ansvar så tar de, generellt sett, också mer ansvar för sin egen verksamhet.

Ökad regelefterlevnad

Rätt utförd leder systemtillsyn inte bara till att enskilda brister åtgärdas, utan även till att man kan identifiera orsakerna till en brist och åtgärda dem. På så sätt minskar risken för att liknande fel och brister ska uppkomma igen, och man kan därmed förvänta sig en kontinuerligt ökad regelefterlevnad. Detta är också vad erfarenheterna från systemtillsyn inom till exempel inrikes sjöfart visar.

I fråga om förarutbildning kommer övergången till egenkontroll och systemtillsyn initialt att innebära att ett stort arbete behöver göras både hos tillståndshavarna och tillsynsmyndigheten – och det arbetet innefattar en kulturförändring från båda håll. På sikt kan vinsten räknas hem i form av ökad medvetenhet om risker och kvalitetsarbete hos tillståndshavarna samt i form av successivt bättre regelefterlevnad och därmed utbildning av god kvalitet till de blivande förarna.

Branschen positiv till systemtillsyn

Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) och Trafikutbildarna (TR) har i samråd varit positiva till en övergång till egenkontroll och systemtillsyn. STR beskriver att en del trafikskolor redan tillämpar olika former av egenkontroll, vilket hjälper dem att ha koll på den egna verksamheten.

STR bedömer att en övergång till egenkontroll och systemtillsyn skulle vara gynnsamt både för trafikskolor som håller hög kvalitet och för trafikskolor som har brister och skulle behöva förbättra sin verksamhet. Ett medskick från STR är att en övergång till egenkontroll och systemtillsyn kommer att ta tid. De framhåller att det kommer att vara en stor kulturförändring för

många trafikskolor. STR ställer sig positiva till att stötta sina medlemmar i övergången.

2016–2018 genomförde Transportstyrelsen ett projekt där förarutbildare fick prova att använda sig av egenkontroll. De utbildare som var kvar till slutet av projektet var i huvudsak positiva, och sa att de skulle fortsätta med egenkontroll i någon form även efter projektets slut. Utbildarna som deltog trodde att egenkontroll skulle kunna höja kvaliteten på utbildningen.

Ett effektivare och mer träffsäkert arbetssätt

Ibland finns en farhåga om att egenkontroll och systemtillsyn skulle kunna ge oseriösa tillståndshavare ännu större spelrum. Att vissa helt enkelt inte klarar av det egna ansvar som egenkontrollen innebär. Å andra sidan kan egenkontroll och systemtillsyn också innebära att tillsynsmyndigheten får möjlighet att styra om resurser och kan fokusera mer på oseriösa aktörer. Merparten av förarutbildarna väntas klara av att bedriva egenkontroll, och ha ett intresse av och en ambition att skapa en så bra verksamhet som möjligt. Dessa verksamheter kan tillsynsmyndigheten lägga mindre tid på, vilket ger mer utrymme att kontrollera verksamheter med större brister.

6.14 Ändring i Trafikverkets instruktion

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.

6.14.1 Problemformulering

För den som vill utbilda sig för att ta körkort kan det vara en utmaning att förstå hur systemet är uppbyggt och vilka roller olika aktörer har. Det gäller inte minst Trafikverkets och Transportstyrelsens roller, eftersom dessa båda myndigheter ansvarar för olika delar i förarutbildningssystemet.

I 5 § förvaltningslagen (2017:900) finns en uttrycklig bestämmelse om att en myndighet endast får vidta åtgärder som har stöd i rättsordningen. För att tillgodose detta ändamål finns normalt en instruktion, fastställd genom en förordning, för myndigheter under regeringen. Utöver denna finns bemyndiganden, uppgifter, skyldigheter m.m. i lagar och förordningar som reglerar ett visst område.

För Transportstyrelsen gäller förordningen (2018:1300) med instruktion för Transportstyrelsen. I den anges att Transportstyrelsen har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Det innefattar förarutbildning och förarprovning.

För Trafikverkets del är myndighetens roll inte lika tydlig. Det framgår inte uttryckligen av förordningen med instruktion för Trafikverket eller av någon annan författning att Trafikverket för statens räkning har ett huvudansvar för förarprovningen. Det finns endast bestämmelser som indirekt säger att det är Trafikverkets uppgift.

Trafikverket bör ha ett tydligt stöd för uppgiften att anordna förarprov i rättsordningen i enlighet med 5 § förvaltningslagen. Trafikverkets uppgift att anordna förarprov bör därför klargöras i författning.

6.14.2 Lösningförslag

För att förtydliga den rättsliga grunden för Trafikverkets ansvar för förarprovningen, krävs en ändring i författning. Ett sätt är att göra ett tillägg i förordningen med instruktion för Trafikverket, där verkets uppgifter finns angivna. Ett alternativ är att göra ett tillägg i körkortsförordningen (jämför 2 kap. 2 § taxitrafikförordningen). Eftersom det i 6 § 5 och 6 först nämnda förordning hänvisas till verksamhet som är förenlig med uppgifter som Trafikverket har, blir regleringen dock tydligast genom en ändring i instruktionen, och inte i körkortsförordningen. Det bör därför göras en ändring i 2 § förordningen med instruktion för Trafikverket att myndigheten har till uppgift att anordna förarprov.

I 2 § förordningen med instruktion för Trafikverket finns en uppräkningslista över olika uppgifter som Trafikverket har. Det föreslås ett tillägg av en sjuttonde punkt som anger att anordna förarprov är en uppgift.

6.14.3 Skäl till förslag

Förtydliga Trafikverkets uppgift i förarutbildningssystemet

Syftet är att förtydliga olika aktörers uppgift i förarutbildningssystemet. Detta handlar särskilt om att vilket ansvar de olika myndigheterna har och det är därför viktigt att både Transportstyrelsens och Trafikverkets ansvarsområden finns reglerade i författning. Att Trafikverkets ansvar för förarprovning regleras är även viktigt utifrån den bestämmelse i 5 § förvaltningslagen som säger att en myndighet endast får vidta åtgärder som har stöd i rättsordningen.

6.14.4 Förväntade effekter

Ett tillägg i Trafikverkets instruktion om att Trafikverket ska ansvara för förarprovningen väntas ge följande effekter:

- Transparensen om Trafikverkets roll i systemet ökar.
- Trafikverket får ett uttryckligt stöd i rättsordningen att anordna förarprov.

7 Konsekvensutredningar

I detta kapitel beskrivs konsekvenserna av de förslag som innebär ändringar i lag eller förordning.

7.1 Obligatoriska utbildningstillfällen

7.1.1 Vad är problemet?

Det är ett problem att blivande förare kommer till prov innan de är tillräckligt förberedda. Om de inte har de kunskaper och färdigheter som krävs blir de underkända och måste boka ytterligare prov. Att blivande förare kommer till prov innan de är redo kan dels bero på att de har svårt att värdera sin egen förarkompetens, dels på att de inte inser vilka mål de förväntas uppnå.

Idag finns möjlighet att ta upp självvärdering inom introduktionsutbildningen, men det görs inte alltid i den utsträckning som vore önskvärd. För att kunna köra bil på rätt sätt måste en blivande förare veta vad som är rätt beteende i olika situationer, vad som kan påverka beteendet och hur man utvecklar sitt tänkande för att kunna värdera sin kompetens och sin bilkörning i olika situationer. I kursplanen finns mål som rör självvärdering, men det finns indikationer på att det inte riktigt slagit igenom i utbildningen (Berg och Thulin, 2009).

Idag är det mer än 40 procent av provdeltagarna som behöver flera försök att klara uppkörningen, vilket leder till att Trafikverket måste lägga resurser på samma personer flera gånger. 57 procent av körproven är omprov. Det förekommer att blivande förare använder förarprov som ett tillfälle att få feedback på vad de behöver träna mer på. Istället för att anlita en trafikskola väljer de att lägga pengarna på prov och hoppas att de, om de har tur, kan få godkänt.

7.1.2 Vad ska uppnås?

Det övergripande målet är att blivande förare ska komma till provet när de är färdigutbildade och redo.

Ett delmål för att uppnå det övergripande målet är att blivande förare under utbildningen ska få möjlighet att träna på att bedöma sina egna kunskaper och färdigheter. Detta för att bättre kunna avgöra när de är färdigutbildade och därmed mogna för prov – och för att förbättra sin förmåga att handla trafiksäkert i olika situationer.

7.1.3 Vilka är lösningsalternativen?

Effekter om ingenting görs

Om ingenting görs kommer det fortsatt att vara möjligt att anmäla sig till prov utan att ha fått möjlighet att öva självvärdering på ett sätt som bidrar till en mer realistisk värdering av den egna förmågan.

Regleringsförslag

Transportstyrelsen föreslår att två obligatoriska vägledningstillfällen ska genomföras innan förarprovet.

Förslaget innebär att en ny paragraf införs i körkortslagen, 3 kap., 4 c §, för att det ska framgå att vägledning är obligatoriskt och vilka som undantas. Bestämmelserna ska inte tillämpas på förarutbildning inom gymnasieskolan eller Försvarsmakten, och gäller inte för dem som har haft svenskt B-körkort.

Bestämmelserna om obligatoriska vägledningstillfällen bör tillämpas först sex månader efter att reglerna träder i kraft. Detta för att blivande förare ska hinna genomföra vägledningstillfällena före provet.

Bemyndigande att föreskriva om vägledningstillfällen och rapportering av dessa förs in i 10 § lagen om trafikskolor och 12 § förordningen om trafikskolor. I och med bemyndigandet kan Transportstyrelsen i föreskrifter specificera innehåll, omfattning, form och syfte med vägledningstillfällena.

För information som förs in i vägtrafikregistret krävs förändringar i bilaga 2 vägtrafikdataförordningen (2019:382). Uppgift om vägledningstillfälle får inte gallras förrän körkort är utfärdat.

Ytterligare beskrivning av förslaget och skälen till detta finns i avsnitt 6.1.

7.1.4 Vilka är berörda?

De blivande förarna, utbildare, Trafikverkets förarprovning och Transportstyrelsen berörs av förslaget.

7.1.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?

Företag

Trafikskolor med tillstånd får möjlighet att erbjuda vägledningstillfällen.

De trafikskolor som väljer att erbjuda vägledningstillfällen behöver initialt

- upprätta utbildningsplaner
- förbereda undervisningen
- eventuellt fortbilda de lärare som ska hålla i vägledningstillfällena.

Att ta fram en undervisningsplan för vägledningstillfällen beräknas ta omkring 40 timmar. Till det kommer sedan kostnader för lärarnas löner samt för drivmedel och fordon. Det förväntas inte uppstå någon extra kostnad för lokaler, eftersom trafikskolor ofta redan har lämpliga lokaler. Trafikskolorna ska rapportera genomförda vägledningstillfällen till Transportstyrelsen, vilket innebär viss administration.

De blivande förarna kommer att betala för utbildningstillfällena, och företagen förväntas därmed få intäkter som ger dem full kostnadstäckning. Fri prissättning gäller, vilket innebär att varje trafikskola bestämmer hur mycket ett vägledningstillfälle ska kosta.

Vägledningstillfällena innebär att trafikskolorna får kontakt med blivande förare tidigt i utbildningen. Det kan bädda för en god relation och att blivande förare väljer att ta fler körlektioner. I Norge införde man en form av vägledningstillfällen när förarutbildningssystemet reformerades. Vid utvärderingen av det reformerade systemet kunde man se att reformen inneburit att blivande förare i genomsnitt valde att ta fler körlektioner.

För att få en gradvis övergång till det nya kravet är vägledningstillfällen inte ett absolut krav för de blivande förarna förrän efter ett halvår efter att reglerna ändrats. Det ger också större möjligheter att genomföra ett tillfälle i början och ett i slutet av utbildningen.

Eftersom även vägledningstillfällen ska omfattas av tillsyn kan det eventuellt påverka tillsynsavgift för trafikskolorna.

Medborgare

Förslaget berör alla blivande förare som inte tidigare haft svenskt B-körkort. Det innebär att de behöver betala för två vägledningstillfällen om 45–60 minuter vardera. Vår bedömning är att kostnaden ungefär kommer att motsvara två körlektioner. Priset för en körlektion varierar, men brukar ligga mellan 900 och 1 100 kronor. Detta skulle innebära att två vägledningstillfällen kan komma att kosta 1 800–2 200 kronor. Eftersom det är fri prissättning är det svårt att uppskatta ett mer exakt pris än så. Det kan hända att utbildare sänker priserna för att vinna konkurrensfördelar, men de kan också sätta ett högre pris än det vi har uppskattat. Drar vi en parallell till annat som ingår i utbildningen så ser vi att priserna skiljer sig mycket åt, se avsnitt 3.3.1.

Det skulle löna sig bättre för de blivande förarna att se till att de får feedback, vägledning och blir bättre på att bedöma sin förmåga under utbildningens gång än att lägga resurser på att göra flera underkända prov. Tanken är att vägledningstillfällena ska utveckla den blivande förarens förmåga att värdera sin egen kompetens. Genom att reflektera över sitt lärande kan man utbilda sig på ett mer ändamålsenligt sätt. Om de blivande

förarna har en klar bild av vad som krävs och vilken nivå de uppnått kan de anmäla sig till provet i rätt tid och om allt går väl behöver de inte göra mer än ett prov och undviker därmed kostnader för omprov.

För att kunna avgöra när det är bäst att genomföra vägledningstillfällena bör de blivande förarna och deras handledare ta till sig informationen i *Stöd för privat övningskörning*. Om handledaren följer med vid vägledningstillfällena kan det bidra positivt till den fortsatta övningskörningen.

