

PM 2014-06-05

Uppföljning om körkortsfrågor – en förstudie

Förord

Trafikutskottet har betonat att körkortsfrågor rymmer många viktiga aspekter och att det i förlängningen handlar om individens frihet och möjlighet att transportera sig. Att ha körkort innebär ofta bättre möjligheter för unga att få anställning, och för äldre personer kan det handla om möjligheten att bo kvar i hemmet.

Under senare år har väntetiderna för körkortsprov uppmärksammats i olika sammanhang. Trafikutskottets uppföljningsgrupp beslutade den 12 december 2013 att mot den bakgrunden genomföra en förstudie till en kort uppföljning om körkortsfrågor. Resultatet av förstudien behandlades vid gruppens möte den 5 juni 2014 och redovisas i denna promemoria. Bland annat konstateras att regeringen den 23 januari 2014 beslutade att Trafikverket ska se över förutsättningarna för kortare väntetider för körkortsprov.

I uppföljningsgruppen ingår följande ledamöter: Lars Tysklind, ordförande (FP), Lars Johansson (S), Jessica Rosencrantz (M), Annika Lillemets (MP), Göran Lindell (C), Siv Holma (V) och Annelie Enochson (KD).

Underlagen till förstudien har tagits fram inom Riksdagsförvaltningen av utvärderaren Christer Åström vid utskottsavdelningens utvärderings- och forskningssekretariat i samarbete med uppföljningsgruppens sekreterare, föredraganden Cecilia Forsberg vid trafikutskottets kansli.

Innehållsförteckning

FÖRORD	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	2
SAMMANFATTNING	3
1 INLEDNING	5
2 TIDIGARE BEHANDLING INOM RIKSDAGEN.....	6
3 ATT TA KÖRKORT	7
4 AKTÖRER OCH VÄNTETIDER FÖR FÖRARPROV.....	12
4.1 FÖRDELNING AV ANSVAR MELLAN MYNDIGHETERNA	12
4.2 VÄNTETIDER FÖR ATT GÖRA PROV	15
4.3 ORGANISATIONER.....	18
5 PÅGÅENDE ARBETE	19
6 FÖRSLAG TILL HUVUDSTUDIE	21
6.1 BAKGRUND	21
6.2 SYFTE.....	21
6.3 INRIKTNING, FRÅGESTÄLLNINGAR OCH AVGRÄNSNING	21
6.4 GENOMFÖRANDE	22
6.5 PRELIMINÄR TIDSPLAN.....	22
REFERENSER	23
BILAGA 1 UNDERLAG FRÅN TRAFIKVERKET FÖRARPROV.....	25
BILAGA 2 STATISTIK FÖR KÖRKORT	30
BILAGA 3 KÖRKORTSBEHÖRIGHETER.....	35

Sammanfattning

Trafikutskottet har betonat att körkortsfrågor rymmer många viktiga aspekter och att det i förlängningen handlar om individens frihet och möjlighet att transportera sig. Att ha körkort innebär ofta bättre möjligheter för unga att få anställning, och för äldre personer kan det handla om möjligheten att bo kvar i hemmet.

Ansvar för körkortsfrågor delas mellan Transportstyrelsen och Trafikverket. Transportstyrelsen svarar för bl.a. tillverkning och förnyelse av körkort, körkortstillstånd och handledarskap, medan Trafikverket svarar för frågor om kunskapsprov och körprov. När det gäller Transportstyrelsens verksamhet har kritik framförts mot bl.a. långa handläggningstider och svårigheter för allmänheten att komma i kontakt med myndigheten. Mot bl.a. den bakgrunden har Statskontoret fått i uppdrag från regeringen att analysera Transportstyrelsens hantering av körkortsärenden. När det gäller Trafikverkets verksamhet har under senare år väntetiderna för körkortsprov uppmärksammats i olika sammanhang.

Trafikutskottets uppföljningsgrupp beslutade den 12 december 2013 att mot den bakgrunden göra en förstudie till en kort uppföljning om körkortsfrågor. I förstudien redogörs för bakgrunden och frågans tidigare behandling i riksdagen. Vidare redovisas processen för att ta körkort och fördelningen av ansvar mellan myndigheterna. En översiktlig redovisning görs av väntetider utifrån det material som bl.a. Trafikverket har publicerat på sin webbplats och i sin årsredovisning.

Dessutom görs en kort beskrivning av pågående arbete inom området. Där konstateras bl.a. att medan förstudien har pågått beslutade regeringen den 23 januari 2014 att Trafikverket ska se över förutsättningarna för kortare väntetider för körkortsprov. Detta redovisades av Trafikverket till regeringen den 29 april 2014. Det kan därmed konstateras att flera av de frågor som tas upp i denna förstudie till viss del har hanterats i regeringens uppdrag till Trafikverket. Sedan tidigare var det känt att Statskontoret på uppdrag av regeringen för närvarande gör en utvärdering av den förändrade ansvarsfördelningen för körkortsfrågor. I detta ingår bl.a. att utvärdera hur Transportstyrelsen som körkortsansvarig myndighet hanterar sitt arbete med körkortstillstånd m.m.

Den 18 mars 2014 besökte företrädare för Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) trafikutskottet och lämnade information i olika körkortsfrågor. Bland annat lyfte STR fram regionala skillnader i provresultat.

En uppföljning av körkortsfrågor kan mot den bakgrunden ges följande utformning:

- *Syftet* med en uppföljning av körkortsfrågor skulle vara att ge utskottet ett fördjupat beslutsunderlag inför behandlingen av motioner om körkortsfrågor.
- *Inriktningen* på en uppföljning skulle vara att belysa den problematik som har uppmärksammats när det gäller bl.a. väntetiderna för att avlägga förarprov. Vidare kan uppföljningen behandla mer allmänna

frågor om utbildningsprocessen i sin helhet och hur den föder fram godkända, trafiksäkra och miljövänliga förare.

- *Frågeställningar:* Hur ser provväntetiderna ut och hur har de utvecklats över tid? Vilka är orsakerna till de förekommande långa provväntetiderna? Vilka åtgärder har hittills vidtagits för att komma till rätta med problemen? Hur ser utvecklingen med omprov ut? Hur fungerar utbildningsprocessen utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv?
- *Avgränsningar:* Mot bakgrund av regeringens uppdrag till Statskontoret föreslås att frågor som rör handläggningen av körkortsfrågor inom Transportstyrelsen och myndighetens hantering av körkortsärenden efter övertagandet av ansvar från länsstyrelserna *inte* ska ingå i uppföljningen.
- *Genomförande:* En kombination av genomgångar av dataunderlag och kompletterande intervjuer. I arbetet ingår bl.a. analys av statistik som beskriver kötider vid olika tidpunkter, i olika delar av landet samt för olika typer av körkortsbehörigheter, genomgång och analys av hur detta uppfyller målen om provväntetider samt intervjuer med centrala aktörer inom området. Inom ramen för uppföljningen analyseras vilka faktorer som skiljer mellan några orter i olika delar av landet med korta respektive långa provväntetider. I detta ingår att identifiera och åskådliggöra vilka skillnader som finns i väntetider samt orsaker till väntetidernas längd. Vidare tas underlag fram om utbildningsprocessen och dess resultat.
- *Preliminär tidsplan:* Med anledning av Trafikverkets nyligen redovisade regeringsuppdrag och de åtgärder som aviserades där föreslås att uppföljningen genomförs vid ett senare tillfälle under kommande mandatperiod. I samband med detta kan det övervägas att ge uppföljningen en något bredare ansats än vad som har varit fallet i denna förstudie.

I Inledning

Bakgrund

Trafikutskottet har i olika sammanhang betonat att körkortsfrågor rymmer många viktiga aspekter. Utskottet har bland annat pekat på att det i förlängningen handlar om individens frihet och möjlighet att transportera sig. Att ha körkort innebär ofta bättre möjligheter för unga att få anställning; för äldre personer kan det handla om möjligheten att bo kvar i hemmet. Utskottet har framfört att körkortsutbildningen på ett lämpligt sätt balanserar kraven på bl.a. trafiksäkerhet och att de obligatoriska momenten är nödvändiga och väl avvägda.¹

Under senare år har väntetiderna för körkortsprov uppmärksammats i olika sammanhang.² Bland annat infrastrukturministern har uppmärksammat att det finns indikationer på att Trafikverket har problem med köer och att långa köer till Trafikverkets förarprov inte är acceptabelt.³

För många människor som bor i glesare befolkade områden i Sverige är körkort en nödvändighet för att kunna ta sig till arbetet eller utbildningen eftersom de kollektiva färdmedlen ofta inte går lika ofta som i mer befolknings-täta områden. Även när det gäller ungas inträde på arbetsmarknaden och möjligheten att få ett jobb och försörjning kan körkortet vara en förutsättning. Andelen unga som tar körkort har sjunkit. Trafikutskottet har i olika betänkanden uttryckt förståelse för att det kan vara angeläget för unga att ta körkort, men att det för vissa kan uppfattas som en kostsam investering. Utskottet har bl.a. framfört att det är positivt om ungdomar tar körkort så tidigt som möjligt, då det leder till större möjligheter att få arbete och gör det möjligt att bo i regioner som saknar alternativa transportmedel.⁴

I budgetpropositionen för 2014 redovisas under preciseringen av målet om ett jämställt samhälle att kvinnor fortfarande har körkort i lägre grad än män. Av alla kvinnor har 76 procent körkort medan motsvarande siffra för män är 86 procent. Störst skillnad finns mellan kvinnor och män över 80 år, där nästan nio av tio män har körkort men bara drygt hälften av kvinnorna.