För att det ska vara möjligt för de blivande förarna att genomföra vägledningstillfällen och rapportera vägledningstillfällen måste bestämmelserna om detta ha trätt i kraft. Om två vägledningstillfällen ska vara en förutsättning för att få göra prov bör det vara praktiskt möjligt att genomföra sådana innan, vilket förutsätter att inte reglerna tillämpas från samma datum. För att ge utbildare och blivande förare möjlighet att anpassa sig till de nya bestämmelserna är det därför inte krav på att genomföra vägledningstillfällena för att få göra prov under de första sex månaderna efter ikraftträdandet.

Staten, regioner eller kommuner

Om de blivande förarna gör prov först när de är färdigutbildade och redo innebär det färre omprov, vilket kommer att påverka de myndigheter som bedriver förarprovning. I förlängningen väntas förslaget leda till ett minskat tryck på förarprovningen.

Transportstyrelsen behöver initiera och genomföra ett föreskriftsarbete för att fastställa närmare bestämmelser om vägledningstillfällena.

Transportstyrelsen kommer också att behöva granska utbildarnas utbildningsplaner, vilket kan innebära en arbetsanhopning när reglerna om obligatoriska vägledningstillfällen införs.

Eftersom vägledningstillfällena blir ett obligatoriskt inslag i förarutbildningen är det av stor vikt att säkerställa kvaliteten på dessa tillfällen. Vägledningstillfällena ska därför omfattas av Transportstyrelsens tillsyn. Vi bedömer att Transportstyrelsen med anledning av detta förslag behöver ett utökat anslag för tillsynen av trafikskolor.

Transportstyrelsen kommer också att behöva utveckla sina IT-system, exempelvis för att möjliggöra rapportering av vägledningstillfällen. Även systemets koppling till Trafikverkets system behöver utvecklas för att uteblivna vägledningstillfällen (för de som inte är undantagna) ska behandlas som hinder för prov. Förväntade kostnader för IT-utveckling redovisas i avsnitt 8.4.

Förarutbildning för behörighet B inom gymnasieskolan eller Försvarsmakten omfattas inte av kravet på vägledningstillfällen, eftersom man där förutsätts arbeta med återkoppling och självvärdering inom ramen för en sammanhängande utbildning. Gymnasieskolorna och Försvarsmakten har inte alltid egna förarprövare, utan kan behöva anmäla eleven till Trafikverkets förarprövning. För att Trafikverket då ska tillåta gymnasieskolans eller Försvarsmaktens elever att göra förarprov, måste utbildaren i fråga ange en särskild skolkod när de anmäler eleven till förarprov för att det ska framgå att eleven inte omfattas av kravet på vägledningstillfällen.

Trafikverket behöver utveckla sitt bokningssystem så att systemet ger den blivande föraren en varning om att vägledningstillfällen inte har rapporterats in, i de fall en blivande förare försöker boka prov innan vägledningstillfällen är genomförda. Det skulle kunna göras på liknande sätt som man idag hanterar att riskutbildning inte inrapporterats. Om vägledningstillfällen inte har rapporterats in innan det är dags för prov räknas det som hinder för prov. Detta gäller dock inte om eleven anmälts till provet av en gymnasieskola eller Försvarsmakten (se ovan), och då ska inte heller någon varning om uteblivna vägledningstillfällen komma upp.

Utvecklingen av bokningssystemet beräknas kosta ca 40 000 kr, och implementeringen ca 40 000 kr.

Statens finanser

Transportstyrelsen behöver utökad anslag för regelutveckling, IT-utveckling och utökad tillsyn av trafikskolorna, se avsnitt 8.4.

7.1.6 Vilka bemyndiganden grundar sig beslutanderätten på?

Beslutanderätten grundar sig på regeringens bemyndigande i 10 § lagen (1998:493) om trafikskolor.

Beslutanderätten vad gäller personuppgifter som ska registreras, och gallring grundar sig i regeringens bemyndigande i 2 kap. 1 § vägtrafikdatalagen (2019:369).

7.1.7 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Regleringen strider inte mot den EU-rättsliga regleringen eftersom förarutbildning inte är reglerat i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort.

Transportstyrelsen bedömer att det inte är aktuellt med anmälan enligt tjänstedirektivet eller något annat anmälningsförfarande.

7.1.8 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

När det gäller tidpunkt för ikraftträdandet behöver följande hänsyn tas:

- Transportstyrelsen behöver tid för att ta fram föreskrifter och realisera förslaget i våra IT-system.
- Trafikskolorna behöver tid att förbereda sig för den nya delen i utbildningssystemet.

Transportstyrelsen föreslår att reglerna träder i kraft den 1 januari 2028. Detta datum förutsätter att beslut om författningsändringar fattas i tillräckligt god tid i förhållande till ikraftträdandet, så att trafikskolorna och Transportstyrelsen hinner genomföra det arbete som beskrivs ovan.

Vägledningstillfällen bör inte utgöra hinder för förarprov förrän sex månader efter att bestämmelserna om vägledningstillfällen trätt ikraft. Detta gäller bestämmelser i såväl lag och förordning som föreskrift.

Det kan finnas behov av speciella informationsinsatser i samarbete med berörda aktörer.

7.2 Fortbildning för trafiklärare och utbildningsledare

7.2.1 Vad är problemet?

Under arbetet med översynen av förarutbildningssystemet 2019 påtalades att kompetensen hos vissa trafiklärare brister. Såväl trafikskolebranschen som Transportstyrelsens inspektörer hade framfört att det finns brister i trafiklärarnas kompetens och förmåga.

Trafikskolechefen har idag ansvar för trafiklärarens fortbildning, men det är inte alltid tillräckligt.

För förarprövare finns minimikrav om fortbildning, men inte för trafiklärare och utbildningsledare.

För förarprövare finns det krav på regelbunden fortbildning i EU:s körkortsdirektiv, bilaga IV. Fortbildningen syftar till att bevara och uppdatera nödvändiga kunskaper och färdigheter samt utveckla ny kompetens som blivit nödvändig för utövande av yrket.

De utbildare inom gymnasieskolan och Försvarsmakten som också har förordnande som förarprövare omfattas av körkortsdirektivets krav, men inte övriga förarutbildare. Vi anser att det är minst lika viktigt att trafiklärare får regelbunden fortbildning, och föreslår därför en liknande nationell reglering för dessa.

7.2.2 Vad ska uppnås?

Förslaget syftar till att åstadkomma en högre och jämnare kompetensnivå hos trafiklärare och utbildningsledare. Det gynnar kvaliteten i förarutbildningen.

7.2.3 Vilka är lösningalternativen?

Regleringsförslag

Förslaget är att ett krav på fortbildning införs i en ny paragraf, 4 a, i lagen om trafikskolor, och att ett nytt bemyndigande att föreskriva om fortbildning införs i 10 § samma lag. Genom ett bemyndigande i 12 § förordningen om trafikskolor får Transportstyrelsen rätt att föreskriva om fortbildning. I föreskrifter kan sedan innehåll och frekvens preciseras.

Effekter om ingenting görs

I lagen om trafikskolor anges att trafikskolechefen svarar för att trafikskolan drivs på ett sådant sätt att kravet på god förarutbildning blir tillgodosett. Sedan tidigare anges i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2006:65) om trafikskolor att trafikskolechefen ansvarar för att personalen får fortlöpande och dokumenterad utbildning inom författnings- och trafiksäkerhetsområdet samt för den eller de förarbehörigheter som personalen undervisar i. Vår bedömning är att dagens reglering är för vag för att få den önskade effekten, och om ingenting görs kommer detta att kvarstå.

Trafiklärare som inte får regelbunden uppdatering riskerar att ha inaktuella kunskaper om trafikregler, teknik och pedagogik. Om trafiklärarnas kunskaper inte uppdateras kan det påverka kvaliteten på körkortsutbildningen och därmed blivande förares förberedelse för körkortsprovet.

Utebliven fortbildning skulle göra att de föreslagna vägledningstillfällena inte kan genomföras på ett sätt som ger full effekt.

7.2.4 Vilka är berörda?

Trafikskolorna och de lärare och utbildningsledare som arbetar vid trafikskolor är direkt berörda. De elever som de undervisar påverkas indirekt.

7.2.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?

Företag

Tillståndshavare och trafikskolechef får ett tydligare krav på vad det innebär att se till att personalen fortbildas. Närmare bestämmelser om omfattning och frekvens anges på föreskriftsnivå. Om trafikskolechefen redan idag tar ansvar för personalens fortbildning borde inte den nya regleringen innebära några ytterligare kostnader, men för trafikskolor som inte tidigare fortbildat

sin personal kan nya kostnader uppstå. Dessa kostnader kommer att täckas av intäkter från deras kunder. Fortbildning förväntas ge mer kompetent personal vilket är en konkurrensfördel för företagen.

Medborgare

Förslaget förväntas leda till att de blivande förarna utbildas av trafiklärare med högre kompetens.

Staten, regioner eller kommuner

Transportstyrelsen behöver ta fram föreskrifter om fortbildning. Det är viktigt att säkerställa kvaliteten på fortbildningen. Detta görs genom Transportstyrelsens tillsyn. Vi utövar redan idag tillsyn över förarutbildningen. Om förslaget genomförs kommer vi också att utöva tillsyn utifrån de nya fortbildningskraven. Vår bedömning är att Transportstyrelsen med anledning av detta kommer att behöva ett utökad anslag för tillsyn av trafikskolor.

Statens finanser

Transportstyrelsen behöver utökad anslag för regelutveckling och utökad tillsyn av trafikskolorna.

7.2.6 Vilka bemyndiganden grundar sig beslutanderätten på?

Beslutanderätten grundar sig på regeringens bemyndigande i 10 § lagen om trafikskolor.

7.2.7 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Det finns ingen EU-rättslig eller annan internationell reglering som reglerar detta.

7.2.8 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

När det gäller tidpunkt för ikraftträdandet behöver följande hänsyn tas:

- Transportstyrelsen behöver tid för att ta fram föreskrifter.
- Utbildarna behöver få tid att uppfylla kraven inom de ramar som fastställs.

Transportstyrelsen föreslår att författningsändringarna träder i kraft den 1 januari 2028.

Det kan finnas behov av speciella informationsinsatser i samarbete med berörda aktörer.

7.3 Krav på introduktionsutbildning tas bort

2006 infördes krav på en introduktionsutbildning för blivande förare och handledare. Syftet med introduktionsutbildningen är att ge blivande förare och handledare en vägledning inför den privata övningskörningen. Målet är att den därigenom ska bidra till en effektiv körkortsutbildning samt främja trafiksäkerheten och miljön såväl under som efter körkortsutbildningen.

7.3.1 Vad är problemet?

Utvärderingar har visat att den introduktionsutbildning som idag bedrivs inte alltid når de avsedda målen. En utmaning med dagens introduktionsutbildning är att det finns två målgrupper – de blivande förarna och de blivande handledarna – och det har visat sig vara svårt att få till upplägg och innehåll som fullt ut passar två målgrupper med så pass olika erfarenheter och behov.

7.3.2 Vad ska uppnås?

Ett förarutbildningssystem med utbildningsmoment som bidrar till en effektiv körkortsutbildning.

7.3.3 Vilka är lösningalternativen?

Effekter om ingenting görs

Om ingenting görs kommer det fortsatt ställas krav på att alla blivande förare som önskar övningsköra privat och alla handledare ska genomgå en introduktionsutbildning. Denna introduktionsutbildning når dock inte alltid når de avsedda målen.

Regleringsförslag

Transportstyrelsen föreslår att kravet på introduktionsutbildning tas bort för både blivande förare och handledare.

Nuvarande bestämmelser som rör introduktionsutbildningen i körkortslagen och körkortsförordningen tas bort:

- krav på att genomgå introduktionsutbildning
- tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet
- tillsyn över utbildningsverksamheten
- återkallelse av meddelade tillstånd
- rapportering av genomförda utbildningar

Vägtrafikdataförordningen anpassas till de nya förutsättningarna och en övergångsbestämmelse så genomförda introduktionsutbildningar kan tillgodoräknas under viss tid införs i körkortslagen.

7.3.4 Vilka är berörda?

De blivande förarna och handledarna samt utbildarna och Transportstyrelsen.

7.3.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?

Företag

Företag som bedriver introduktionsutbildning kommer att påverkas av regleringen. Idag är merparten av de som bedriver introduktionsutbildning trafikskolor, men det finns också företag som bedriver introduktionsutbildning utan att vara trafikskola. Det kan exempelvis handla om företag som bara bedriver introduktionsutbildning eller företag som bedriver introduktionsutbildning och riskutbildning. I början av 2024 fanns det 638 företag med trafikskoletillstånd och tillstånd att bedriva introduktionsutbildning, och 42 företag som enbart hade tillstånd att bedriva introduktionsutbildning.

De företag som bedriver introduktionsutbildning kommer inte längre att kunna göra det. I vissa fall kan det innebära att hela verksamheten behöver läggas ner; för en trafikskola innebär det att en del av deras verksamhet berörs.

De företag som idag bedriver introduktionsutbildning kommer att förlora de intäkter som denna verksamhet ger idag. Samtidigt kommer de inte längre att ha några kostnader som är förknippade med att bedriva introduktionsutbildning.

Konsekvenserna för de företag som även bedriver trafikskola bör ses tillsammans med konsekvenserna av förslagen om handledarutbildning och vägledningstillfällen. Dessa företag kommer inte längre att kunna bedriva introduktionsutbildning, men får samtidigt möjligheten att bedriva handledarutbildning för blivande handledare och genomföra vägledningstillfällen för blivande förare. Läs mer om dessa förslag och konsekvenserna för företag i avsnitt 7.1 och 7.4.

Medborgare

De blivande förare som önskar övningsköra privat kommer inte längre att behöva gå en introduktionsutbildning. Detta kommer att innebära en minskad kostnad om 300–700 kronor. Personer som ska handleda en blivande förare vid privat övningskörning kommer inte längre att behöva gå en introduktionsutbildning. Detta kommer att innebära en minskad kostnad om 300–700 kronor.

I detta uppdrag föreslås att de blivande handledarna istället ska gå en särskild handledarutbildning; se mer om detta förslag samt konsekvenserna för de blivande handledarna i avsnitt 7.4.