Trafikutskottets uppföljning

I utskottens beredning av ärenden ingår uppgiften att följa upp och utvärdera riksdagsbeslut.⁵ Trafikutskottets uppföljningsgrupp beslutade den 12 december 2013 att göra en förstudie till en uppföljning inom körkortsområdet.

Förstudiens syfte och genomförande

Syftet med denna förstudie har varit att dels översiktligt belysa den problematik som uppmärksammats när det gäller väntetiderna för att avlägga körkortsprov, dels ta fram ett underlag för gruppens ställningstagande till inriktningen av en eventuell huvudstudie. Förstudien har i huvudsak innefattat studier av olika rapporter och andra dokument samt information på olika aktörers

¹ Bet. 2010/11:TU18.

² Se bl.a. motioner som behandlats i bet. 2012/13:TU7.

³ Svar på skriftlig fråga 2013/14:9.

⁴ Bet. 2010/11:TU18 och 2011/12:TU12.

⁵ 4 kap. 8 § regeringsformen och 4 kap. 18 § riksdagsordningen.

webbplatser. Vidare har underlag hämtats in från Trafikverket. Under förstudiens gång fick Trafikverket i uppdrag från regeringen att se över förutsättningarna för kortare väntetider för körkortsprov.

2 Tidigare behandling inom riksdagen

Riksdagsbeslut

Riksdagen har beslutat om körkortslagen, enligt vilken personbil, lastbil, buss, motorcykel, moped klass I, terrängvagn och motorredskap klass I får köras endast av den som har ett gällande körkort för fordonet.⁶ Riksdagen har vidare beslutat om lagen om trafikskolor, enligt vilken trafikskolor får drivas endast efter tillstånd av Transportstyrelsen.⁷

Det har i Sverige funnits bestämmelser om behörighet att framföra motor-drivna fordon sedan 1907 då den första förordningen om automobiltrafik trädde i kraft. Sedan 1977 har det funnits en körkortslagstiftning som i sina huvuddrag överensstämmer med den som gäller i dag.⁸ De centrala och grundläggande bestämmelserna om behörighet att köra motordrivna fordon finns numera i körkortslagen (1998:488) som kompletteras och fylls ut av körkortsförordningen (1998:980).⁹ Även i andra författningar finns bestämmelser om behörighet, som kompletterar körkortslagen.¹⁰

Trafikutskottets beredning av motionsförslag om körkortsfrågor

Trafikutskottet bereder varje år flera motionsförslag som rör körkortsutbildning och möjligheterna att ta körkort. Motionerna tar bl.a. upp frågor som rör genomförda förändringar av giltighetstiden för att göra teoriprovet i förhållande till körprovet samt behov av att göra det enklare för unga människor att skaffa körkort.

I mars 2013 behandlade utskottet senast frågor om körkort.¹¹ Utskottet påminde då om att införandet av ett sammanhållet prov för körkort bl.a. grundas på tidigare erfarenheter av att stora tidslapp mellan teoriproven och körproven innebar att man i allt högre grad såg försämrade resultat. Då det teoretiska kunnandet och de praktiska färdigheterna hänger samman pedagogiskt innebär det att om körkortslevnen klarar det första momentet ökar även

⁶ Prop. 1997/98:124, bet. 1997/98:TU11. Därefter har ett flertal ändringar gjorts under årens lopp, senast genom lagen (2012:876) om ändring i lagen (2011:1580) om ändring i körkortslagen (1998:488) (prop. 2012/13:23, bet. 2012/13:TU4).

⁷ Lagen (1998:493) om trafikskolor.

⁸ Dåvarande körkortslagen (1977:477) och körkortsförordningen (1977:722).

⁹ 1994 års körkortsutredning lämnade tre betänkanden: SOU 1995:48, SOU 1996:11 och SOU 1996:114.

¹⁰ Se bl.a. prop. 2011/12:25. Den rättsliga ramen för körkortslagstiftningen i Sverige och andra stater inom EES utgörs av rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort, det andra körkortsdirektivet. Där regleras bl.a. att ett körkort bara får utfärdas till den som godkänts i ett förarprov och som uppfyller vissa medicinska krav samt antingen är permanent bosatt eller har studerat i minst sex månader i den medlemsstat som utfärdar körkortet. Det andra körkortsdirektivet ersätts av det tredje körkortsdirektivet. Dess bestämmelser tillämpas från och med den 19 januari 2013.

¹¹ Bet. 2012/13:TU7. Utskottet avser att under våren 2014 behandla körkortsfrågor i samband med trafiksäkerhetsbetänkandet (2013/14:TU9) och i ett betänkande om utlämning av körkort (2013/14:TU12).

sannolikheten för att eleven ska klara uppkörningen bra. Enligt uppgift från Transportstyrelsen ledde de allt sämre provresultaten också till att antalet ”omprov” ökade, vilket resulterade i att kötiderna förlängdes. Ett syfte var därför att man förutom att få bättre inläring också skulle minska omproven och bidra till att minska köerna. I betänkandet framfördes att utskottet hade informerats av Transportstyrelsen om att det innan ett sammanhållet prov infördes gjordes ett mycket omfattande försök och att det då blev tydligt styrkt att prestationerna och provresultaten förbättrades markant. Enligt Transportstyrelsen visade en uppföljning som gjordes efter det första året i ”skarp drift” också tydligt att eleverna kom betydligt bättre förberedda till proven, där andelen som klarade teoriproven vid första försöket ökade med ca 20 procent, och för körproven ca 10 procent. Under försöksåret minskade också köerna markant, och enligt Transportstyrelsen har de därefter kunnat hållas på en bättre nivå än tidigare.

Svar på skriftlig fråga

I riksdagen har vid flera tillfällen ställts skriftliga frågor om väntetiderna för körkortsproven. Senast i september 2013 ställdes en fråga om vilka åtgärder som kommer att vidtas för att Trafikverket bättre ska leva upp till sina regler när det gäller uppkörning för körkort. I det skriftliga svaret betonade infrastrukturministern att långa köer till Trafikverkets förarprov inte är acceptabelt och att det under våren har kommit indikationer på att Trafikverket har problem med köer. I svaret redovisades att den genomsnittliga tiden till första lediga tid för ett sådant prov under sommaren 2013 har varit som högst dryga 40 dagar men att den under vecka 38 låg omkring 20 dagar, vilket är inom den målnivå som Trafikverket satt upp. I svaret konstaterades vidare att den långsiktiga ambitionen för tillgången på lediga tider rimligen måste vara högre än vad Trafikverket lyckades klara under sommaren 2013. Svaret avslutades med att ett analysarbete har inletts inom Näringsdepartementet.¹²

3 Att ta körkort

Krav som ska uppfyllas

För att få ett körkort för t.ex. personbil (B-körkort) finns det olika krav som man måste uppfylla.¹³ Man ska ha ett giltigt körkortstillstånd, vara permanent bosatt i Sverige eller ha studerat här i minst sex månader, ha fyllt 18 år, ha gått riskutbildning där båda delarna är giltiga, ha gjort ett godkänt förarprov (kunskapsprov och körprov) samt inte ha ett körkort som är utfärdat i någon annan stat inom EES (ett sådant körkort går däremot att byta ut mot ett svenskt).

Körkortstillstånd

Man behöver först ett giltigt körkortstillstånd för att få övningsköra och göra förarprov för B-körkort. När man ansöker om körkortstillstånd kontrollerar Transportstyrelsen om den sökande uppfyller de krav som samhället ställer på

¹² Svar på skriftlig fråga 2013/14:9.

¹³ I avsnittet redovisas processen för körkortsbehörighet B. För andra behörigheter ser processen delvis annorlunda ut. De olika körkortsbehörigheterna framgår av bilaga 3.

alla som ska ta körkort. Den som får körkortstillstånd ska anses lämplig som förare med hänsyn till personliga och medicinska förhållanden.

Handledare och introduktionsutbildning

I körkursutbildningen är både teori och praktik viktiga. Genom att läsa teorin lär man sig att köra med omdöme och klara av spelreglerna i trafiken. Transportstyrelsen har utfärdat föreskrifter om kursplaner som talar om vilken inriktning och vilka mål förarutbildningen har.

Den som vill göra praktiken genom att övningsköra privat behöver en godkänd handledare. Den som vill vara handledare vid privat övningskörning för behörighet B ska ha gått en introduktionsutbildning innan han eller hon kan bli godkänd. Som elev måste man också ha gått utbildningen för att handledaren ska få sin ansökan prövad av Transportstyrelsen. Man måste vara minst 15 år och 9 månader för att få gå utbildningen, och man får övningsköra med personbil från det att man är 16 år. En introduktionsutbildning är minst tre timmar. Under utbildningen ges bland annat information om handledarens ansvar vid övningskörningen, vilka krav och bedömningskriterier som gäller vid förarprov (kunskapsprov och körprov). Den som anordnar introduktionsutbildningen bestämmer avgiften för utbildningen. Utbildaren rapporterar direkt till Transportstyrelsen vem som har gått utbildningen. En introduktionsutbildning är giltig i fem år från den dag utbildningen genomfördes. Det är handledaren som är ansvarig och ses som förare vid övningskörningen. En grönvit skylt med texten "Övningskör" ska placeras så att den är väl synlig bakifrån.

Övningskörning vid trafikskola

Man kan också övningsköra vid en trafikskola. Varje trafikskola har en undervisningsplan som beskriver hur deras utbildning leder till kursplanens mål. De flesta trafikskolor är anslutna till någon av branschorganisationerna Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) eller Trafikutbildarnas Riksorganisation (TR).

Riskutbildning

Den obligatoriska riskutbildningen för B-körkort omfattar två delar:

- Del 1 handlar om alkohol, andra droger, trötthet och riskfyllda beteenden i övrigt.
- Del 2 motsvarar den gamla riskutbildningen (halkbanan) och handlar om hastighet, säkerhet och körning under särskilda förhållanden.

När man gör sitt kunskapsprov och körprov måste man ha gjort riskutbildningens båda delar. Riskutbildningen är giltig i fem år. Den som håller utbildningen rapporterar in att man har gjort riskutbildningen och nått målen i kursplanen. När riskutbildningen är registrerad och giltig får man göra kunskapsprov och körprov hos Trafikverket.

Kunskapsprov och körprov

Förarprov ska enligt körkortsförordningen avse sökandens

1. kunskaper om vägtrafikens utveckling, trafiksäkerhetsfrågornas betydelse, trafikolyckornas orsaker, omfattning och karaktär samt vikten av ett ansvarsmedvetet och hänsynsfullt uppträdande i trafiken
2. kunskaper om gällande trafikföreskrifter, den verkan från trafiksäkerhetssynpunkt som sjukdom, uttrötning och stimulerande eller bedövande ämnen, särskilt alkoholhaltiga drycker och narkotika, medför på den mänskliga organismen
3. kunskaper om konstruktionen och verknings sättet hos fordon av det slag som provet avser
4. förmåga att i landsvägs- och gatutrafik köra fordon av det slag som provet avser
5. sinnesnärvaro och omdömesförmåga.¹⁴

Körkortsproven för personbil (behörighet B) hålls samman och betraktas som ett prov som innehåller två delar: *kunskapsprov (teoriprov)* och *körprov*. Båda proven bokas vid samma tillfälle och görs nära varandra i tid (inom två veckor). Avgiften för ett kunskapsprov är 325 kronor. Efter klockan 18.00 på vardagar och på helger är avgiften 400 kronor. Avgiften för körprov för behörighet B är 800 kronor. Efter klockan 18.00 på vardagar och på helger är avgiften 1 040 kronor.

Man börjar alltid med kunskapsprovet för att sedan göra körprovet, även om kunskapsprovet inte blev godkänt. Ett godkänt kunskapsprov eller körprov gäller i två månader. Både kunskapsprovet och körprovet måste vara godkända inom giltighetstiden två månader. Om giltighetstiden har gått ut måste man mot nya avgifter göra båda proven igen. Man bokar båda proven vid ett och samma tillfälle. Om ett av förstagångsproven (kunskapsprovet eller körprovet) inte är godkänt erbjuds man att göra ett omprov, mot ny avgift, inom giltighetstiden två månader. Förutsättningen är att man har gjort båda proven inom en period av två veckor och att man bokar omprovet senast tre dagar efter att man har gjort sitt körprov. Både kunskapsprov och körprov måste vara gjorda innan man kan boka omprov.

Kunskapsprovet består av totalt 70 frågor, varav 5 frågor är testfrågor som ska utvärderas. Resultatet på testfrågorna räknas inte in i provresultatet. För att provet ska bli godkänt måste man svara rätt på 52 av de 65 frågorna som ingår i provet. Provtiden är 50 minuter. Den som har svårt att läsa eller skriva, eller inte förstår svenska så bra, kan få göra ett anpassat kunskapsprov. Det finns muntliga prov, prov med längre provtid eller prov med tolk. Direkt efter provet får man ett skriftligt beslut på om provet är godkänt, och resultatet skickas till Transportstyrelsen. Alla som ska göra prov för körkort ska fotografera sig hos Trafikverket.

Körprovet ska genomföras med en lämplig personbil eller lätt lastbil. Man måste själv tillhandahålla ett fordon som uppfyller kraven. Körprovet börjar

¹⁴ 12 § körkortsförordningen (1998:980).

med att man får göra en säkerhetskontroll. Därefter får man köra i tätorts- och landsvägsmiljö i minst 25 minuter. Med förarprovarens inledning och avslutning blir den totala tiden för körprovet 45 minuter. Direkt efter körningen berättar förarprovaren om provet är godkänt eller inte. Alla nyblivna körkortstagare i Sverige får en provotid på två år.¹⁵

Det genomsnittliga antalet prov som gjordes för ett godkänt kunskapsprov B i riket 2013 var 1,89 prov. Det genomsnittliga antalet prov som gjordes för ett godkänt körprov B var 1,83 prov. Godkännandeprocent 2013 för kunskapsprov B var 53 procent och för körprov B 54,6 procent (se bilaga 2).¹⁶

Effekter av sammanhållet förarprov

Sammanhållet prov är ett led i att åstadkomma en integrering av teori och praktik för att uppnå målen i förarutbildningen. Transportstyrelsen redovisade i slutet av februari ett utredningsuppdrag om effekterna av sammanhållet förarprov. Transportstyrelsen menar att det sammanhållna provet har haft en positiv effekt på körkortstagarnas förberedelser inför provet, vilket påverkar väntetiden till förarprov på ett gynnsamt sätt genom färre omprov. Utifrån dagens kända kunskap anser Transportstyrelsen att det inte finns något som tyder på att det sammanhållna provet har förlorat sin avsedda effekt. Godkännandefrekvenserna vid förarprov har förbättrats, och en större andel körkortstagare klarar sitt körkort på första försöket. Transportstyrelsen framhåller att Trafikverket Förarprovs kunder är nöjda med den upplevda servicekvaliteten.¹⁷

Färre unga tar körkort

Av en rapport från Trafikanalys framgår att andelen unga 18 till 24 år som har B-körkort har sjunkit från ca 75 procent 1980 till drygt 60 procent 2011. Även i gruppen 25 till 44 år kan man se en nedgång i antalet körkortsinnehavare under 1990-talet, och det är särskilt bland de yngre i denna åldersgrupp som andelen minskar. Trafikanalys konstaterar att situationen är densamma i många andra länder. En bidragande orsak till att körkortsinnehavet bland unga sjönk under 1990-talet kan enligt Trafikanalys vara den ekonomiska krisen och den höga ungdomsarbetslösheten. Etableringsåldern, det vill säga den ålder när tre fjärdedelar av en årskull har arbete, låg 2011 på 28 år för kvinnor och 26 år för män. Att ungas studietid är längre resulterar i att det dröjer allt längre innan unga får en fast anställning och stabil ekonomi och bildar familj. Det har också diskuterats att högre kostnader för att ta körkort har betydelse i sammanhanget. Det finns dock stora regionala skillnader i körkortsinnehav för unga under 25 år. Under 2011 hade endast 40 procent unga körkort i Stockholms län, jämfört med närmare 70 procent i Norrbottens och Västerbottens län.¹⁸ I bilaga 2 redovisas antalet körkortsinnehavare, uppdelat på kön och ålder.

Forskning från Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) visar att de flesta unga har för avsikt att ta körkort. Samma forskning visar också att det

¹⁵ www.korkortsportalen.se.

¹⁶ Trafikverket, 2014a.

¹⁷ Transportstyrelsen, 2014a.

¹⁸ Trafikanalys, 2012.

viktigaste skälet för unga att ta körkort är rörelsefrihet. Näst viktigast är arbete. När det gäller skäl mot att ta körkort anger ungdomarna att de inte har råd. Det näst viktigaste skälet emot är tidsbrist, tätt följt av att man inte har behov på grund av att man åker kollektivt. Av VTI:s rapport framgår att det som talar emot att ta körkort också visar på vissa könsskillnader. Även om både unga män och kvinnor rangordnar bristen på tid som det viktigaste skälet är det fler kvinnor som har rankat detta högst. För både kvinnor och män kommer på andra plats att man inte tror sig klara proven, på tredje att man vill använda pengarna till annat och på fjärde plats att miljön påverkas negativt.¹⁹

Från STR har framförts att det är ett problem att körkortstagandet minskar, både för individen då mobiliteten begränsas men även för såväl individ som samhälle då möjligheten att få jobb för ungdomar och utlandsfödda reduceras eftersom det ofta krävs körkort för instegsjobben på arbetsmarknaden. STR menar att en bidragande orsak till att allt färre, främst ungdomar, tar körkort är bl.a. att förarutbildningssystemet är relativt ostrukturerat och ineffektivt, vilket yttrar sig genom att det är långa väntetider för prov. Detta kan leda till chansanmälningar till prov och följaktligen hög underkännandegrad och många onödiga omprov. STR menar dessutom att en del elever försvinner under processen och aldrig tar körkort, trots att både behov och initial motivation funnits.²⁰

Det finns stora regionala skillnader vad gäller utbildningen för att ta körkort. I t.ex. Östersund kör 77 procent upp som trafikskoleelever och 23 procent som privatister, medan i Uppsala kör 14 procent upp som trafikskoleelever och 86 procent som privatister.²¹ Enligt uppgift från STR uppgår andelen godkända till ca 65 procent i Östersund och ca 47 procent i Uppsala. STR menar att det finns ett samband mellan andelen trafikskoleanmälda prov och provresultat. STR menar bl.a. att andelen kunder som chansar vid prov ökar och att provet för många har blivit en nivåindikator som testas.²²

Kostnader för att ta körkort

Bil Sweden och Svenskt Näringsliv har låtit ta fram en rapport där det bl.a. förs fram att kostnaderna för att ta körkort har ökat på senare tid och att kostnaderna kan vara en förklaring till att många ungdomar inte tar körkort. I rapporten konstateras följande:

För att kunna ta körkort måste man ha inkomster, vilket gör att man måste ha ett jobb. Men för att kunna få ett jobb måste man ha körkort. Körkortskostnadens storlek i kombination med dess betydelse för anställningsbarheten för att körkortet nästan blir en jämlikhetsfråga. I Sverige har strävan länge varit att alla ska ges lika möjligheter på arbetsmarknaden. Om körkortskravet utestänger körkortslösa från 60 procent av arbetsmarknaden är denna jämlikhet hotad.²³

¹⁹ VTI, 2010.