Staten, regioner eller kommuner

Transportstyrelsens kostnader och intäkter som hör ihop med prövning av tillstånd för att bedriva introduktionsutbildning samt med relaterad tillsyn och registerföring, kommer att upphöra.

Transportstyrelsen behöver avveckla den IT-lösning som finns för hanteringen av introduktionsutbildningen. Förväntade IT-kostnader redovisas i avsnitt 8.4.4.

När lärare vid introduktionsutbildning inte längre finns kvar som ett reglerat yrke, behöver informationen uppdateras. Yrket kommer till exempel att behöva tas bort från EU:s databas över reglerade yrken. Detta är uppgifter som faller på Universitets- och högskolerådet.

Konsekvenserna bör ses tillsammans med konsekvenserna av den föreslagna handledarutbildningen i avsnitt 7.4.

Statens finanser

Om introduktionsutbildningen utgår innebär det minskade kostnader för Transportstyrelsen för såväl prövning som tillsyn. Vi bedömer dock att Transportstyrelsen på sikt kommer att ha ungefär samma kostnader för prövning och tillsyn för den föreslagna handledarutbildningen som vi har idag för introduktionsutbildningen. Transportstyrelsen behöver därmed behålla detta anslag.

7.3.6 Vilka bemyndiganden grundar sig beslutanderätten på?

Beslutanderätten grundar sig på regeringens bemyndigande i 10 kap. 1 § körkortslagen, 2 kap. 1 § vägtrafikdatalagen samt 8 kap. 7 § regeringsformen.

7.3.7 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Regleringen strider inte mot den EU-rättsliga regleringen eftersom introduktionsutbildning inte är reglerat i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort.

7.3.8 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Tidpunkten behöver sammanfalla med den tidpunktbestämmelserna om handledarutbildning träder i kraft. Därför föreslås 1 januari 2028.

Särskilda informationsinsatser kan behövas gentemot utbildarna, särskilt de som inte har trafikskoletillstånd.

7.4 En ny handledarutbildning

7.4.1 Vad är problemet?

Den som blir handledare till en blivande förare är ofta en förälder, nära släkting eller någon annan i den närmaste bekantskapskretsen. Det är någon som har haft B-körkort i minst fem år men som i övrigt oftast inte har någon särskild kompetens när det gäller att lära ut hur man kör bil och hur man kan lägga upp den privata övningskörningen på ett välfungerande sätt. I syfte att ge både handledare och blivande förare en vägledning inför den privata övningskörningen infördes 2006 en introduktionsutbildning som alla blivande handledare och blivande förare måste gå innan den privata övningskörningen får påbörjas.

Utvärderingar visar dock att den introduktionsutbildning som idag bedrivs inte når de avsedda målen, se avsnitt 6.4.1. De brister som finns i planering, struktur och innehåll som introduktionsutbildningen skulle avhjälpa för den privata övningskörningen kvarstår således.

7.4.2 Vad ska uppnås?

Det övergripande målet är att ge de blivande förarna en effektiv och välfungerande privat övningskörning. För att uppnå detta behöver handledarnas kunskapsnivå och förmåga stärkas.

7.4.3 Vilka är lösningalternativen?

Effekter om ingenting görs

Om ingenting görs kommer det även fortsättningsvis genomföras privat övningskörning med bristande kvalitet. Handledare får ingen utökad kunskap och stärkt förmåga att kunna genomföra en väl fungerande och bra övningskörning.

Alternativa regleringsförslag

Ett alternativ som utretts är om undervisningen enbart ska få utföras av trafiklärare då trafiklärare har lämplig kompetens för uppgiften. Det skulle medföra att handledarutbildning endast skulle få bedrivas av trafikskolor. Trafikskolor har tillstånd meddelat av Transportstyrelsen, och på trafikskolorna finns en lärarkår som har den kompetens som krävs för att undervisa på den nya utbildningen. Mycket talar också för att det huvudsakligen kommer att vara trafikskolor som kommer att vilja bedriva denna utbildning.

Fördelarna med ett sådant alternativ skulle vara att företag som bedriver trafikskola inte behöver söka ytterligare ett tillstånd för att bedriva handledarutbildning. Ett nytt tillstånd medför ytterligare avgifter och administration för företagen. Utöver att göra själva ansökan, måste företaget

anmäla redan godkända trafiklärare som ska undervisa för det nya tillståndet.

Det alternativa regleringsförslaget skulle dock innebära en begränsning av näringsfriheten genom att företag som inte är trafikskolor men som har motsvarande kompetens inte får verka på marknaden genom att bedriva handledarutbildningen. Det begränsar konkurrensen och motverkar en effektiv resursfördelning i samhället som generellt kommer konsumenterna till godo. Den enskilde får ett mindre utbud att välja mellan och risken är att priset blir högre med tanke på sambandet mellan tillgång och efterfrågan. Handledarutbildning, som inte är sådan förarutbildning som avses i lagen om trafikskolor, bör efter tillståndsprövning kunna ges med likvärdig kvalitet av andra verksamhetsutövare än trafikskolor. Den sammantagna bedömningen är att den begränsning som förslaget innebär inte är proportionell och att det därför inte lämpligt.

Regleringsförslag

Utbildning av handledare är inte förarutbildning, vilken regleras i lagen om trafikskolor i dess nuvarande lydelse. Godkända trafiklärare anses ha lämplig kompetens för att undervisa på handledarutbildningen, men det kan även finnas sådan kompetens utanför trafikskolorna. Vi anser därför att den bästa lösningen är att det krävs ett särskilt tillstånd för att bedriva handledarutbildning, på samma sätt som för introduktions- och riskutbildning idag. Ett sådant tillstånd kan sökas av såväl trafikskolor som andra aktörer med lämplig organisation och kompetens.

Transportstyrelsen föreslår att den som vill bli handledare måste genomgå en handledarutbildning för att kunna godkännas som handledare.

Handledarutbildningen ska innehålla det handledaren behöver för att kunna stödja blivande förare under deras utbildningsresa på ett bra och effektivt sätt. Utbildningen ska även omfatta andra delar så som handledarens rättsliga ansvar vid körning och den blivande förarens begränsningar och tänkbara felhandlingar vid körning.

Handledarutbildning ska få bedrivas av fysiska eller juridiska personer som har beviljats tillstånd av Transportstyrelsen. Tillstånd får den som uppfyller vissa krav på kompetens och lämplighet. Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över utbildningsverksamheten och få möjlighet att återkalla tillstånd om tillståndskraven inte längre uppfylls och i fall där krav som följer av föreskrifter inte följs i utbildningsverksamheten. Tillståndshavaren ska medverka vid och bistå Transportstyrelsen i samband med tillsyn. Den som inte meddelas tillstånd eller fått sitt tillstånd återkallat, ska få möjlighet att överklaga besluten.

Den som anordnar handledarutbildning ska rapportera genomförda utbildningar till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen ska föra in uppgifterna i vägtrafikregistret. I vägtrafikregistret ska även uppgifter om tillstånd föras in.

Transportstyrelsen får möjlighet att meddela föreskrifter om handledarutbildning, om tillstånd att bedriva handledarutbildning och om tillsyn över handledarutbildning.

I 4 kap. körkortslagen (1998:488) och 4 kap. körkortsförordningen (1998:980) införs bestämmelser om

- krav på att genomgå handledarutbildning
- tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet
- tillsyn över utbildningsverksamheten
- återkallelse av meddelade tillstånd
- rapportering av genomförda utbildningar.

I 8 kap. körkortslagen och 8 kap. körkortsförordningen införs bestämmelser om överklagande och bemyndiganden.

För att kunna godkännas som handledare ska den sökande ha genomgått en handledarutbildning. Eftersom handledarutbildningen inte kommer kunna genomgås förrän företag har fått tillstånd och startat sin utbildningsverksamhet, kommer introduktionsutbildningen att finnas kvar i ett halvår efter ikraftträdandet. Handledarutbildningen och introduktionsutbildningen kommer under den tiden att erbjudas parallellt för att få en smidig övergång till den nya utbildningen. En övergångsbestämmelse om detta införs i körkortslagen.

De uppgifter som ska registerföras med anledning av den nya utbildningen läggs till i bilaga 2 och 3 till vägtrafikdataförordningen (2019:382). Detsamma gäller bestämmelser om hur dessa uppgifter ska gallras.

Handledarutbildningen väntas leda till att handledarna får bättre förmåga att planera och strukturera den privata övningskörningen. När kompetensen höjs för handledarna stärks deras förmåga att lära ut vilket ger goda förutsättningar för den blivande föraren.

Ytterligare beskrivning av förslaget och skälen till detta finns i avsnitt 6.6.

7.4.4 Vilka är berörda?

Regleringsförslaget berör dem som vill bli handledare, dem som vill bedriva handledarutbildningen, Transportstyrelsen, Trafikverket och de blivande förarna.

7.4.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?

Företag

Fysiska och juridiska personer får möjlighet att ansöka om tillstånd att bedriva handledarutbildning. Den som väljer att ansöka betalar en prövningsavgift till Transportstyrelsen. Avgiften väntas bli 8 500–9 500 kronor.³¹

Den som får tillstånd kommer att behöva betala en årsavgift för tillsyn. Avgiften kommer att bestå av en grundavgift för tillståndet samt en tilläggsavgift baserad på antalet lärare tillståndshavaren har. Grundavgiften väntas bli 3 700–4 500 kronor och tilläggsavgiften 2 000 per lärare.³²

Företaget ska ha lärare som uppfyller kompetenskraven, alltså att läraren ska vara utbildad trafiklärare eller ha motsvarande kompetens. Med tanke på utbildningens innehåll och de lärarkrav som föreslås, kommer det i de flesta fall att vara trafikskolor som ansöker om att få bedriva handledarutbildningen.

Företaget ska ha lämpliga lokaler för undervisning med hänsyn till antal deltagare och val av undervisningsmetodik. Antalet deltagare per utbildningstillfälle kommer att regleras i föreskrifter och väntas bli högst 30 per tillfälle. Många av de företag som förväntas bedriva denna utbildning är trafikskolor. Trafikskolor har ofta redan lokaler som är lämpliga för detta syfte, och då uppstår ingen kostnad.

Företag som ansöker om tillstånd får initiala kostnader för upprättande av en undervisningsplan och förberedelser för undervisning. Undervisningsplanen bifogas ansökan och ska utgöras av en beskrivning av utbildningens innehåll och av hur den kommer att bedrivas för att man ska uppnå målen i den kursplan Transportstyrelsen kommer ta fram för utbildningen.

Tillståndshavaren kommer att ha löpande kostnader för förvaltning av undervisningsplanen, anmälningar av nya lärare och avanmälningar av de som slutat undervisa. Tillståndshavaren ska även rapportera de som genomgått en utbildning till Transportstyrelsen.

Handledarna kommer att betala för att få gå utbildningen, och företagen förväntas därmed få intäkter som ger dem full kostnadstäckning. Fri prissättning gäller, vilket innebär att varje företag bestämmer priset på utbildningen.

I samband med utbildningen får företagen kontakt med de som ska hjälpa blivande förare med den privata övningskörningen. Om deltagaren upplever

³¹ Uppskattat utifrån Transportstyrelsens förslag på nya avgiftsnivåer som träder ikraft den 1 januari 2025.

³² Uppskattat utifrån Transportstyrelsens förslag på nya avgiftsnivåer som träder ikraft den 1 januari 2025.

att utbildningen är bra, kanske också den blivande föraren väljer att utbilda sig hos samma företag, under förutsättning att företaget även bedriver sådan undervisning.

Medborgare

Förslaget berör den som vill bli handledare. Hen måste genomgå en utbildning. Den föreslagna handledarutbildningen kommer att ha fokus på den blivande handledarens uppgifter och väntas bidra till att handledaren får bättre förutsättningar att planera och genomföra en välfungerande privat övningskörning.

Vi bedömer att handledarutbildningen kommer att kosta ungefär lika mycket som dagens introduktionsutbildning, eftersom handledarutbildningen är ungefär lika lång och görs i grupp. Dagens introduktionsutbildning kostar mellan 300 och 700 kronor. Kostnaden och den tid som den blivande handledaren behöver lägga ner på utbildningen förväntas inte öka, så vi bedömer att förslaget inte kommer att påverka hur många som väljer att bli handledare.

Förslaget berör även blivande förare som övningskör privat med en handledare. Förslaget väntas leda till att den privata övningskörningen får ett rikare innehåll med höjd kvalitet. Detta väntas i sin tur leda till att den blivande föraren får en effektivare utbildning, vilket väntas leda till att blivande förare kommer bättre förberedda till prov. Förslaget innebär inte några nya kostnader för den blivande föraren, men kan leda till lägre kostnader genom ett minskat behov av körlektioner på trafikskola och färre omprov vid Trafikverket.

Staten, regioner eller kommuner

Transportstyrelsen behöver genomföra regelutveckling, svara för tillståndsprövning och tillsyn över handledarutbildningen. Transportstyrelsen behöver även realisera förslaget i IT-systemen. Förväntade kostnader för detta redovisas i avsnitt 8.4.

Förslaget innebär att det införs en möjlighet att överklaga Transportstyrelsens beslut om avslag på ansökan om att få bedriva handledarutbildning liksom beslut om återkallelse av tillstånd. Det betyder att ärendena hos domstolarna kan komma att öka. Vår bedömning är dock att denna påverkan kommer att vara marginell.

Statens finanser

Vi bedömer att Transportstyrelsen på sikt kommer att ha ungefär samma kostnader för provning och tillsyn som för den föreslagna handledarutbildningen som vi har idag för introduktionsutbildningen.

Förslaget innebär att de som önskar bedriva handledarutbildning prövas, vilket initialt innebär en ökad mängd ärenden jämfört med dagens volymer. Det innebär att arbetsinsatsen och därmed kostnaderna kommer att öka.