²⁰ STR, 2013.

²¹ Trafikverket, 2014c.

²² STR, 2014.

²³ HUI Research, 2013.

År 2012 låg den genomsnittliga körkortskostnaden på över 15 000 kronor. Kostnaden varierar dock beroende på om en elev behöver ta körlektioner hos en trafikskola eller om eleven har någon att övningsköra privat med. I tabellen nedan redovisas hur kostnaderna kan fördela sig för en typisk körkortstagare.

Tabell 1 Kostnaden för att ta körkort 2012

Del		Antal	Kostnad
Synundersökning	Obligatorisk	1	100
Körkortstillstånd	Obligatorisk	1	220
Handledarutbildning (per person)	Privat	2	300
Godkännande för privata handledare	Privat	1	170
Teoribok		1	250
Körkortsfrågor, övningsprov till datorn		1	190
Körlektioner hos trafikskola		15	700
Riskettan (riskutbildning del 1)	Obligatorisk	1	700
Halkbanan (riskutbildning del 2)	Obligatorisk	1	1 700
Fotografering hos Trafikverket	Obligatorisk	1	80
Teoriprov (kunskapsprov)	Obligatorisk	1	325
Uppkörning (körprov)	Obligatorisk	1	800
Tillverkning av körkort	Obligatorisk	1	150
Summa kostnad för körkortet			16 185

Källa: Körkortonline/HUI Research, 2013.

Sedan 1980 har kostnaden för körkort stigit i en takt som är mer än 50 procent högre än takten för de generella kostnadsökningarna i form av konsumentprisindex (KPI). En förklaring är att moms infördes 1997. En annan förklaring är att handledarutbildningen infördes 2006. Sedan 2011 betalar trafikskolorna tillsynskostnader till Transportstyrelsen, vilka uppgår till 1–2 procent av omsättningen. Även kostnader för prov har successivt höjts.²⁴

4 Aktörer och väntetider för förarprov

4.1 Fördelning av ansvar mellan myndigheterna

Transportstyrelsen och den förändrade ansvarsfördelningen

Transportstyrelsen bildades den 1 januari 2009 genom en sammanslagning av verksamheter vid flera myndigheter på transportområdet. Från starten ansvarade myndigheten bl.a. för beslut om att utfärda körkort och för tillverkning av körkort. Den 1 januari 2010 tog Transportstyrelsen över länsstyrelsernas dåvarande uppgifter inom bl.a. körkortsområdet. Förändringen innebar att Transportstyrelsen fick ansvar för handläggning och beslut i ärenden enligt körkortslagen. Ärendena handlar bl.a. om körkortsingripanden och bedömningar av lämpligheten som körkortshavare och handledare för övningskörning.

²⁴ HUI Research, 2013.

Syftet med att ge Transportstyrelsen ett samlat ansvar för körkortsfrågor var att skapa förutsättningar för att verksamheten skulle kunna bedrivas mer enhetligt och effektivt.²⁵ En samlad verksamhetsledning förväntades skapa bättre förutsättningar för en enhetlig rättstillämpning och en effektiv verksamhet. Detta bedömdes sammantaget med möjligheterna att centralt utveckla och använda ny teknik för en ökad maskinell ärendehantering ge goda förutsättningar för effektiviseringar. Transportstyrelsen bedömdes på några års sikt kunna bedriva verksamheten till lägre kostnader.

Regeringen har konstaterat att förändringen av ansvarsfördelningen var omfattande och därmed förknippad med stora utmaningar. Det uppges att Transportstyrelsen inledningsvis hade betydande problem med att få verksamheten att fungera väl. Problemen gällde främst långa handläggningstider och svårigheter för allmänheten att komma i kontakt med myndigheten. Riksdagens ombudsmän (JO) riktade hösten 2010 kritik mot Transportstyrelsen för att inte tillräckligt ha beaktat de förvaltningsrättsliga krav som kan ställas på tillgänglighet, handläggningstid och hantering av överklaganden. JO menade att bristerna borde föranleda en utvärdering även från andra synpunkter än de rent rättsliga. Ett drygt år senare kunde JO konstatera att Transportstyrelsens ärendebalanser och tillgänglighet hade förbättrats, men att det fortfarande fanns fog för viss kritik, bl.a. för långa handläggningstider för äldre ärenden. I februari 2013 framförde även Justitiekanslern (JK) kritik mot Transportstyrelsen för oacceptabelt lång handläggningstid i ett ärende om körkortsingripande.

Regeringen konstaterar att Transportstyrelsen enligt uppdrag i regleringsbrevet har redovisat och analyserat handläggningstider för olika slag av körkortsärenden. Av rapporteringen framgår att Transportstyrelsen har vidtagit en rad åtgärder för att minska handläggningstiderna och att myndigheten har höga ambitioner i sitt fortsatta effektiviseringsarbete. Regeringen konstaterar dock att de mål för handläggningstider som myndigheten har satt upp ännu inte har uppnåtts.²⁶

Transportstyrelsen utformar regler, kontrollerar hur reglerna följs och ger tillstånd (körkort och certifikat). Enligt körkortslagen prövar Transportstyrelsen frågor om särskilt medgivande, förlängd giltighet, godkännande av handledare, förnyelse av körkort, villkor för innehav av körkortstillstånd och körkort, körkortstillstånd, körkortsingripande, giltighet, utbyte eller ersättande av ett utländskt körkort, godkännande av alkoholås och återkallelse av godkännandet samt varning. Transportstyrelsen prövar också frågor om medicinsk undersökning, ogiltighet av körkort och undantag från ålderskrav i fråga om traktorkort. Transportstyrelsen prövar frågor om utfärdande av körkort.

Antalet körkortsärenden har ökat sedan ansvarsövergången; detta hör bl.a. samman med de förändringar av lagstiftningen som genomfördes i början av 2013. Under 2012 beslutades ca 742 000 körkortsärenden jämfört med 688 000 ärenden under 2011.

²⁵ Prop. 2009/10:20, bet. 2009/10:TU6.

²⁶ Regeringsbeslut 2013-08-22.

Transportstyrelsens avdelning för körkortsärenden består av fyra enheter med totalt drygt 350 anställda. Verksamheten bedrivs på sex orter (Härnösand, Kristianstad, Mariestad, Norrköping, Solna och Örebro). Årligen avslutas ca 800 000 körkortsärenden, och myndigheten tar dagligen emot ca 6 000 handlingar i körkortsärenden. Årligen inkommer vardera ca 250 000 ansökningar om körkortstillstånd respektive ansökningar om behörighet att vara handledare för övningskörning. År 2012 tog avdelningens kundtjänst emot ca 1,4 miljoner telefonsamtal. Körkortsverksamheten finansieras genom både anslag och avgifter:

- Den anslagsfinansierade körkortsverksamheten handlar om t.ex. myndighetsutövning i form av att t.ex. ta ställning till om en person är fortsatt lämplig att inneha ett förarbevis. Denna finansieras via anslag 1:12 Transportstyrelsen (utg.omr. 22).
- Den avgiftsfinansierade körkortsverksamheten handlar om sådan verksamhet som syftar till att utfärda förarbevis. Transportstyrelsen beslutar om avgifternas storlek. Avgiftsintäkterna förs över till statsbudgeten.²⁷

I slutet av 2010 redovisade Transportstyrelsens internrevision en granskning av myndighetens körkortsverksamhet.²⁸ Huvudskälen till verksamhetens inledande problem bedömdes bero på brister i funktionalitet och kapacitet hos de it-system som valts för verksamheten, att ärendebalansen från länsstyrelsetiden var 30–40 procent högre än förväntat samt att en stor andel medarbetare var nyanställda och att de medarbetare som myndigheten tog över från länsstyrelserna ställdes inför nya arbetsrutiner och en ny arbetsmiljö.

Trafikverket och förarproven

Trafikverket ansvarar för kunskaps- och körprov för körkort, taxiförarlegitimation, kunskapsprov för yrkeskunnande för trafikillstånd och yrkesförarkompetens.