Transportstyrelsen behöver utökat anslag för ökad ärendehantering, regelutveckling och utveckling av IT-systemen, se avsnitt 8.4.

7.4.6 Vilka bemyndiganden grundar sig beslutanderätten på?

Beslutanderätten grundar sig på regeringens bemyndigande i 10 kap. 1 § körkortslagen.

Beslutanderätten vad gäller personuppgifter som ska registreras och om gallring grundar sig i regeringens bemyndigande i 2 kap. 1 § vägtrafikdatalagen (2019:369).

7.4.7 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Det finns ingen EU-rättslig eller annan internationell reglering om detta.

Föreskrifter som Transportstyrelsen kommer att meddela med stöd av nytt bemyndigande kommer att behöva anmälas enligt tjänstedirektivet.

7.4.8 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

När det gäller tidpunkt för ikraftträdandet behöver hänsyn tas till följande:

- Transportstyrelsen behöver tid för att ta fram föreskrifter och realisera förslaget i våra IT-system.
- De som önskar bedriva utbildningen behöver tid för att förbereda sin ansökan, vilket bland annat innefattar att ta fram en undervisningsplan.

Transportstyrelsen föreslår att reglerna träder i kraft den 1 januari 2028. Detta datum förutsätter att beslut om författningsändringar fattas i tillräckligt god tid i förhållande till ikraftträdandet så att de som önskar bedriva utbildningen och Transportstyrelsen hinner genomföra det arbete som beskrivs ovan.

Information ges via ordinarie kanaler.

7.5 Bättre möjligheter till privat mängdträning

Mängdträning är en viktig del av förarutbildningen. Mängdträningen ger de blivande förarna värdefull körerfarenhet, vilket bidrar till att skapa trafiksäkra förare. Att mängdträna på trafikskola kan bli dyrt och är inte ekonomiskt hållbart för de flesta. För den som kan mängdträna privat

innebär det många gånger en möjlighet att hålla nere utbildningskostnaderna.

För att en blivande förare ska få övningsköra privat krävs det att han eller hon har en handledare. Idag gäller följande bestämmelser:

- En handledare får ha godkännanden för högst fem personer samtidigt.
- Ett godkännande som handledare är giltigt i fem år och upphör att gälla om innehavarens körkort återkallas.
- En handledare kan handleda högst fem blivande förare under en femårsperiod.

Bestämmelsen om att handledare får ha godkännande för högst fem blivande förare samtidigt infördes i december 2021. Bestämmelsen innebar att antalet sänktes från femton till fem. Ändringen var en del i ett paket av åtgärder som Transportstyrelsen föreslog för att hindra uppkomsten av illegal förarutbildningsverksamhet (Transportstyrelsen, 2020).

Åtgärden hade förts fram både från branschen och politiskt håll. Förslaget ansågs ha ett tydligt signalvärde och man bedömde att begränsningen från femton till fem godkännanden skulle minska risken för uppkomst av otillåten yrkesmässig verksamhet.

7.5.1 Vad är problemet?

Det finns grupper av blivande förare som har svårt att få tag i en handledare, och som därmed inte får möjlighet till privat övningskörning. I vår enkätundersökning framgår det att äldre blivande förare har svårare än yngre att få tag i handledare som de kan övningsköra med. Men den grupp som står ut mest i detta avseende i vår undersökning är blivande förare som har skrivit kunskapsprovet på ett annat språk än svenska. I denna grupp hade endast 54 procent mängdtränat med handledare under utbildningstiden, och 35 procent angav att det varit ganska svårt eller mycket svårt att hitta en handledare.

Att blivande förare har svårt att få tag i en handledare och därmed inte kan övningsköra privat kan få flera olika konsekvenser. Det kan leda till att det blir svårare för dem att tillgodogöra sig de kunskaper och färdigheter som krävs för att de ska klara körprovet. Det kan också leda till högre kostnader för de blivande förarna, eftersom all körträning måste genomföras på trafikskola.

En faktor som påverkar blivande förares möjligheter att få tag i en handledare är att en handledare under en femårsperiod endast får handleda fem personer. Det kan i praktiken innebära att en handledare som har många barn eller bonusbarn, vänner och bekanta som hen skulle kunna handleda, förhindras att göra det. Det kan också innebära att personer som på ideell

grund, inom exempelvis föreningar och kommuner, hjälper blivande förare med mängdträning hindras från att hjälpa mer än fem personer under fem år.

7.5.2 Vad ska uppnås?

Målet är att det ska bli lättare att hitta en handledare och få möjlighet till privat övningskörning för blivande förare som idag har svårt att få tag i en handledare.

7.5.3 Vilka är lösningalternativen?

Effekter om ingenting görs

Om ingenting görs kommer handledare fortsatt att vara begränsade till att hjälpa högst fem blivande förare under en femårsperiod. Detta kommer fortsatt att påverka de blivande förarnas möjligheter att få tag i en handledare och kunna mängdträna.

Regleringsförslag

Transportstyrelsen föreslår följande regeländringar för godkännande som handledare:

- Ett godkännande som handledare för en viss elev upphör att gälla när eleven godkänns i förarprovet. Ändring görs i 4 kap. 8 § körkortslagen.
- En handledare får beviljas godkännanden för fem elever per år. Ändring görs i TSFS 2012:1.

Gällande bestämmelse i TSFS 2012:1 om att en handledare får vara godkänd för högst fem elever samtidigt behålls.

I praktiken innebär förslaget att en handledare får handleda högst fem elever per år, och högst 25 elever under en femårsperiod.

Ytterligare beskrivning av förslaget och skälen till det finns i avsnitt 6.7.

7.5.4 Vilka är berörda?

Regleringsförslaget berör främst de blivande förare som önskar övningsköra privat och de personer som handleder de blivande förarna. Förslaget berör även Transportstyrelsen.

7.5.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?

Företag

Om fler övningskör privat kan det innebära att det blir bättre genomströmning av elever på trafikskolorna. Det kan även innebära att fler har råd att ta körkort vilket skulle kunna innebära fler potentiella kunder för trafikskolorna.

Medborgare

Förslaget kommer att påverka blivande förare som övningskör privat oavsett behörighet. Förslaget kommer även att påverka de handledare som handleder de blivande förarna.

Handledarna kan hjälpa fler blivande förare med privat övningskörning. Förslaget innebär att de får handleda upp till fem blivande förare per år, och upp till 25 under en femårsperiod. I praktiken skulle det exempelvis kunna innebära att den som har fler än fem barn kan hjälpa alla barnen eller att den som på ideell basis hjälper personer som har svårt att få tag i en handledare, får möjlighet att hjälpa flera.

Sedan december 2021, då antalet samtidiga handledartillstånd begränsades från 25 till fem, har antalet ansökningar om undantag ökat. Detta förslag innebär att den handledare som önskar handleda fler än fem men färre än 25 personer under en femårsperiod, inte behöver ansöka om undantag. För dessa handledare innebär det en besparing på 3 400 kronor per prövning.

Förslaget förväntas inte leda till några merkostnader för handledarna.

De blivande förarna förväntas få bättre möjligheter att hitta en handledare. Det väntas i sin tur leda till bättre möjligheter till privat övningskörning. Förslaget förväntas främst påverka de blivande förare som idag har svårt att få tag i en handledare.

Om fler blivande förare kan få möjlighet att övningsköra privat kan det få flera positiva effekter. De blivande förarna får mer körträning och erfarenhet av olika situationer i trafiken, vilket bidrar till att göra dem till trafiksäkrare förare. Dessutom bör det förbättra deras möjligheter att klara körprovet. Möjligheten att övningsköra privat gör också att förarutbildningen blir billigare för de blivande förarna. I vår kundundersökning var det flera personer som beskrev att de inte kunde få tag i någon handledare och att de därmed inte kunde övningsköra privat. Detta resulterade i att all körträning, inklusive mängdträning, fick göras på trafikskola vilket resulterade i ett stort antal lektioner och därmed en hög totalkostnad för förarutbildningen.

Förslaget får även effekter för blivande förare som önskar ta körkort med en annan behörighet än B.³³ För många blivande förare som vill ha motorcykelbehörighet kan detta förslag väntas få positiva konsekvenser. De som önskar ta en sådan behörighet är i genomsnitt äldre än de som vill ta B-körkort, och det är betydligt mer sällan som blivande motorcykel-förares föräldrar kan övningsköra med dem. Istället är det andra motorcykelentusiaster som ställer upp och övningskör. I flera år har det påtalats att det är brist på handledare. Det har framförts önskemål om

³³ Förslaget får inte någon påverkan på AM (eller traktor) i och med att privat övningskörning för AM inte är tillåten.

regeländringar som öppnar upp för möjligheten för en handledare att handleda fler personer än vad som är möjligt idag. Detta förslag väntas leda till att de personer som övningskör privat för en motorcykelbehörighet får lättare att hitta en handledare.

När det gäller behörigheter för tunga fordon som buss och lastbil, är det mer ovanligt med privat övningskörning. Dessa grupper kommer sannolikt inte att påverkas särskilt mycket.

Förslaget väntas inte leda till några merkostnader för blivande förare.

Staten, regioner eller kommuner

Förslaget kommer att påverka Transportstyrelsen. Transportstyrelsen behöver initiera och genomföra ett föreskriftsarbete för att ändra de nuvarande föreskrifterna. Transportstyrelsen behöver även realisera förslaget i IT-systemen. Förväntade kostnader för regelutveckling och IT-utveckling redovisas i avsnitt 8.4.

Förslaget väntas leda till fler ärenden, eftersom en handledare får handleda fler blivande förare.

Som vi har beskrivit tidigare förväntas förslaget leda till färre ansökningar om undantag. För Transportstyrelsen innebär det att mindre resurser behöver läggas på att pröva ansökningar om undantag.

Statens finanser

Transportstyrelsen behöver utökat anslag för regelutveckling och IT-utveckling i enlighet med det som redovisas i avsnitt 8.4.

7.5.6 Vilka bemyndiganden grundar sig beslutanderätten på?

Beslutanderätten grundar sig på regeringens bemyndigande i 10 kap. 1 § körkortslagen.

7.5.7 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Regleringen strider inte mot den EU-rättsliga regleringen. Förarutbildning är inte reglerat i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort.

Det finns inte heller i övrigt några internationella regler som berörs av förslagen.

7.5.8 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

När det gäller tidpunkt för ikraftträdandet behöver hänsyn tas till att Transportstyrelsen behöver tid för att ta fram föreskrifter och att realisera förslaget i våra IT-system.

Transportstyrelsen föreslår att förslaget träder i kraft den 1 januari 2029.

Detta datum förutsätter att beslut om författningsändringar fattas i tillräckligt god tid i förhållande till ikraftträdandet så att Transportstyrelsen hinner genomföra det arbete som beskrivs ovan.

7.6 Obligatorisk väntetid vid underkänt prov

I dagens förarutbildningssystem kan en blivande förare som blivit underkänd vid ett körprov eller ett kunskapsprov göra ett nytt prov från och med nästkommande dag.

7.6.1 Vad är problemet?

Många blivande förare som blivit underkända vid ett kunskapsprov eller ett körprov gör ett nytt prov av samma slag kort tid därefter. Det är inte ovanligt att de som blivit underkända gör ett nytt prov redan nästa dag. Statistik för 2023 visar att drygt hälften av de som underkänts vid ett körprov gjorde ett nytt prov inom 14 dagar, och nästan 10 procent gjorde ett nytt körprov redan nästkommande dag. Även när det gäller kunskapsprov så gör de blivande förarna prov i tät följd. Statistik för 2023 visar att bland de som blev underkända på kunskapsprovet valde hälften att göra ett nytt prov inom 14 dagar, och 20 procent gjorde ett nytt prov nästkommande dag. I avsnitt 6.9.1 finns mer statistik över täta omprov.

Att blivande förare gör omprov tätt in på det underkända provet kan utgöra ett problem både för den blivande föraren i fråga och för förarutbildningssystemet i stort.

För den blivande föraren innebär täta omprov att hen inte har någon tid för ytterligare utbildning och för att träna på de moment som hen inte klarade vid provet. Då kommer den blivande föraren lika otillräckligt förberedd till omprovet och risken är därmed stor för ännu ett underkännande. Det riskerar också att bli dyrt för den blivande föraren med alla provavgifter.

Sett ur ett systemperspektiv är det problematiskt att blivande förare återkommer till förarprovningen för omprov utan att ha haft tid att utbilda sig mera. Det är inte en ändamålsenlig användning av förarprovningen. Många provtider tas i anspråk av personer som inte är färdigutbildade, vilket får till följd att personer som verkligen är redo, får vänta.

7.6.2 Vad ska uppnås?

Det övergripande målet är att blivande förare ska komma till prov när de är färdigutbildade och därmed redo. Blivande förare som blir underkända vid ett prov ska ha tid att utbilda sig mer innan det är dags för ett nytt prov av samma slag.

Ett delmål för att uppnå det övergripande målet är ett förarutbildningssystem där det inte ska vara möjligt att göra omprov tätt inpå ett underkänt prov. Systemet ska tydligt signalera att den som blivit underkänd vid ett prov förväntas utbilda sig mer innan det är dags för ett nytt prov.

7.6.3 Vilka är lösningsalternativen?

Effekter om ingenting görs

Om ingenting görs kommer det fortsatt att vara möjligt att göra omprov tätt inpå ett underkänt prov. Sannolikt kommer det att innebära att de blivande förarna, precis som idag, inte kommer att ha tid att utbilda sig mellan proven – och därmed riskerar att bli underkända gång på gång.

Regleringsförslag

Transportstyrelsen föreslår att det införs bestämmelser om hur snart man kan genomföra ett nytt prov efter att ha blivit underkänd enligt följande:

- En blivande förare som blir underkänd vid ett kunskapsprov får inte göra ett nytt prov förrän tidigast två veckor efter det underkända provet.
- En blivande förare som blir underkänd vid ett körprov får inte göra ett nytt prov förrän tidigast två veckor efter det underkända provet.

Vi föreslår att bestämmelserna införs i 3 kap. körkortsförordningen som en ny 13 c §, med en ny rubrik närmast före 13 c §.

Att man bara får göra prov med minst två veckor emellan, väntas bidra till att det blir tydligare för de blivande förarna vad som förväntas av dem – att de ska komma till förarprovet när de är väl förberedda och att den som underkänns vid ett prov behöver tid att utbilda sig mer innan det är dags för ett nytt prov. Regleringsförslaget väntas därmed leda till att fler blivande förare som blivit underkända vid ett prov väljer att utbilda sig mer innan de gör ett nytt prov.

Ytterligare beskrivning av förslaget och skälen till detta finns i avsnitt 6.9.

7.6.4 Vilka är berörda?

Förslaget berör de blivande förarna, framförallt de som underkänts på ett prov, samt myndigheter som bedriver förarprovning.

7.6.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?

Företag

Förslaget bedöms inte få några stora konsekvenser för företag. Möjligen skulle förslaget kunna medföra en ökad efterfrågan på körlektioner efter underkänt prov, vilket påverkar trafikskolorna.

Medborgare

Förslaget innebär att förutsättningarna i förarutbildningssystemet ändras genom att ett underkänt prov innebär en väntetid och det är därmed inte längre möjligt att göra lika täta prov som idag. Sådana ändrade förutsättningar berör alla blivande förare i någon mån, men påverkar främst de blivande förare som blivit underkända vid ett prov. Regleringsförslaget innebär att dessa inte kommer kunna göra ett nytt prov lika nära inpå det förra.

Olika former av väntetid vid underkänt prov tillämpas i Norge, Tyskland och Storbritannien och erfarenheterna därifrån visar att en väntetid leder till färre omprov och effektivare förarprovning.

Vid utformningen av förslaget har vi gjort en avvägning mellan hur lång tid som krävs för att den blivande föraren ska hinna utbilda sig mer innan det är dags för ett nytt prov, och hur lång väntetiden kan vara utan att ställa till alltför stora praktiska problem för den blivande föraren. Det kan förstås bli något svårare att planera in provet i förhållande till exempelvis ett arbete som kräver att man har körkort – det kommer att krävas lite mer framförhållning från de blivande förarnas sida. Å andra sidan kan det redan idag vara svårt att få tag i en ny provtid precis när man önskar.

Förslaget väntas leda till ett minskat tryck på förarprovningen, vilket för den blivande förarens del kan innebära att det blir lättare att hitta en provtid.

Förslaget leder inte till några merkostnader för den blivande föraren.

Staten, regioner eller kommuner

Förslaget väntas leda till att det görs färre prov, vilket kommer att påverka Trafikverket genom ett minskat tryck på förarprovningen. Som beskrivs ovan har man i flera andra länder där väntetid tillämpas funnit att väntetid leder till färre omprov och effektivare drift av förarprovningen.

Trafikverkets bokningssystem behöver anpassas, så att prov inte kan bokas för tätt.

Statens finanser

Provverksamheten är avgiftsfinansierad och bedrivs utifrån full kostnadstäckning, så förslaget väntas inte få några konsekvenser för statens finanser.

7.6.6 Vilka bemyndiganden grundar sig beslutanderätten på?

Beslutanderätten grundar sig på regeringens bemyndigande i 10 kap. 1 § körkortslagen.

7.6.7 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Regleringen strider inte mot den EU-rättsliga regleringen. Det är inte reglerat hur ofta prov får avläggas i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort.

Det finns inte heller i övrigt några internationella regler som berörs av förslagen.

7.6.8 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Trafikverket måste få tid att anpassa sina system innan ikraftträdandet. Förslaget förutsätter en ändring i körkortsförordningen. Vi föreslår i detta uppdrag att ändringarna i körkortsförordningen ska träda i kraft den 1 januari 2028. Detta förslag skulle kunna träda i kraft tidigare än så.

Information om ändringen kan arbetas in i allmänt informationsmaterial och i den inledande information som Transportstyrelsen föreslår att alla blivande förare ska få i samband med att de ansöker om körkortstillstånd.

Transportstyrelsen ser inte något behov av att informera om just denna ändring i särskild ordning.

7.7 Tillsyn över förarprovningen

Transportstyrelsen utövar tillsyn över förarprovningen för behörighet B som bedrivs av Trafikverket, Försvarmakten och gymnasieskolor. Om Transportstyrelsen vid tillsynen upptäcker brister som kan härledas till en enskild förarprovare, kan Transportstyrelsen återkalla förordnandet för förarprovaren i fråga.

7.7.1 Vad är problemet?

En del av de brister som identifierats vid Transportstyrelsens tillsyn är brister som är hänförliga till verksamheten eller del av verksamheten vid myndigheten, det enskilda förarprovskontoret, förbundet eller skolan. Dessa mer organisatoriska brister kan i dagsläget inte angripas på något sätt i tillsynen, vilket i förlängningen kan skada tillförlitligheten till och ändamålet med förarprovningen. Det kan komma att påverka rättssäkerheten om provningen blir orättvis, och i förlängningen kan det påverka trafiksäkerheten negativt.

7.7.2 Vad ska uppnås?

Målet är att sådana brister i förarprovsverksamheten som kan hänföras till verksamheten vid myndigheten, det enskilda förarprovskontoret, förbandet eller skolan i högre grad ska uppmärksammas och åtgärdas. Detta för att på sikt bli av med brister och därmed bidra till att säkerställa förarprovningens ändamålsenlighet och tillförlitlighet.

7.7.3 Vilka är lösningsalternativen?

Effekter om ingenting görs

Om ingenting görs kommer det fortsatt saknas verktyg för att säkerställa att organisatoriska brister som upptäcks vid tillsyn av förarprovningen åtgärdas. Om brister i verksamheten inte åtgärdas, kan tillförlitligheten hos och ändamålet med förarprovningen skadas.

Regleringsförslag

Vi föreslår att det införs bestämmelser som innebär att Transportstyrelsen får meddela förelägganden som får förenas med vite om organisatoriska brister identifieras i samband med tillsynen av förarprovningen.

Tillsynsbestämmelserna införs genom ändringar i körkortslagen och körkortsförordningen.

Regleringsförslaget väntas leda till att organisatoriska brister uppmärksammas och åtgärdas i högre grad. Det förväntas också leda till att provanordnarna tar ett större ansvar än idag och ser över sin verksamhet oftare. Detta bör i sin tur leda till bättre kvalitet på verksamheten.

Ytterligare beskrivning av förslaget och skälen till det finns i avsnitt 6.12.

7.7.4 Vilka är berörda?

Regleringsförslaget berör de verksamheter som bedriver förarprovning, det vill säga Trafikverket, Försvarmakten och gymnasieskolor. Förslaget berör också Transportstyrelsen och de blivande förarna.

7.7.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?

Företag

Förslaget påverkar de gymnasieskolor som har egen förarprovning och som bedrivs som aktiebolag. 2024 finns det tio sådana företag. Förslaget innebär att företagen kan meddelas förelägganden om Transportstyrelsen upptäcker organisatoriska brister vid tillsynen. Det medför inga kostnader för företagen så länge eventuella förelägganden efterföljs.

Medborgare

Om systematiska brister i förarprövarverksamheten kan uppmärksammas och åtgärdas i högre grad, bidrar det till en bättre och mer rättssäker förarprovning för de blivande förarna.

Förslaget leder inte till några merkostnader för den blivande föraren.

Staten, regioner eller kommuner

Förslaget påverkar de verksamheter som bedriver förarprovning: Trafikverket, gymnasieskolor och Försvarmakten. Förslaget innebär att om Transportstyrelsen upptäcker organisatoriska brister vid sin tillsyn, så kan dessa verksamheter meddelas förelägganden. Det medför inga kostnader för verksamheterna så länge eventuella förelägganden efterföljs.

Transportstyrelsen får ett verktyg för att angripa brister av organisatorisk karaktär som uppmärksammas vid tillsynen. Om provanordnare tar ett större ansvar och ser över sin verksamhet oftare bör det leda till ett bättre tillsynsresultat med färre återbesök.

Statens finanser

Förslaget förväntas inte få några konsekvenser för statens finanser.

7.7.6 Vilka bemyndiganden grundar sig beslutanderätten på?

Beslutanderätten grundar sig på regeringens bemyndigande i 10 kap. 1 § körkortslagen.

7.7.7 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Regleringen strider inte mot den EU-rättsliga regleringen.

7.7.8 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Transportstyrelsen föreslår att förslaget träder i kraft den 1 januari 2028.

Ett tidigare ikraftträdandedatum skulle vara möjligt, eftersom ingen särskild hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdandet.

Transportstyrelsen ser inte heller något behov av speciella informationsinsatser. En eventuell förändring kan kommuniceras till berörda parter genom ordinarie kanaler.

7.8 Ändring i Transportstyrelsens instruktion

Förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen talar om hur Transportstyrelsen ska styras och vara organiserad. Den talar också om

vilka uppgifter myndigheten ska ha och vilka områden den ska verka inom. Instruktionen beslutas av regeringen.

I uppdraget från regeringen framgår att Transportstyrelsen ska föreslå åtgärder som bidrar till att vägen till körkort blir enklare och samtidigt kostnadseffektiv för blivande förare.

7.8.1 Vad är problemet?

Transportstyrelsen har en skyldighet att, inom sitt verksamhetsområde, hjälpa enskilda att ta till vara sina intressen genom information och service.

Vi lämnar i denna redovisning förslag på två informationsinsatser: ”Stöd vid privat övningskörning”, se avsnitt 6.3, och ”Information till blivande förare”, se avsnitt 6.5. Vi bedömer att dessa två förslag går utöver de uppdrag Transportstyrelsen har fått i sin instruktion.

7.8.2 Vad ska uppnås?

Transportstyrelsen ska få ansvar för att tillhandha information till blivande förare och handledare i enlighet med det som beskrivs i avsnitt 6.3 och 6.5.

7.8.3 Vilka är lösningalternativen?

Effekter om ingenting görs

Om Transportstyrelsen inte får ett utökat informationsansvar kan myndigheten inte genomföra de förslag som beskrivs i avsnitt 6.3 – Stöd för privat övningskörning och i avsnitt 6.5 – Information till blivande förare.

Regleringsförslag

Regleringsförslaget innebär att Transportstyrelsen får utökat ansvar att tillhandahålla information om förarutbildningssystemet.

En bestämmelse som ger Transportstyrelsen utökat ansvar att tillhandahålla information och anvisningar för att guida blivande förare i deras körkortsutbildning införs i förordningen med instruktion för Transportstyrelsen.

7.8.4 Vilka är berörda?

Transportstyrelsen, blivande förare, handledare och innehavare av körkort.

7.8.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?

Företag

Företag berörs inte direkt av förslaget.

Bedömningen är att företag som verkar inom förarutbildningssystemet har svårt att tillhandahålla ett material som motsvarar handledarnas och de blivande förarnas olika förutsättningar och behov. Det är sannolikt svårt att

nå lönsamhet särskilt då materialet är tänkt att översättas till ett flertal språk.

Medborgare

Förslaget kommer att påverka blivande förare, handledare och innehavare av körkort.

Förslaget innebär att blivande förare får information om förarutbildningssystemet vilket förväntas förenkla deras väg till körkortet.

Förslaget innebär att handledarna får information och ett utökat stöd som förväntas leda till högre kvalitet i den privata övningskörningen.

Innehavare av körkort är det kollektiv som föreslås finansiera det utökade uppdraget, via körkortsavgiften. Eftersom det rör sig om en så stor grupp kommer påverkan på enskilda körkortshavare att bli ytterst marginell.

Staten, regioner eller kommuner

Transportstyrelsen ska utifrån det utökade informationsansvaret tillhandahålla informationen i enlighet med förslagen i avsnitt 6.3 och 6.5.

Vi bedömer att de kostnader som förslaget medför bör kunna bäras av Transportstyrelsens avgiftsbelagda verksamhet på vägområdet och föreslås belasta avgiftskollektivet körkortshavare genom produkten körkort med tillhörande tjänster. Avgiften för utfärdande och förnyelse av körkort finansierar idag Transportstyrelsens avgiftsbelagda tillståndsprövningar för blivande förare och för den som innehar körkort, vilket inkluderar provning av handledare.

Statens finanser

Transportstyrelsen behöver anslag för att finansiera det utökade informationsansvaret, se avsnitt 8.4.

7.8.6 Vilka bemyndiganden grundar sig beslutanderätten på?

Beslutanderätten grundar sig på 8 kap. 7 § regeringsformen.

7.8.7 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Regleringen strider inte mot den EU-rättsliga regleringen.

7.8.8 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Transportstyrelsen föreslår att förslaget träder i kraft den 1 januari 2026.

7.9 Ändring i Trafikverkets instruktion

Förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket talar om hur Trafikverket ska styras och vara organiserat. Den talar också om vilka uppgifter myndigheten ska ha och vilka områden den ska verka inom. Instruktionen beslutas av regeringen.

7.9.1 Vad är problemet?

Det framgår inte uttryckligen av förordningen med instruktion för Trafikverket eller någon annan författning att Trafikverket för statens räkning har ett huvudansvar för förarprovningen. Det finns istället bestämmelser som indirekt säger att det är en Trafikverkets uppgift.

Eftersom förarprovning inte anges som en uppgift i Trafikverkets instruktion, eller i någon annan författning, är Trafikverkets roll inte tydlig för den som vill orientera sig i förarutbildningssystemet. Dessutom följer det av 5 § förvaltningslagen att Trafikverket i egenskap av myndighet bör ha stöd i rättsordningen för att anordna förarprov.

Transportstyrelsen lämnar i denna redovisning förslag på att göra ett tillägg i Trafikverkets instruktion, se avsnitt 6.14.