Förarprov är en resultatenhet inom Trafikverket. Trafikverket Förarprov finansieras genom offentligt rättsliga avgifter samt uppdragsverksamhet.²⁹ Trafikverkets förarprovskontor finns på följande orter: Borås, Eskilstuna, Falun, Gävle, Göteborg, Halmstad, Helsingborg, Jönköping, Kalmar, Karlskrona, Karlstad, Kristianstad, Linköping, Luleå, Malmö, Skellefteå, Skövde, Stockholm, Sundsvall, Umeå, Uppsala, Visby, Vänersborg, Västerås, Växjö, Örebro, Örnsköldsvik och Östersund. Förutom på Trafikverkets förarprovskontor kan förarprov även göras på ett antal mottagningsorter som erbjuder Trafikverkets körprov (vissa behörigheter) och på en del orter även kunskapsprov. I april 2014 fanns 206 trafikinspektörer vid Förarprov. År 2013 fattades

²⁷ Statskontoret, 2013.

²⁸ Transportstyrelsen, 2010.

²⁹ Trafikverket, 2013. Trafikverket föreslog en höjning av avgiften med 18 procent 2012 för att kompensera för tillsynsavgifter från Transportstyrelsen samt för kostnaden för ett nytt bokningssystem som infördes under 2011. Regeringen beslutade 2012 om en höjning av provavgifter för körkortstagare fr.o.m. den 1 september 2012. Den föregående höjningen genomfördes 2008.

beslut om att rekrytera och utbilda ytterligare ca 40 trafikinspektörer, vilka träder i tjänst i maj 2014.

Via Trafikverkets webbplats kan den som vill göra körkortsprov eller yrkesförarprov boka provtider för kunskaps- och körprov. För att kunna boka prov beställer den sökande en kod. Trafikverket uppger på sin webbplats att körprov B generellt erbjuds ungefär tre till fem dagar i veckan på huvudorterna. På mottagningsorterna, där personal från huvudorterna förrättar prov, erbjuds prov i olika omfattning beroende på behovet. Det kan vara varje vecka, varannan vecka eller var tredje vecka.

Körkortsportalen

Ansvaret för körkortsfrågor delas mellan Transportstyrelsen och Trafikverket. För att underlätta för allmänheten att hitta information om körkortsfrågor har Transportstyrelsen och Trafikverket tillsammans samlat information och tjänster när det gäller körkort och förarbevis på en webbplats som heter Körkortsportalen. Där finns bl.a. uppgifter om aktuella handläggningstider.³⁰

4.2 Väntetider för att göra prov

Servicelöftet

På körkortsportalen.se lämnar Transportstyrelsen och Trafikverket följande s.k. servicelöfte:

Förstagångsprov: När du bokar tid första gången ger vi dig företräde och lovar en tid för kunskapsprovet (behörighet B) inom tre veckor och en tid för körprovet (behörighet B) inom två veckor från tiden för kunskapsprovet. Detta gäller under förutsättning att du gör proven på någon av våra huvudorter (kontorsorter). Detta löfte gäller under normala förhållanden, det vill säga hela året utom under sommarperioden och kring jul och nyår. Löftet gäller inte på våra mottagningsorter, det vill säga orter där personal från huvudorten (kontorsorten) finns på plats endast de tider prov är inbokade. Du som bokar tid första gången för behörighet B har dock företräde på mottagningsorterna.

Omprov: Om ett av förstagångsproven inte är godkänt har du företräde för att mot ny avgift göra ett omprov på någon av våra kontorsorter. Vi lovar dig en tid för minst ett omprov inom giltighetstiden två månader. Detta under förutsättning att båda förstagångsproven genomförts inom en period av två veckor och att omprovet bokas senast tre dagar efter genomfört prov. Om giltighetstiden har gått ut måste du mot nya avgifter göra båda proven igen. Du bokar proven vid ett och samma tillfälle.

Trafikverket uppger att man kan uppfylla målet under normala förhållanden, dvs. hela året utom under semesterperioden och kring jul och nyår.³¹ Det bör noteras att Trafikverket nyligen har redovisat till regeringen att man har fattat beslut om ett nytt servicelöfte som har fått följande utformning:

³⁰ www.korkortsportalen.se.

³¹ Trafikverket, 2014b.

Servicelöfte: När du bokar ditt första förarprov för behörighet B lovar vi dig en tid för kunskapsprov inom två veckor och en tid för körprov senast två veckor från kunskapsprovet på våra provorter. Om ditt första kunskapsprov eller körprov inte är godkänt har vi som mål att kunna erbjuda ytterligare minst två prov inom giltighetstiden två månader.³²

Trafikverkets mätningar av väntetider

Trafikverket genomför kontinuerliga mätningar av väntetider för att genomföra prov.³³ Trafikverkets mätningar av väntetiderna för körkortsprov görs på de orter där myndigheten har kontor. På Trafikverkets webbplats redovisas statistik som visar variationer i väntetider för att göra körkortsprov. I bilaga 1 redovisas exempel på väntetider.

Trafikverket uppger på sin webbplats att efterfrågan på provtider varierar under året och att det kan vara lättare att få en provtid på vintern. Provtider läggs ut två till tre månader framåt. Trafikverket ger på sin webbplats rådet att boka sitt prov i god tid, minst sex veckor innan man vill göra provet. Då ökar möjligheterna att få den tid och provort som man önskar. När det gäller möjligheterna att göra prov under sommaren 2013 anger Trafikverket att man mötte efterfrågan över hela landet på flera sätt. Extra personal (utbildade trafikinspektörer från Försvarmakten eller pensionerade trafikinspektörer) skulle anställas och ett sextiotal trafikinspektörer skulle flytta sin semester för att i stället arbeta under sommaren. Under våren 2013 utökade verket öppetiderna på helger och kvällar på vissa orter. Trafikverket uppger vidare att förarprovkontoren i landet har en dialog med trafikskolornas branschorganisationer, STR och TR. Syftet med dialogen uppges vara att hitta gemensamma lösningar som på bästa sätt möter efterfrågan.³⁴

Trafikverket uppger i förstudien att andelen körprov under sommaren 2013 ökade med 9 procent jämfört med samma period 2012. För körkortstagare som bokade sitt körprov B sex veckor i förväg var andelen lediga provtider i genomsnitt 21,6 procent under perioden juli–augusti 2013. Väntetiden till första lediga tid för körprov var 30,5 dagar på huvudorterna under perioden juni–augusti 2013, jämfört med 14,3 dagar under perioden januari–maj 2013.³⁵

Trafikverket anger på sin webbplats att väntetiderna varierar mellan kontorsorterna och ständigt ändras efter att nya bokningar samt av- och ombokningar görs. I diagrammet nedan redovisa medelvärden på antal dagar till första lediga tid för kunskapsprov B och körprov B för 29 respektive 32 kontorsorter.³⁶

³² Trafikverket, 2014c.

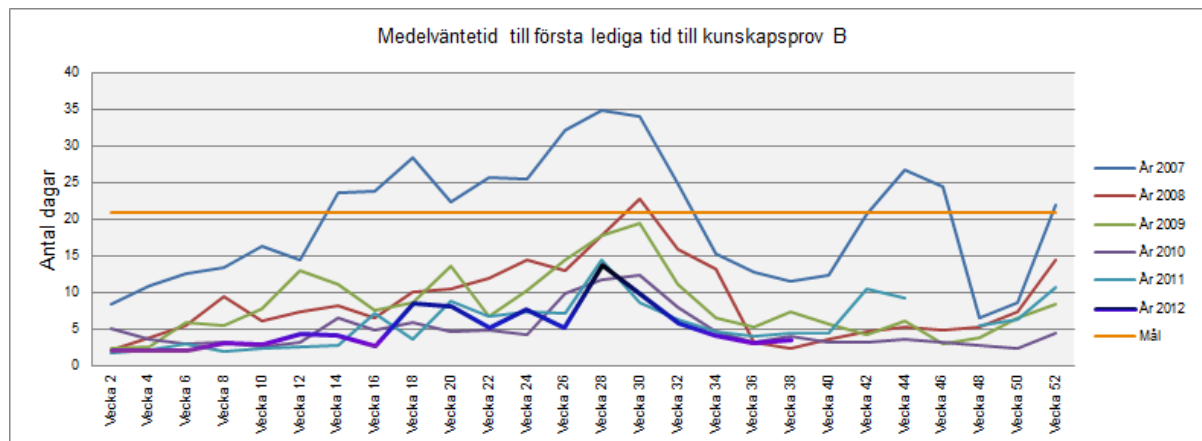
³³ Väntetidsbegreppet kan användas i olika sammanhang, se bilaga 1.

³⁴ www.trafikverket.se.

³⁵ Trafikverket, 2014a.

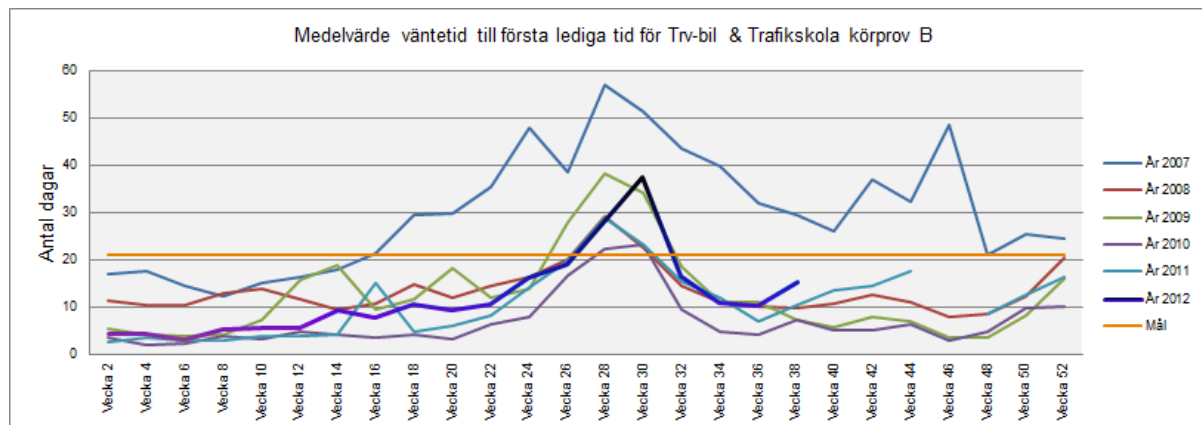
³⁶ Väntetiden mäts på måndagar med jämna veckonummer. Värdena är ett medelvärde för alla kontorsorter (29 för kunskapsprov respektive 32 för körprov) och är antal dagar till första lediga tid.