7.9.2 Vad ska uppnås

Trafikverket får i rättsordningen ett tydligare ansvar för att anordna förarprov i enlighet med det som beskrivs i avsnitt 6.14.

7.9.3 Vilka är lösningalternativen?

Effekter om ingenting görs

Otydligheten kvarstår, eftersom det bara framgår indirekt genom andra författningar att förarprovning är en uppgift för Trafikverket.

Regleringsförslag

Regleringsförslaget innebär att Trafikverket i sin instruktion får ett uttalat ansvar att anordna förarprov.

Förslaget är avstämt med Trafikverket.

7.9.4 Vilka är berörda?

Trafikverket och blivande förare.

7.9.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?

Företag

Företag berörs inte av förslaget.

Staten, regioner eller kommuner

Transportstyrelsen bedömer att förslaget inte får några konsekvenser för Trafikverket.

Statens finanser

Förslaget förväntas inte få några konsekvenser för statens finanser.

7.9.6 Vilka bemyndiganden grundar sig regleringen på?

Beslutanderätten grundar sig på 8 kap. 7 § regeringsformen.

7.9.7 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Regleringen strider inte mot den EU-rättsliga regleringen. Det är inte reglerat vilken myndighet på nationell nivå som får anordna prov i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort.

Det finns inte heller i övrigt några internationella regler som berörs av förslaget.

7.9.8 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Ingen särskild hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande.

Transportstyrelsen ser inte heller något behov av speciella informationsinsatser. En eventuell förändring kan kommuniceras till berörda parter genom ordinarie kanaler.

8 Sammanställning av effekter och konsekvenser

I detta kapitel redovisas en sammanställning av effekter och konsekvenser av de förslag och bedömningar som presenterats i kapitel 6. I redovisningen utgår vi från ett kundperspektiv och sammanställer effekter och konsekvenser för:

- De blivande förarna
- Handedarna
- Trafikskolorna
- Transportstyrelsen
- Trafikverket
- Gymnasieskolorna
- Försvarsmakten

I kapitlet beskrivs även transportpolitisk måluppfyllelse.

8.1 Effekter och konsekvenser för blivande förare

Förslag	Effekter och konsekvenser	Kostnader
Vägledningstillfällen	Bättre uppfattning om den egna körförmågan i förhållande till målen. Bättre förutsättningar att boka prov vid rätt tidpunkt och därmed bättre förutsättningar att klara provet.	Tillkommande kostnad för två utbildningstillfällen: cirka 2 000 kronor.
Fortbildning	Utbildas av trafiklärare med högre kompetens.	Inga tillkommande kostnader.
Stöd vid privat övningskörning	Bättre kvalitet på den privata övningskörningen. Bättre tillgång till information om de kunskaper och färdigheter som ska uppnås, anpassat till målgruppens olika behov, exempelvis genom översättning till olika språk. Bättre förutsättningar att förstå vilka mål som ska uppnås och därmed bättre förutsättningar att göra provet vid rätt tidpunkt och klara provet.	Inga tillkommande kostnader.
Introduktions- utbildning tas bort	Behöver inte genomföra introduktionsutbildning.	Kostnad som utgår: cirka 300-700 kronor.
Information till blivande förare	Bättre tillgång till kvalitetssäkrad information om förarutbildningsprocessen. Behovsanpassad, exempelvis genom översättning till olika språk. Därmed blir det enklare att planera och genomföra sin förarutbildning på ett effektivt sätt.	Inga tillkommande kostnader.
En ny handledarutbildning	Kvaliteten på den privata övningskörningen ökar vilket i sin tur leder till att fler förväntas komma bättre förberedda till prov.	Inga tillkommande kostnader.
Bättre möjligheter till privat övningskörning	Bättre möjligheter att få tag i en handledare vilket förväntas leda till bättre möjligheter till privat övningskörning. Berör de som har svårt att få tag i en handledare.	Inga tillkommande kostnader.
Kurs i trafik kunskap	Blivande förare med annat modersmål än svenska får bättre möjligheter att klara förarutbildningen.	Inga tillkommande kostnader.
Förlängd giltighetstid kunskapsprovet	Blivande förare som blivit godkända vid kunskapsprovet behöver inte göra nytt kunskapsprov inom ett år och slipper den kostnad som ett ytterligare prov medför. Alla får mer tid att förbereda sig för körprovet utan att känna stress för att kunskapsprovets giltighetstid ska hinna löpa ut. Detta väntas leda till att fler blivande förare väntar med att göra körprov tills de är tillräckligt förberedda.	Inga tillkommande kostnader.
Obligatorisk väntetid	Måste vänta två veckor efter underkänt provförsök innan nytt prov. Motiveras att förbereda sig tillräckligt inför prov och utbilda sig ytterligare efter underkänt prov. Påverkar endast de som blir underkända vid prov.	Inga tillkommande kostnader.
Tillsyn över förarprovningen	Om systematiska brister i förarprövarverksamheten kan uppmärksammas och åtgärdas i högre grad bidrar det till en bättre och mer rättssäker förarprovning för de blivande förarna.	Inga tillkommande kostnader.
Summering		Tillkommande kostnad mellan 1 300–1 700 kronor*

* I tabellen framgår att de förslag som läggs fram innebär en ökad kostnad på 1 300–1 700 kronor för de blivande förarna. Många förslag förväntas leda till att de blivande förarna kommer bättre förberedda till prov och därmed har större chans att klara provet. Färre omprov innebär lägre kostnad för prov.

Bättre möjligheter till privat övningskörning kan även bidra till att göra förarutbildningen mer kostnadseffektiv för de blivande förarna genom att de kan mängdträna privat istället för på trafikskola.

8.2 Effekter och konsekvenser för handledare

Förslag	Effekter och konsekvenser	Kostnader
Vägledningstillfällen	Om handledaren väljer att följa med den blivande föraren till vägledningstillfällen kan den få kunskap och tips att använda under den privata övningskörningen.	Inga tillkommande kostnader.
Stöd för privat övningskörning	Det blir enklare för handledaren att planera och genomföra den privata övningskörningen.	Inga tillkommande kostnader.
Krav på introduktionsutbildning tas bort	Behöver inte genomföra introduktionsutbildning.	Kostnad som faller bort: 300-700 kronor.
En ny handledarutbildning	Det blir enklare för handledare att strukturera och planera den privata övningskörningen. Höjd kompetens bland handledarna vilket stärker deras förmåga att lära ut och skapar förutsättningar för en mer mångsidig övningskörning.	Tillkommande kostnad för utbildning: 300-700 kronor.
Bättre möjligheter till privat övningskörning	Handledarna får möjlighet att hjälpa fler blivande förare med den privata övningskörningen. De får handleda upp till fem blivande förare per år, och upp till 25 under en femårsperiod.	Inga tillkommande kostnader.
Summering		Motsvarande kostnader som idag.

8.3 Effekter och konsekvenser för trafikskolor

Förslag	Effekter och konsekvenser	Kostnader
Vägledningstillfällen	Får möjlighet att erbjuda vägledningstillfällen. De som väljer att göra det behöver upprätta utbildningsplaner, förbereda undervisningen och eventuellt genomföra ytterligare utbildning för de lärare som ska bedriva vägledningstillfällen. Trafikskolorna får kontakt med blivande förare tidigt i utbildningen. Det kan bädda för en god relation och att blivande förare väljer att ta fler körlektioner.	Det uppstår kostnader för att förbereda och bedriva utbildning. De blivande förarna betalar för utbildningen och företagen förväntas därmed få intäkter som ger dem full kostnadstäckning.
Fortbildning för trafiklärare och utbildningsledare	Kravet på fortbildning tydliggörs. Högre kompetens bland trafiklärare och utbildningsledare, kan erbjuda bättre utbildning vilket kan locka fler kunder.	Kostnad uppstår för att fortbilda personalen.
Krav på introduktionsutbildning tas bort	De trafikskolor som idag bedriver introduktionsutbildning kan inte längre göra det.	
En ny handledarutbildning	Trafikskolor får möjlighet att ansöka om tillstånd att bedriva handledarutbildning. De som får tillstånd att göra detta får i samband med utbildningen kontakt med de handledare som ska hjälpa blivande förare med den privata övningskörningen. Om deltagaren upplever att utbildningen är bra är det möjligt att den blivande föraren även kommer utbilda sig hos tillståndshavaren.	Det uppstår kostnader för att förbereda och bedriva utbildning. Handledarna betalar för utbildningen och företagen förväntas därmed få intäkter som ger dem full kostnadstäckning.
Summering	Förslagen innebär sammantaget att trafikskolorna får möjlighet att få en första kontakt med alla blivande förare. Möjligheten att bedriva introduktionsutbildning försvinner. Istället tillkommer nya utbildningar som trafikskolor kan bedriva.	

I utredningen görs bedömningen att Transportstyrelsen bör övergå till systemtillsyn och att verksamhetskrav på egenkontroll bör ställas på trafikskolorna. Detta är något som väntas få stor påverkan på trafikskolorna. Ett krav på egenkontroll skulle innebära att trafikskolorna får ta ett än större ansvar än idag när det gäller att själva upptäcka fel och brister och åtgärda dessa.

8.4 Effekter och konsekvenser för Transportstyrelsen

Transportstyrelsen berörs av nästan samtliga förslag. Det handlar om behov av följande aktiviteter:

- Regelutveckling.
- Framtagande av informationsmaterial och förvaltning av detta.
- Tillståndsprövning och tillsyn.
- IT-utveckling.

8.4.1 Kostnad och tid för regelutveckling

Transportstyrelsen behöver genomföra regelarbeten inom följande områden:

- Ta fram föreskrifter om vägledningstillfällenas innehåll och omfattning.
- Ta fram föreskrifter om fortbildning.
- Upphäva föreskrifter och bestämmelser i föreskrifter som rör introduktionsutbildning för behörighet B.
- Ta fram föreskrifter om handledarutbildningens innehåll och förutsättningar, tillstånd att bedriva handledarutbildning och tillsyn över handledarutbildning.
- Införa ändring i TSFS 2012:1 som innebär att en handledare får beviljas godkännanden för högst fem elever per år.
- Införa ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om förarprov, gemensamma bestämmelser som innebär att kunskapsprovets giltighetstid för behörighet B förlängs.

Kostnaden för dessa regelarbeten uppskattas till 4 miljoner kronor.

Dessa regelarbeten ska genomföras under en tid då Transportstyrelsen arbetar med att implementera det fjärde körkortsdirektivet. Sammantaget innebär det ett omfattande regelarbete inom samma område och myndigheten är därför i behov av resursförstärkning. Transportstyrelsen behöver utökad anslag för att täcka dessa kostnader.

8.4.2 Kostnad och tid för framtagande och förvaltning av informationsmaterial

För att realisera förslagen Information till blivande förare och Stöd vid privat övningskörning behöver Transportstyrelsen utveckla, förvalta och tillhandahålla informationen.

Den initiala kostnaden för att ta fram informationen uppskattas till 3 miljoner kronor. Den löpande förvaltningskostnaden uppskattas till 0,5 miljoner kronor per år.

Eftersom detta är ett tillkommande uppdrag behöver Transportstyrelsen utökad anslag för att täcka dessa kostnader.

8.4.3 Kostnad för tillståndsprövning, tillsyn och övrig ärendehantering

Transportstyrelsen behöver förstärka sin tillsyn av trafikskolorna med anledning av att de får möjlighet att erbjuda vägledningstillfällen, vilket är en ny uppgift för myndigheten. Vi menar att det blir extra viktigt att följa upp kvaliteten på de vägledningstillfällen som trafikskolorna erbjuder då dessa är ett obligatoriskt inslag i alla blivande förares utbildning. För att

kunna genomföra den utökade tillsynen behöver Transportstyrelsen ett utökat anslag på 1 miljon kronor per år.

Vi bedömer att ärendehantering kommer att öka initialt då de trafikskolor som ska önskar bedriva vägledningstillfällen ska lämna in en undervisningsplan. För att ta om hand den ökade mängden ärenden behöver Transportstyrelsen ett utökat anslag på 1 miljon kronor.

Vi bedömer att Transportstyrelsen på sikt kommer att ha ungefär samma kostnader för prövning och tillsyn för den föreslagna handledarutbildningen som Transportstyrelsen idag har för introduktionsutbildningen. Initialt kommer det dock att bli en ökad mängd ärenden jämfört med dagens volymer. Kostnaden för detta beräknas bli 1 miljon kronor och för detta behövs ett utökat anslag.

8.4.4 Kostnad och tid för IT-utveckling

Flera av de förslag som föreslås i denna redovisning medför behov av IT-utveckling i Transportstyrelsens system. Kostnaden för att realisera alla förslag i systemen uppskattas till 6 miljoner kronor. Transportstyrelsen behöver utökat anslag för att täcka dessa kostnader. Därtill tillkommer en årlig förvaltningskostnad på 1 miljon kronor. Även för detta behöver Transportstyrelsen utökat anslag.

Transportstyrelsen ska utveckla ett nytt, modernt och robust vägtrafikregister. Det är ett av myndighetens största utvecklingsuppdrag genom historien och kommer pågå under en lång tid framöver. Med anledning av uppdragets omfattning och komplexitet är det svårt att beräkna den exakta kostnaden för den IT-utveckling som behövs för förslagen i denna redovisning samt när i tid den kan genomföras eftersom all utveckling måste samplaneras.

8.4.5 Summering av kostnader för Transportstyrelsen

I tabell 8 sammanfattas de kostnader som beräknas uppstå för Transportstyrelsen. När i tid dessa kostnader uppstår beror på när beslut om författningsändringar tas och när dessa ändringar träder i kraft.

Tabell 8: Summering av kostnader för Transportstyrelsen

Aktivitet	Engångskostnad	Årlig kostnad	Finansiering
Regelutveckling	4 miljoner kronor		Utökat anslag för verksamhet som <i>inte</i> finansieras med avgifter.
Framtagande och förvaltning av informationsmaterial	3 miljoner kronor	0,5 miljoner kronor	Utökat anslag för verksamhet som finansieras med avgifter.
Tillståndsprövning, tillsyn och övrig ärendehantering	2 miljoner kronor	1 miljon	Utökat anslag för verksamhet som finansieras med avgifter.
IT-utveckling	6 miljoner kronor	1 miljon kronor	Utökat anslag för verksamhet som finansieras med avgifter.
Summa	15 miljoner kronor	2,5 miljoner kronor	

8.5 Effekter och konsekvenser för Trafikverket

Trafikverket påverkas av flera av de förslag som föreslås. På ett övergripande plan påverkas myndigheten av alla de förslag som väntas leda till att det görs färre förarprov. Om färre prov görs innebär det såväl mindre intäkter som lägre kostnader för Trafikverket.

Trafikverket kommer även behöva göra ändringar i sina IT-system:

- Trafikverkets bokningssystem måste utvecklas så att information om genomförda vägledningstillfällen kan tas emot. Trafikverket uppskattar att kostanden för detta kommer att uppgå till cirka 40 000 kronor för systemutveckling och cirka 40 000 kronor för implementering.
- Förslaget om en obligatorisk väntetid innebär att Trafikverkets bokningssystem behöver anpassas.

8.6 Effekter och konsekvenser för gymnasieskolor

Gymnasieskolor måste anmäla de elever som ska göra prov vid Trafikverket med kod. Det medför viss administration men ger också bättre underlag för uppföljning för såväl Skolverket som Transportstyrelsen.

8.7 Effekter och konsekvenser för Försvarsmakten

Försvarsmakten måste anmäla de elever som ska göra prov vid Trafikverket med kod. Det medför viss administration men ger också bättre underlag för uppföljning för såväl Skolverket som Transportstyrelsen.

8.8 Förslagens påverkan på transportpolitisk måluppfyllelse

De åtgärder som föreslås väntas sammantaget bidra till hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa i de transportpolitiska målen.

Flera av de förslag som föreslås syftar till att ge de blivande förarna ett bättre stöd inför och under förarutbildningen vilket förväntas leda till att de på ett bättre sätt kan tillgodogöra sig de kunskaper och färdigheter som krävs för att bli trafiksäkra, risk- och miljömedvetna förare.

Detta kan få positiva effekter för trafiksäkerheten på flera sätt. Exempelvis:

- En bättre utbildning för handledarna kan leda till ökad trafiksäkerhet. När handledarnas kunskapsnivå och förmåga att lära ut stärkts, får den privata övningskörningen bättre upplägg och kan planeras på ett sätt så den blivande föraren inte hamnar i trafiksituationer den inte klarar av att hantera.
- En kurs i trafikkunskap höjer den generella nivån bland trafikanterna.
- Genom mängdträning får blivande förare körerfarenhet vilket bidrar till att skapa trafiksäkra förare. Förslaget som syftar till att ge bättre möjligheter till privat övningskörning väntas därmed bidra till fler trafiksäkra förare i trafiken.

Trafiksäkra förare är viktiga för att bidra till Nollvisionen att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. En högre nivå av riskmedvetenhet och reflektionsförmåga kring egna motiv och beteenden i trafiken skulle kunna öka trafiksäkerheten.

De åtgärder som föreslås väntas sammantaget bidra till funktionsmålet i de transportpolitiska målen.

Möjligheten att ta körkort är en fråga om tillgänglighet och kan för många vara en förutsättning för att få ett arbete. Flera av de förslag som redovisas väntas leda till att det blir enklare att förstå hur man ska gå tillväga när man tar körkort. Detta skulle kunna leda till att fler väljer att ta körkort vilket i sin tur bidrar till ökad tillgänglighet och för många även bättre möjligheter på arbetsmarknaden. Ett enkelt och ändamålsenligt förarutbildningssystem är därmed av stor betydelse för såväl den enskilde medborgaren som för samhället i stort. För att utveckla tillgängligheten för samtliga medborgare föreslås åtgärder som gör vägen till körkort enklare för de blivande förarna oavsett bakgrund, erfarenheter och språk.

9 Författningskommentar

9.1 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

3 kap.

4 c § Genom paragrafen som är ny införs krav för den som avser avlägga förarprov för behörighet B att genomföra två utbildningstillfällen med särskild inriktning på vägledning vid trafikskola med tillstånd enligt 2 § första stycket lagen (1998:493) om trafikskolor. Bestämmelsen innebär att det kommer att utgöra ett hinder för prov om två utbildningstillfällen inte är genomförda. Undantag gäller dock för den som har genomgått förarutbildning för behörighet B inom gymnasieskolan eller Försvarsmakten, eller för den som har eller har haft körkort med den behörigheten. Ett exempel på den sistnämnda situationen är när någon har haft körkort men fått det återkallat.

22 § Paragrafen är ny och anger att Transportstyrelsen utövar tillsyn över förarprovningen. Till skillnad från annan tillsyn enligt körkortslagen, till exempel över introduktion- och riskutbildningen, finns bestämmelserna om tillsyn av förarprovningen idag i körkortsförordningen (1998:980). Det är lämpligt att det redan i lagen anges att Transportstyrelsen har den tillsynsuppgiften, särskilt med tanke på de nya bestämmelser om tillsyn som föreslås vilka behöver regleras i lag.

23 § Paragrafen är ny och motsvarar bestämmelsen i 4 kap. 11 § tredje stycket som avser den som bedriver introduktions- eller riskutbildning. Genom paragrafen får Transportstyrelsen på begäran tillträde till lokaler och fordon samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen. Bestämmelsen rör de som bedriver förarprovning, det vill säga Trafikverket, Försvarsmakten samt gymnasieskolor och kommunal vuxenutbildning.

24 § Paragrafen är ny och ger Transportstyrelsen rätt att meddela de förelägganden, som får förenas med vite, som behövs för att denna lag ska efterlevas. Transportstyrelsen har idag tillsyn över förarprovningen enligt 8 kap. 12 § körkortsförordningen. Den enda möjligheten att vidta åtgärder för att komma till rätta med brister i förarprovningen är att med stöd av 3 kap. 10 § samma förordning återkalla ett förordnande att förrätta förarprov för en tjänsteman vid Trafikverket eller Försvarsmakten, eller en lärare vid gymnasieskola eller kommunal vuxenutbildning. Det får ske om denne med hänsyn till sina personliga förhållanden inte längre kan anses lämplig som förarprovare. Brister som upptäcks kan emellertid ofta vara hänförliga till andra förhållanden, såsom organisation eller lokaler, för vilka den enskilde förarprovaren saknar rådighet. Då det inte gäller någon tillståndsplikt för att bedriva förarprovning utan det endast anges i körkortsförordningen vilka

som får förordnas som förarprövare återstår alternativet att införa bestämmelser om föreläggande och vite för att åstadkomma en effektiv tillsyn.

4 kap.

2 § Paragrafen innehåller bestämmelser om förutsättningar som ska vara uppfyllda vid övningskörning. Förutom en mindre språklig ändring i första stycket ändras paragrafen genom att andra stycket tas bort. Ändringen innebär att den som övningskör för behörighet B under uppsikt av handledare med tillstånd enligt 7 § inte behöver ha gått en introduktionsutbildning under de senaste fem åren.

7 § Paragrafen innehåller bestämmelser om förutsättningar för att få godkännande som handledare vid övningskörning. I första stycket 4 finns ett särskilt krav i fråga om övningskörning för behörigheten B. I punkten byts ordet *introduktionsutbildning* ut mot ordet *handledarutbildning*. Bestämmelsen innebär att den som vill bli handledare inte behöver samma utbildning som den som vill övningsköra utan en handledarutbildning som riktar sig endast till blivande handledare. Utbildningen ska ge handledarna bättre förutsättningar att sköta uppgiften som handledare vid privat övningskörning.

8 § Paragrafen innehåller bestämmelser om giltighet för godkännande som handledare enligt 7 §. Första stycket ändras så att godkännandet gäller tills körkort med den behörighet som godkännandet avser har utfärdats för eleven, dock som längst i fem år. En godkännande som handledare ska avse övningskörning med en viss person (elev), se 8 kap. 4 § andra stycket körkortsförordningen. Genom ändringen blir det möjligt att vara handledare för fler elever över tid då godkännandet upphör tidigare än fem år om körkort har utfärdats för eleven. Som bestämmelserna är idag upphör ett godkännande inte förrän efter fem år även om eleven sedan flera år innehar körkort.

9 § Paragrafen innehåller idag bestämmelser om tillstånd att bedriva introduktionsutbildning. Då introduktionsutbildning inte längre ska krävas för övningskörning med handledare för behörigheten B ska Transportstyrelsen inte längre pröva tillstånd till att bedriva sådan utbildning. I första stycket byts därför ordet *introduktionsutbildning* ut mot ordet *handledarutbildning*, i övrigt görs ett språkligt förtydligande och hänvisningen till 2 § andra stycket faller bort då eleven inte berörs av bestämmelser om handledarutbildning. Kraven för att ge tillstånd i andra stycket är oförändrade mot vad som idag gäller för introduktionsutbildningen.

10 § Paragrafen ger möjlighet till Transportstyrelsen att återkalla tillstånd under vissa angivna förutsättningar. Ändringen består av att ordet *introduktionsutbildning* byts ut mot ordet *handledarutbildning*.

11 § Paragrafen reglerar att Transportstyrelsen har tillsyn över vissa utbildningar, vad tillsynen ska omfatta och att Transportstyrelsen har rätt till tillträde till lokaler och har rätt att få de upplysningar och handlingar som behövs. Ändringarna består i att *introduktionsutbildning* ersätts av *handledarutbildning*.

8 kap.

1 § Paragrafen innehåller bestämmelser om de beslut som får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Paragrafen ändras genom att ordet *introduktionsutbildning* byts ut mot ordet *handledarutbildning* på två ställen. En ny femte punkt tillkommer också enligt vilken de förelägganden som till handledarutbildning överklagas hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

10 kap.

1 § Paragrafen innehåller bemyndigande till regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter och ändras på så sätt att fjärde och femte punkten får ny lydelse medan sjätte punkten utgår. I fjärde punkten finns idag bemyndigande avseende föreskrifter om prisreglering för deltagande i introduktionsutbildning. Då någon sådan inte föreslås för handledarutbildningen innehåller den nu bestämmelser delvis motsvarande dem i femte punkten, nämligen avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt lagen och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Referensen till 8 kap. 12 § körkortsförordningen är borttagen då tillsynsbestämmelserna flyttats till lagen, se bland annat 3 kap. 22 §. Femte punkten motsvarar nuvarande sjätte punkten om avstängning under viss tid från förarprov.

9.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor

4 a § Paragrafen är ny. Genom den införs krav för godkända trafiklärare och utbildningsledare att genomgå fortbildning i lagen om trafikskolor. För att en trafikskola med tillstånd ska kunna upprätthålla en god förarutbildning – jämför 2 § – får det förutsättas att utbildningsledarna och trafiklärarna ges fortbildning för att vara uppdaterade på nya regelverk pedagogiska metoder med mera. Genom att detta nu uttrycks klart i lagen kommer det att underlätta för Transportstyrelsen att i sin tillsyn kunna komma tillrätta med brister som upptäcks.

10 § Paragrafen innehåller bemyndiganden. I första stycket som ger regeringen eller den regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter ändras tredje punkten och en ytterligare punkt införs. Tredje punkten innehåller bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter om fortbildning för godkända utbildningsledare och trafiklärare. Fjärde punkten motsvarar delvis nuvarande tredje punkten om utbildningen vid trafikskolor men det förtydligas att det i utbildningen även omfattar utbildningstillfällen med särskild inriktning på vägledning enligt 3 kap. 4 c § körkortslagen. Genom tillägget tydliggörs bemyndigandet så att föreskrifter om utbildning kan anpassas så att det vid behov skiljer sig åt vid utbildningstillfällena jämfört med övriga lektioner.

I andra stycket som innehåller bemyndigande för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter görs i andra punkten ett tillägg om rapportering av utbildningstillfällen med särskild inriktning på vägledning. Trafikskolorna behöver rapportera genomförda tillfällen till Transportstyrelsen för att den blivande föraren ska kunna avlägga förarprov. Närmare bestämmelser om detta föreskrivs lämpligen på lägre nivå.

9.3 Förordning om ändring i körkortsförordningen (1998:980)

3 kap.

13 c § Paragrafen är ny. Det har framkommit att vissa chansar och bokar nytt prov efter underkänt kunskapsprov eller körprov mycket tätt inpå och i fråga om körproven närmast använder dem som en slags utbildningstillfälle. Det är istället lämpligt att den blivande föraren får öva mer på kunskapsfrågorna och får mer körträning och därigenom kommer bättre förberedd. Det föreslås därför att det införs en obligatorisk väntetid vilket innebär att den som har avlagt kunskapsprov respektive körprov för behörigheten B och underkänts får avlägga nytt kunskapsprov respektive körprov för den behörigheten tidigast två veckor efter det underkända provet.

4 kap.

1 § Paragrafen innehåller bestämmelser om övningskörning med körkorts- eller traktorpliktigt fordon under utbildning på *en nationell kurs på gymnasieskolan* eller kommunal vuxenutbildning. Den ändring som sker genom den nya lydelsen *inom gymnasieskolan* är endast språklig och syftar till att undvika begrepp som kanske inte längre används och som då kan förhindra att övningskörning får ske. De gymnasieutbildningar som innefattar körning av fordon beslutas av Skolverket i annan ordning.

8 a § Paragrafen innehåller idag bestämmelser om introduktionsutbildning som dels avser rapporteringskrav för den som anordnar sådan utbildning, dels bestämmelser om föreläggande att visa genomgången introduktionsutbildning i samband med prövning av godkännande som handledare. Paragrafen ändras genom att ordet *introduktionsutbildning* byts ut mot ordet *handledarutbildning*, i övrigt sker ändring av språklig karaktär med hänsyn till att det endast är blivande handledare som ska gå handledarutbildningen.