Diagram 1 Medelväntetid till första lediga tid för kunskapsprov B



Källa: Trafikverket, 2012.

Diagram 2 Medelväntetid till första lediga tid för körprov B (medelvärde för trafikskolebil och prov i Trafikverkets bil)



Källa: Trafikverket, 2012.

Trafikverket uppger i sin årsredovisning för 2012 att ett nytt datasystem för bokning av prov, resursplanering och intäktsredovisning sattes i drift under 2011. I samband med installationen satte även Transportstyrelsen en ny version av systemet för kunskapsprov i drift. Under 2012 fanns det fortfarande problem med kunskapsprovssystemet Provit och övrig it-kommunikation med Transportstyrelsen.

Trafikverket uppger vidare att den genomsnittliga väntetiden till förarprov ökade något under 2012. Väntetiderna varierar i landet. Liksom tidigare år ökade väntetiderna under sommarmånaderna. Medelväntetiden för körprov var 12,9 dagar – en ökning med 2,3 dagar jämfört med 2011. Medelväntetiden för kunskapsprov var 5,3 dagar, vilket är en ökning med 0,4 dagar sedan 2011. Vid utgången av 2012 var kötiden till körprov i genomsnitt 23,4 dagar (år 2011: 16,5 dagar).³⁷ Enligt uppgift på webbplatsen gäller uppgiften om

³⁷ Trafikverket, 2013.

antalet dagar till första lediga tid för kör- och kunskapsprov B huvudorterna (kontorsorterna).³⁸

Tabell 2 Medelväntetid för förarprov, hela landet, antal dagar

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Medelväntetid körprov	14	13	7	11	13	20
Medelväntetid kunskapsprov	9	8	5	6	5	7

Källa: Trafikverket, 2013 och 2014a.

Enligt årsredovisningen har resurserna förstärkts 2012 genom ett tillskott av nyutbildade inspektörer, men samtidigt har personalen minskat på grund av pensionsavgångar och övriga avgångar. Kunderna uppges fortfarande vara nöjda med förarprovet – nöjd-kund-index är 68 (år 2011: 69). Efterfrågan på körprovet har ökat med 3,5 procent jämfört med föregående år. För kunskapsprovet har efterfrågan ökat med 6,7 procent under året. Antalet körprov och kunskapsprov var 266 000 (år 2011: 258 000) respektive 329 000 (år 2011: 307 000). Av körproven gjordes 58 procent av män och 42 procent av kvinnor, och av kunskapsproven gjordes 60 procent av män och 40 procent av kvinnor. Skillnaden mellan kvinnor och män är mindre om endast körprov och kunskapsprov för personbil (behörighet B) räknas. Andelen godkända kunskapsprov var 48 procent för män och 56 procent för kvinnor. Andelen godkända körprov var 55 procent för män och 55 procent för kvinnor.³⁹

Trafikverket uppger i förstudien att andelen nöjda kunder har ökat från 70 procent år 2012 till 72 procent år 2013. Trafikverket menar att detta troligen är ett resultat av bl.a. den satsning som man gjorde sommaren 2013.⁴⁰ Även Transportstyrelsen framhåller i en studie att Trafikverket Förarprovs kunder är nöjda med den upplevda servicekvaliteten. Transportstyrelsen menar att Svenskt Kvalitetsindex undersökning torde kunna ge en anvisning om att merparten av Trafikverket Förarprovs kunder inte har några större problem med långa väntetider till prov.⁴¹

4.3 Organisationer

Sveriges Trafikskolors Riksförbund

Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) är en organisation för trafikskoleföretag som bedriver yrkesmässig förarutbildning. STR representerar ca 630 medlemsföretag som driver ungefär 700 av Sveriges ca 800 trafikskolor. Dessa sysselsätter drygt 2 000 trafiklärare. STR-trafikskolor erbjuder utbildning av förare i trafiksäkert och miljöanpassat körsätt på bil, buss, lastbil, tvåhjulning

³⁸ www.trafikverket.se (<http://www.trafikverket.se/Pressrum/Forarprovsstatistik/Fragor-och-svar-om-forarprov/>).

³⁹ Trafikverket, 2013.

⁴⁰ Trafikverket, e-brev 2014-02-18 och 2014-03-10.

⁴¹ Transportstyrelsen, 2014a, och SKI, 2013.

och terrängfordon. Varje år utbildas ca 100 000 körkortstagare och 10 000 yrkesförare.⁴²

Trafikutbildarnas Riksorganisation

Trafikutbildarnas Riksorganisation (TR) är en organisation som är öppen för alla trafikskolor, företag, föreningar och privatpersoner som arbetar med eller är intresserade av förarutbildning, trafikutbildning och trafiksäkerhet. TR:s viktigaste syften är att arbeta för sådan kunskap, kvalitet och utveckling som leder till en förbättrad förarutbildning och att främja medlemmarnas intressen. TR betecknar sig som ”en liten organisation, men stora nog att kunna påverka”.⁴³

5 Pågående arbete

Det pågående regeringsuppdraget till Statskontoret

Regeringen gav i augusti 2013 Statskontoret i uppdrag att analysera Transportstyrelsens hantering av körkortsärenden och utvärdera överföringen av verksamheten från länsstyrelserna. I uppdraget ingår att samla Regeringskansliets, Transportstyrelsens, länsstyrelsernas och andra intressenters erfarenheter. Statskontoret ska lyfta fram lärdomar som kan dras av den förändrade ansvarsfördelningen inför liknande förändringar inom staten. Statskontoret kan även lämna förslag till hur Transportstyrelsens ärendehantering och uppföljning av verksamheten kan förbättras. Statskontoret ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 31 oktober 2014.

Beslut i körkortsärenden handlar om myndighetsutövning mot enskilda. Besluten måste uppfylla högt ställda krav på rättssäkerhet och effektivitet. Det är likaså angeläget att det finns goda möjligheter för den enskilde att komma i kontakt med myndigheten och att det på andra sätt är enkelt för allmänheten att ha med myndigheten att göra. Brister i myndighetens hantering kan få konsekvenser för såväl den enskilde som trafiksäkerheten. Regeringen ser därför ett behov av att utvärdera i vilken mån syftet med förändringen har uppfyllts och undanröja eventuella hinder för att det ska uppfyllas. Det är också angeläget att de lärdomar som kan dras av den förändrade ansvarsfördelningen tillvaratas inför framtida förändringar i staten.⁴⁴

I Statskontorets uppdrag ingår inte att titta på Trafikverkets hantering av kunskaps- och körprov för körkort. I Statskontorets utvärdering ingår inte att intervjua personer eller intresseorganisationer som berörs av körkortsverksamheten.

Analysarbete inom Regeringskansliet (Näringsdepartementet)

Som framgår av avsnitt 2 har infrastrukturministern informerat om att ett analysarbete har inletts inom Näringsdepartementet vad gäller bl.a. köer till Trafikverkets förarprov.

⁴² www.str.se.

⁴³ www.trafikutbildarna.com.

⁴⁴ Regeringsbeslut 2013-08-22.

Regeringen beslutade den 23 januari 2014 att Trafikverket skulle se över förutsättningarna för kortare väntetider för körkortsprov. Som bakgrund angavs att det i dag ofta är långa väntetider för körkortsprov under sommarperioden då många vill ta körkort. Regeringen ville därför att Trafikverket på ett bättre sätt än hittills skulle kunna korta väntetiderna och möta de variationer som förekommer i efterfrågan på körkortsprov under ett år. Infrastrukturministern kommenterade regeringsbeslutet på följande sätt:

Körkort har stor betydelse för möjligheterna att få ett jobb, framför allt på orter som saknar en välutbyggd kollektivtrafik, och därför vill regeringen ha en förkortad väntetid för körkortsprov.⁴⁵

Uppdraget redovisades till Näringsdepartementet den 29 april 2014. I redovisningen uppger Trafikverket att väntetider för körkort har varit ett problem under en följd av år, framför allt under sommarmånaderna då efterfrågan ökar något samtidigt som kapaciteten sjunker till följd av semestrar. Det redovisas att Trafikverket har genomfört olika åtgärder för att möta behoven, men att verket inte helt lyckats i sina avsikter och att väntetiderna under sommaren nått nivåer som inte är acceptabla. Trafikverket konstaterar att de långa väntetiderna skapar problem för enskilda medborgare och för trafikskolorna.⁴⁶

I redovisningen hänvisar Trafikverket till olika faktorer som leder till problemen under sommarmånaderna, bl.a. en allmänt ökad efterfrågan på prov under våren och att omproven ökar. Trafikverket konstaterar att de regionala skillnaderna är avsevärda. Följande exempel från Stockholm kan nämnas:

- Trafikskolorna står för 20 procent av proven med en godkännandefrekvens på 66,5 procent.
- Privatanmälda står för 80 procent av proven, med en godkännandefrekvens på 38 procent.
- Godkännandefrekvensen för Stockholm 2013 var därmed totalt 44 procent.