11 § Paragrafen som handlar om körträning inom viss utbildning inom gymnasium och kommunal vuxenutbildad är ändrad endast språkligt, se kommentar till 1 §.

16 § Paragrafen innehåller handläggningsbestämmelser för Transportstyrelsen vid prövning av tillstånd till introduktions- och riskutbildning. Ändras endast genom att *introduktions- och riskutbildning* ändras till *handledar- och riskutbildning*.

17 § Även denna paragraf innehåller bestämmelser som rör handläggningen av de tillstånd som sägs i 16 §. Ändras endast genom att *introduktions- och riskutbildning* ändras till *handledar- och riskutbildning*.

8 kap.

3 a §. Paragrafen innehåller bemyndigande för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter. Förutom att ordet *introduktionsutbildning* byts ut mot ordet *handledarutbildning* i första och tredje punkten har fjärde punkten om högsta pris för deltagande i introduktionsutbildning utgått. Det har inte har bedömts finnas skäl att prisreglera handledarutbildningen. Nuvarande femte punkt om begränsning av det antal godkännanden som en handledare får ha samtidigt återfinns enligt förslaget i den fjärde punkten.

12 § Paragrafen handlar om tillsyn över förarprövningen och samrådsskyldighet med Statens skolinspektion och i övrigt berörd myndighet. Genom att det anges redan i lagen att Transportstyrelsen utövar tillsyn över förarprövningen ändras paragrafen att den endast innefattar samrådsskyldigheten.

9.4 Förordning om ändring i förordningen (1998:978) om trafikskolor

7 § Paragrafen handlar om undervisningen vid trafikskolor som ska bedrivas enligt kursplaner som Transportstyrelsen fastställer, och att utbildningskort ska föras för varje elev. Ändringen avser ett nytt stycke med krav på trafikskolan att rapportera till Transportstyrelsen när en elev har genomfört ett utbildningstillfälle med särskild inriktning på vägledning enligt 3 kap. 4 c § körkortslagen. Se kommentar till 10 § lagen om trafikskolor.

12 § Paragrafen innehåller bemyndigande till Transportstyrelsen att meddela föreskrifter. Den har ändras redaktionellt på så sätt att den nu har två stycken, ett med bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter och ett med bemyndigande att meddela föreskrifter, och innehåller punktlistor. Syftet är att göra den lättare att läsa. De nya bemyndiganden som ges till Transportstyrelsen genom ändringen är ytterligare föreskrifter om rapportering enligt 7 § andra stycket och föreskrifter om fortbildning av godkända utbildningsledare och trafiklärare. Mer detaljerade bestämmelser om hur rapporteringen till Transportstyrelsen föreskrivs lämpligen i myndighetsföreskrifter. Detsamma gäller hur frekvent fortbildningen ska vara och dess innehåll.

9.5 Förordning om ändring i förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen

3 § I paragrafen finns en uppräkningslista av de frågor som Transportstyrelsen särskilt ska ansvara för, däribland kompetenskrav och behörigheter i första stycket 2. Ändringen består av ett andra stycke där det förtydligas att i ansvaret enligt nämnda bestämmelse ingår att verka för att elever och handledare får behovsanpassad information om kompetenskrav för körkortsbehörighet B. Ändringen görs för att Transportstyrelsen ska ha möjlighet att ge riktad information som går utöver den allmänna serviceskyldigheten i 6 § andra stycket förvaltningslagen (2017:900) till blivande förare av fordon som kräver behörighet B samt handledare.

9.6 Förordning om ändring i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket

2 § Paragrafen innehåller en uppräkningslista av olika uppgifter och frågor som Trafikverket ska svara för. En sådan uppgift som Trafikverket har men som inte finns uttryckligen angiven i någon författning är att anordna förarprov. Det införs därför en ytterligare punkt i 2 § som anger detta som uppgift.

9.7 Förordning om ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382)

Bilaga 2

2.3 Utbildning och förarprov

I bilaga 2 avsnitt 2.3 finns bestämmelser om gallring i vägtrafikregistret. Ändringar görs som följd av att handledarutbildning och utbildningstillfällen med särskild inriktning på vägledning vid trafikskola införs. I fråga om uppgift om genomförd handledarutbildning och datum för rapporteringen är gallringstiden densamma som har gällt för introduktionsutbildningen, fem år från det att utbildningen genomfördes. När det gäller utbildningstillfällen och datum för genomförande ska de

gallras när körkort har utfärdats, dock tidigast fem år från det att utbildningen genomfördes. Uppgift om tillståndshavare, lärare och rapportör som har rapporterat utbildningen samt datum för rapporteringen, ska gallring ske fem år efter att utbildningstillfället genomförs.

Bilaga 3

6.1 Tillståndsuppgifter och 6.2 Uppgifter om personal

Bestämmelserna i bilaga 3 avsnitt 6.1 och 6.2 avser uppgifter i vägtrafikregistret om tillståndsbeslut inom förarutbildningsområdet och lärare vid sådana tillståndsgivna utbildningar. Ändringen består i att ordet *introduktionsutbildning* byts ut mot ordet *handledarutbildning* i bägge avsnitten.

10 Referenser

Alger, S. (2018). *Förarutbildningssystem i Sverige och internationellt: en översikt av förändringar och deras effekter*.

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/vag/forarutbildningssystem-i-sverige-och-internationellt-en-oversikt-av-forandringar-och-deras-effekter/>

Alger, S., och Eklöf, H. (2016). *Trender 1998-2015 avseende förändringen av andelen godkända på körprov för körprovsbehörighet B*. Umeå:

Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap, Beteendevetenskapliga mätningar, Umeå universitet. BVM 62.

<http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:umu:diva-118837>

Alger, S., och Sundström, A. (2011). *Provtagares uppfattning om förarprovet. Enkätundersökning före och efter införandet av sammanhållet prov*. Umeå: Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap,

Beteendevetenskapliga mätningar, Umeå universitet. BVM 45.

<http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:umu:diva-47263>

Berg, J., och Thulin, H. (2009). *Utvärdering av obligatorisk introduktionsutbildning och kursplan B inom svensk körkortsutbildning: delstudie 1: övningens struktur, innehåll och omfattning*. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut. VTI rapport 659. <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:675393/FULLTEXT01.pdf>

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

Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut. VTI rapport 936.

<http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1096681/FULLTEXT01.pdf>

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

Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut. VTI rapport 916.

<http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1054760/FULLTEXT01.pdf>

Prop. 2008/09:93. *Mål för framtidens resor och transporter*. Stockholm:

Klimat och näringslivsdepartementet

Rösth, H. (2023). *Leder körkortslån till körkort?* [Elektronisk resurs]:

Centrala Studiestödsnämnden (CSN).

[https://www.csn.se/download/18.50e9a50918a19bce8d51d3/1693938027162/CSN%20-](https://www.csn.se/download/18.50e9a50918a19bce8d51d3/1693938027162/CSN%20-%20Leder%20k%C3%B6rkortsl%C3%A5n%20till%20k%C3%B6rkort.pdf)

[%20Leder%20k%C3%B6rkortsl%C3%A5n%20till%20k%C3%B6rkort.pdf](https://www.csn.se/download/18.50e9a50918a19bce8d51d3/1693938027162/CSN%20-%20Leder%20k%C3%B6rkortsl%C3%A5n%20till%20k%C3%B6rkort.pdf)

SCB. (2024). *Invandring till Sverige*. <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/manniskorna-i-sverige/invandring-till-sverige/#Timeline>

Trafikverket och Transportstyrelsen. (2019). *Förslag på nytt förarutbildningssystem för personbil, behörighet B. Slutrapport med bilagor*. <https://www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/vag/forslag-pa-nytt-forarutbildningssystem-rapport/>

Transportstyrelsen. (2020). *Uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet*. <https://www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/vag/uppdrag-att-foresla-atgarder-mot-fusk-vid-forarprov-och-illegal-utbildningsverksamhet/>

Bilaga – Uppdraget

**Regeringen****Regeringsbeslut****II 10**2023-02-23
LI2023/01879
LI2023/01073
LI2023/01076 (delvis)**Landsbygds- och infrastrukturdepartementet**Transportstyrelsen
601 73 Norrköping

Uppdrag att genomföra en generell översyn av förarutbildningen

Regeringens beslut

Regeringen ger Transportstyrelsen i uppdrag att göra en översyn av förarutbildningssystemet och föreslå nödvändiga författningsändringar som följer av översynen. Översynen ska bidra till ett enkelt och ändamålsenligt förarutbildningssystem. Vid översynen ska Transportstyrelsen utgå från Trafikverkets och Transportstyrelsens rapport *Förslag på nytt förarutbildningssystem för personbil, behörighet B* (TSV 2018-796) den 13 mars 2019 och överväga lämpliga regelförändringar. Vidare ska Transportstyrelsen överväga hur utbildningssystemet kan anpassas till ny teknik och vilka åtgärder som krävs för att körkortsaspiranter ska komma bättre förberedda till prov. Vid dessa överväganden ska Transportstyrelsen beakta den kostnad som utbildningen redan i dag innebär för aspiranterna.

Vid översynen ska Transportstyrelsen ta hänsyn till det arbete som redan pågår hos Trafikverket med att dels göra det enklare för körkortsaspiranter att förstå vägen till körkort och vilka krav som ställs vid prov, dels öka transparensen om Trafikverkets del i förarutbildningssystemet. Transportstyrelsen ska även hålla sig informerad om den kommande revideringen av körkortsdirektivet.

Transportstyrelsen ska under uppdragets genomförande inhämta synpunkter från Statens skolverk, aktörer inom berörda branscher och de aktörer hos vilka förarprov kan avläggas.

Konsekvenserna av eventuella författningsförslag ska beskrivas i enlighet med vad som anges i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Telefonväxel: 08-405 10 00
Webb: www.regeringen.sePostadress: 103 33 Stockholm
Besöksadress: Malmorgsgatan 3
E-post: li.registrator@regeringskansliet.se

Transportstyrelsen ska senast den 15 september 2024 lämna en skriftlig redovisning av uppdraget till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

Skälen för regeringens beslut

De förarprov som avläggs hos en förarprovare och de övriga obligatoriska inslag som finns i förarutbildningen för körkort med behörighet B är utformade för att den som godkänns ska vara en trafiksäker, risk- och miljömedveten förare. Under de senaste 15 åren har andelen godkända förarprov (teoriprov och körprov) sjunkit. Visserligen har variationen varit låg inom vissa grupper, men inom gruppen privatanmälda män över 24 år har andelen godkända förarprov sjunkit. Detta visar att nya grupper av aspiranter kan innebära nya utmaningar för systemet. Exempelvis så godkänns majoriteten av de som genomför förarprov efter tre försök. Den grupp som inte godkänns efter tre försök kan således behöva andra insatser än bara ytterligare omprov för att nå godkända resultat.

Att många underkänns vid förarprov kan bero på att de som ska avlägga prov inte har förberett sig tillräckligt. Några mål med Trafikverket och Transportstyrelsens rapport *Förslag på nytt förarutbildningssystem för personbil, behörighet B* var ett attraktivt förarutbildningssystem för körkortsbehörighet B som resulterar i förare som vill lära för livet och som dessutom kommer bättre förberedda till prov. Efter att rapporten publicerats har riksdagen tillkännagett för regeringen det trafikutskottet anför om bl.a. behovet av en generell översyn av förarutbildningen (bet. 2018/19:TU7, rskr. 2018/19:165).

Om godkännandegraden skulle öka genom att körkortsaspiranter kom bättre förberedda till förarprov skulle det leda till lägre kostnader för Trafikverket, minskade köer till proven och bättre förutsebarhet för den enskilde som planerar arbete eller utbildning som kräver körkort. Det skulle även minska kostnaderna för den enskilde om färre omprov behöver genomföras. Trafikverket har redan i dag ett pågående arbete för att hjälpa den enskilde att bedöma om det är lämpligt att boka ett prov.

En styrka i det svenska förarutbildningssystemet är att övningskörning kan ske redan från 16 års ålder och dessutom med privata handledare. Detta gör att den som vill ta körkort har goda möjligheter till mängdträning, något som kraftigt ökar trafiksäkerheten hos nya förare.

Redan i dag kan kostnaden för att ta ett körkort vara en barriär, särskilt bland ungdomar och de som saknar privat handledare. Även om det i vissa situationer finns möjlighet att erhålla statligt körkortslån är det viktigt att förarutbildningssystemet är kostnadseffektivt och att systemet som helhet ska vara enkelt och ändamålsenligt.

Det finns även ett behov av att förarutbildningssystemet tar tillvara på den nya teknik som, rätt använd, kan skapa säkrare förare och kan förenkla och utveckla bilkörningen. Dessutom ska utsläppen från lätta fordon inom EU minska med 100 procent till år 2035. Detta innebär en i princip totalt omställning till försäljning av elfordon senast år 2035 inom EU. Det blir därför viktigt att nyblivna körkortsinnehavare har god kännedom om elfordon.

Även om EU-kommissionen kommer att presentera ett förslag till nytt körkortsdirektiv i närtid, så kommer det att dröja innan direktivet är beslutat och innan det har genomförts i svensk rätt. Det finns därför anledning att se över vilka förbättringar som kan ske i förarutbildningssystemet redan nu för att stödja körkortsaspiranter och skapa trafiksäkra, risk- och miljömedvetna förare.

På regeringens vägnar

Andreas Carlson

Maria Gelin

Kopia till

Statsrådsberedningen/ EUK

Försvarsdepartementet/MFI

Finansdepartementet/BA

Utbildningsdepartementet/GV

Klimat- och Näringsdepartementet/BI

Landsbygds- och Infrastrukturdepartementet/US och RS/IB

Statens skolverk

Trafikverket