I redovisningen konstateras att elever inte längre vill utbilda sig i samma utsträckning som tidigare och att allt fler går till prov direkt. Alltmer sällan genomförs kompletta utbildningar vid trafikskolor, och elever väljer oftare att hoppa av och genomföra körprovet som privatist. Trafikverkets förarprövare blir därmed till stor del upptagna med omprov.

I sin redovisning framför Trafikverket att följande förändringar kommer att genomföras:

1. Trafikverket har beslutat om ett nytt servicelöfte som innebär en förstärkning. Det ska gälla under hela året och över hela landet. Det innebär ett åtagande att erbjuda tider för de tre första proven (ett första prov och två omprov).
2. För att få till stånd en smidigare hantering av bokningen kommer bokningsrutinerna att ses över. Ambitionen är att varje lokal chef

⁴⁵ Regeringskansliet (Näringsdepartementet), 2014.

⁴⁶ Trafikverket, 2014c.

inom Trafikverket i samförstånd med de lokala trafikskolorna ska lägga ut tider så att trafikskoleelevernas utbildningsprocess ska fungera så smidigt som möjligt.

3. Inför sommarmånaderna 2014 har Trafikverket beslutat om en rad åtgärder av olika karaktär för att kunna leverera prov enligt det nya servicelöftet. Som exempel kan nämnas att ca 40 trafikinspektörer har genomgått utbildning, att B-prov kommer att ges högsta prioritet så att varje trafikinspektör ska kunna genomföra fler B-prov i sommar, att semesteruttag flyttas och övertidsuttag ökar, att dialogen med trafikskolorna vidareutvecklas, att planeringen förbättras, att den interna ledningen blir mer kraftfull och att den skriftliga kommunikationen med körkortsaspiranterna förbättras.

Trafikverket konstaterar slutligen att det i ökande omfattning föreligger bristande insikter hos aspirant och handledare om hur den effektivaste utbildningsprocessen bör se ut för att ett godkänt prov ska kunna utföras. Processens verkningsgrad skulle kunna ökas väsentligt, för att uppnå godkända, trafiksäkra och miljövänliga förare. De många omproven utgör symtom på djupare liggande problem, vilket Trafikverket, trafikskolorna och Transportstyrelsen uppges vara överens om.

6 Förslag till huvudstudie

6.1 Bakgrund

Som framgår av avsnitt 5 genomför Statskontoret på uppdrag av regeringen för närvarande en utvärdering av den förändrade ansvarsfördelningen för körkortsfrågor. I detta ingår bl.a. att utvärdera hur Transportstyrelsen som körkortsansvarig myndighet hanterar sitt arbete med körkortstillstånd m.m.

Under tiden som förstudien pågick beslutade regeringen även att Trafikverket ska se över förutsättningarna för kortare väntetider för körkortsprov. Som framgår av avsnitt 5 är en bakgrund till regeringens beslut att det i dag ofta är långa väntetider för körkortsprov under sommarperioden då många vill ta körkort. Trafikverket redovisade sitt uppdrag till regeringen den 29 april 2014. Bland annat redovisas ett antal åtgärder som Trafikverket kommer att vidta under sommaren 2014. Det kan därmed konstateras att flera av de frågor som tas upp i denna förstudie hanteras i regeringens uppdrag till Trafikverket.

En uppföljning av körkortsfrågor kan mot den bakgrunden genomföras vid ett senare tillfälle under kommande mandatperiod.

6.2 Syfte

Syftet med en uppföljning av körkortsfrågor skulle vara att ge utskottet ett fördjupat beslutsunderlag inför behandlingen av motioner om körkortsfrågor.

6.3 Inriktning, frågeställningar och avgränsning

Mot bakgrund av de problem som har uppmärksamrats i olika sammanhang och de åtgärder som nu vidtas inom Trafikverket kan en senare uppföljningsinsats under nästa mandatperiod vara intressant. En uppföljning skulle

kunna handla om att se om de åtgärder som har vidtagits vad gäller väntetiderna är tillräckliga, men också kunna ges en något bredare ansats vad gäller hela utbildningsprocessen utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Detta innebär att inriktningen på en uppföljning skulle kunna vara följande.

- Dels belysa den problematik som har uppmärksammats när det gäller väntetiderna för att avlägga förarprov (teori- och körprov). Utifrån denna inriktning kan bl.a. följande frågeställningar ingå: Hur ser provväntetiderna ut och hur har de utvecklats över tid? Vilka är orsakerna till de förekommande långa provväntetiderna? Vilka åtgärder har hittills vidtagits för att komma till rätta med problemen?
- Dels behandla mer allmänna frågor om utbildningsprocessen i sin helhet och hur den föder fram godkända, trafiksäkra och miljövänliga förare. En utgångspunkt för denna del av uppföljningen skulle kunna vara nollvisionen och målen för trafiksäkerheten.

Mot bakgrund av regeringens uppdrag till Statskontoret föreslås att frågor som rör handläggningen av körkortsfrågor inom Transportstyrelsen och myndighetens hantering av körkortsärenden efter att man tagit över ansvaret från länsstyrelserna *inte* ska ingå i en eventuell uppföljning.

6.4 Genomförande

En uppföljning skulle kunna genomföras genom en kombination av genomgångar av dataunderlag och kompletterande intervjuer. Underlagen för uppföljningsgruppens bedömningar tas fram av utvärderings- och forskningssektariatet i samarbete med trafikutskottets kansli. I arbetet ingår bl.a. analys av statistik som beskriver kötider vid olika tidpunkter, i olika delar av landet och för olika typer av körkortsbehörigheter, genomgång och analys av hur detta uppfyller målen om provväntetider samt intervjuer med centrala aktörer inom området (Regeringskansliet, ansvariga myndigheter och berörda organisationer).

Inom ramen för uppföljningen analyseras vilka faktorer som skiljer sig åt mellan några orter i olika delar av landet med korta respektive långa provväntetider. I detta ingår att identifiera och åskådliggöra vilka skillnader som finns i väntetider samt orsaker till väntetidernas längd. Vidare tas underlag fram om utbildningsprocessen och dess resultat, bl.a. regionala skillnader.

I förstudien ingick inte att göra någon internationell utblick. En sådan skulle dock kunna ingå i en huvudstudie.

6.5 Preliminär tidsplan

Med anledning av det regeringsuppdrag som Trafikverket nyligen redovisade och de åtgärder som aviserades där föreslås att uppföljningen genomförs vid ett senare tillfälle under kommande mandatperiod. I samband med detta kan det övervägas att ge uppföljningen en något bredare ansats än vad som har varit fallet i denna förstudie.

Referenser

- Bet. 1997/98:TU11 *Ny körkortslag m.m.*
- Bet. 2009/10:TU6 *Transportstyrelsens verksamhet inom körkorts- och yrkestrafikområdet.*
- Bet. 2010/11:TU18 *Trafiksäkerhet.*
- Bet. 2011/12:TU4 *Genomförandet av det tredje körkortsdirektivet.*
- Bet. 2011/12:TU12 *Trafiksäkerhet.*
- Bet. 2012/13:TU4 *Några körkortsfrågor.*
- Bet. 2012/13:TU7 *Trafiksäkerhet.*
- HUI Research (2013): *Rattavdrag? Sänkta körkortskostnaders effekter på sysselsättningen bland ungdomar.* Per Hortlund och Nils Bohlin.
- Prop. 1997/98:124 *Ny körkortslag m.m.*
- Prop. 2009/10:20 *Transportstyrelsens verksamhet inom körkorts- och yrkestrafikområdet.*
- Prop. 2011/12:25 *Genomförandet av det tredje körkortsdirektivet.*
- Prop. 2013/14:1 *Budgetproposition för 2014.*
- Regeringsbeslut 2013-08-22: *Uppdrag att utvärdera den förändrade ansvarsfördelningen för körkortsfrågor.* Dnr N2013/3851/TE, N2010/6083/TE.
- Regeringskansliet, Näringsdepartementet (2014): *Väntetiderna för körkortsprov ska kortas.* Pressmeddelande 2014-01-23.
- SKI Svenskt kvalitetsindex (2013): *Svenskt Kvalitetsindex – Pressmeddelande samhälls-service.* 2013-11-20.
- SOU 1995:48 *EG-anpassade körkortsregler.* Delbetänkande.
- SOU 1996:11 *EU-mopeden, ålders- och behörighetskrav för två- och trehjuliga motorfordon.* Delbetänkande.
- SOU 1996:114 *En körkortsreform.* Slutbetänkande.
- Statskontoret (2013): *Arbetsplan för uppdrag om ändrad ansvarsfördelning för körkortshandtering.* PM 2013-10-09.
- STR (2013): *Rimliga väntetider för körkortsprov förväntas i sommar.* Pressmeddelande 2013-04-22.
- STR (2014): *Information från Sveriges trafikskolors riksförbund (STR) vid utskottssammanträde 2013/14: 25.* Förbundsordförande Berit Johansson och vice förbundsordförande Michael Axelsson informerade om aktuella körkortsrelaterade frågor.
- Svar på skriftlig fråga 2013/14:9 *Väntetider för uppkörning.*
- Trafikanalys (2012): *Bekvämt och effektivt – om de unga får välja!* En undersökning om ungas resvanor.
- Trafikverket (2012): *Väntetider för B-prov (personbil), vecka 2-38, 2012.*
- Trafikverket (2013): *Trafikverkets årsredovisning 2012.*
- Trafikverket (2014a): *Uppgifter om förarprov.* Underlag i e-brev från Trafikverket Förarprov 2014-01-27.

Trafikverket (2014b): *Sammanställning av bokningsstatus*. Underlag i e-brev från Trafikverket Förarprov 2014-02-04.

Trafikverket (2014c): *Redovisning av uppdrag att se över förarprovsverksamheten*. 2014-04-29, dnr TRV 2014/8262.

Trafikverket, e-brev 2014-01-24, 2014-01-27, 2014-02-04, 2014-02-18 och 2014-03-10.

Transportstyrelsen (2010): *Granskning av körkortsverksamheten vid trafikregistret*. Be-teckning TSG 2010-717.

Transportstyrelsen (2014a): *Effekter av sammanhållet förarprov – En kunskapsöversikt*. Utredningsuppdrag 2014-02-19. Dnr TSV 2014-243.

Transportstyrelsen (2014b): *Statistik förarprov B – Utvecklingen? Väg- och järnvägsav-delningen, enheten för behörigheter, sektion regler*.

VTI (2010): *Ungdomars inställning till att ta körkort 2002–2009*. VTI rapport 694.

Bilaga I Underlag från Trafikverket Förarprov

Uppgifter om förarprov⁴⁷

Väntetidsbegrepp

Väntetid till körkortsprov och körkort förekommer som begrepp i flera sammanhang:

- väntetid till förstagångsprov
- väntetid till omprov
- väntetid på olika orter (huvudort och mottagningsort)
- väntetid på sommaren/övriga året
- väntetid till körkort.

Väntetid till förstagångsprov

För körkortstagare som avlägger prov första gången ska det inte finnas någon väntetid eftersom dessa prov går att planera. På så sätt förekommer väntetid enbart för omprov, vilket är ca 45 procent av alla prov. Vår rekommendation är att boka provet i god tid, cirka sex veckor i förväg. Då får körkortstagaren den tid och provort som önskas. Våra provtider läggs ut två till tre månader framåt.

Sommaren 2013: För körkortstagare som bokade sitt körprov B (personbil) sex veckor i förväg var andelen lediga provtider i genomsnitt 21,6 procent under perioden juli-augusti, vecka 27-35 2013.

Väntetid till omprov

Vårt servicelöfte för behörighet B innebär att om ett av förstagångsproven inte är godkänt lovar vi en tid på en kontorsort för minst ett omprov inom giltighetstiden två månader. Väntetiden till omprov ökar i takt med att andelen godkända prov minskar.

Siffror från sommaren 2013:

- Andelen godkända körprov B under perioden juni-augusti 2012 var 55,7 procent
- Andelen godkända körprov B under perioden juni-augusti 2013 var 54,9 procent.

Detta medför att antalet omprov ökar.

Väntetid sommaren 2013 (gäller främst omprov eftersom förstagångsprov kan bokas i god tid utan kö):

- Genomsnittligt antal dagar till första lediga tid för kunskapsprov B var 10,3 dagar på huvudorterna under perioden juni-augusti 2013 (jämför med januari-maj 2013 då servicelöftet gäller: 4,9 dagar).

⁴⁷ Trafikverket, 2014a.

- Genomsnittligt antal dagar till första lediga tid för körprov B var 30,5 dagar på huvudorterna under perioden juni-augusti 2013 (jämför med januari-maj 2013 då servicelöftet gäller: 14,3 dagar).

Väntetid på olika orter (huvudort och mottagningsort)

Körprov B (personbil) erbjuds generellt på huvudorterna ungefär tre till fem dagar i veckan. På mottagningsorterna, där personal från huvudorterna förrättar prov, erbjuds prov i olika omfattning anpassat efter behovet. Det kan vara varje vecka/varannan/var tredje vecka. Väntetid till prov på huvudort och mottagningsort är därför inte jämförbara.

Väntetid på sommaren/övriga året

Tillgången på prov är normalt mindre på sommaren då vi har begränsad arbetsstyrka eftersom det är semestertider (semesterlagen).

Sommaren 2013 genomförde vi ett antal åtgärder i syfte att möta efterfrågan som innebar flyttade semestrar för ca 25 procent av de ordinarie trafikinspektörerna, utökade öppettider på helger och kvällar, omfördelning av resurser i landet, anställning av extrapersonal. Detta resulterade i en ökad servicenivå och högre tillgång på prov. Fler prov genomfördes per månad än övriga månader under året. Under perioden juni-augusti ökade andelen körprov med 9 procent jämfört med samma period 2012, trots den nya behörigheten kod 96 för vilken efterfrågan blev drygt fem gånger större än förväntat.⁴⁸

Väntetid till körkort

Körkortstagaren är beroende av flera aktörer för att få körkort. Dessa deltar tillsammans med körkortstagaren på vägen till körkort: Transportstyrelsen, introduktionsutbildare, privata utbildare/handledare, trafikskolor, riskutbildare och Trafikverket Förarprov. Efterfrågan och därmed väntetiden på körkort ökar hos alla aktörer på sommaren, vilket gäller körkortets alla obligatoriska delar som körkortstillstånd, handledarutbildning (introduktionsutbildning), förarutbildning, riskutbildning och förarprov. Vi har inte tillgång till övriga aktörers väntetidsmätningar.⁴⁹

Servicelöfte, behörighet B

Mer information finns på Trafikverkets webbplats.⁵⁰

⁴⁸ Läs mer: <http://www.trafikverket.se/Pressrum/Forarprovsstatistik/> sidan hur gick sommaren.

⁴⁹ En processbeskrivning över vägen till körkort finns i pressrummet:

<http://www.trafikverket.se/Pressrum/Forarprovsstatistik/Vagen-till-korkort-behorighet-B/>.

⁵⁰ <http://www.trafikverket.se/Pressrum/Forarprovsstatistik/Fragor-och-svar-om-forarprov/>. 26

Medelväntetid 2008–2013

Tabell 1A Körprov och kunskapsprov, medelväntetid för hela landet, 2008–2013 (antal dagar)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Körprov	14	13	7	11	13	20
Kunskapsprov	9	8	5	6	5*	7

Källa: Trafikverket, 2014a. * Siffran är korrigerad efter tryckfel i Trafikverkets årsredovisning för 2012 (s. 48).

Bokningsstatus/kapacitet, lediga provtider

För att få en bild av vår kapacitet, antal bokade och lediga provtider, tar vi fram ögonblicksbilder som visar bokningsstatus fr.o.m. nästkommande vecka och sju veckor framåt för behörighet A, B och kod 96. Uttaget görs vid midnatt. Vi publicerar uppgifterna i pressrummet varje måndag. Det är viktigt att påpeka att bokningsstatus inte är densamma direkt efter uttaget eftersom provtider ständigt bokas på, bokas om och bokas av.⁵¹

Bokningsstatus sommaren 2013

Mer information finns på Trafikverkets webbplats.⁵²

Åtgärder och resultat sommaren 2013

Mer information finns på Trafikverkets webbplats.⁵³

Åtgärder inför och under sommaren 2014

Mer information om Trafikverkets arbete för att möta efterfrågan på förarprov finns på Trafikverkets webbplats.⁵⁴

Genomsnittligt antal kunskapsprov och körprov B för ett godkänt prov 2013

Det genomsnittliga antalet prov som gjordes för ett godkänt kunskapsprov B i riket 2013 var 1,89 prov. Det genomsnittliga antalet prov som gjordes för ett godkänt körprov B i riket 2013 var 1,83 prov.

Godkännandeprocent för kunskapsprov och körprov B 2013

Godkännandeprocent för samtliga kunskapsprov B i riket var 53 procent 2013. Godkännandeprocent för samtliga körprov B i riket var 54,6 procent.

⁵¹ Länk till bokningsstatus och arkiv:

<http://www.trafikverket.se/Pressrum/Forarprovsstatistik/Forarprovsstatistik/Bokningsstatus-lediga-tider/>.

<http://www.trafikverket.se/Pressrum/Forarprovsstatistik/Forarprovsstatistik/Bokningsstatus-lediga-tider/Arkiv-bokningsstatus-lediga-provtider/>.

⁵²

http://www.trafikverket.se/PageFiles/144690/kapacitet_korprov_b_juli_augusti_2013.pdf.

⁵³ <http://www.trafikverket.se/Pressrum/Forarprovsstatistik/Resultat-av-sommarens-insatser/>.

⁵⁴ <http://www.trafikverket.se/Pressrum/Forarprovsstatistik/Atgarder-for-att-mota-sommarens-efterfragan-pa-forarprov-/>.

Sammanställning av bokningsstatus⁵⁵

Trafikverket Förarprov har för trafikutskottets räkning tagit fram en sammanställning i form av ögonblicksbilder för vecka 21–52 2013. I tabellerna visas sammanställningar av det totala antalet lediga och bokade provtider, summa kapacitet och andel lediga provtider i procent. Bokningsstatistik publiceras varje vecka på Trafikverkets webbplats.⁵⁶

Exempel från den 20 maj 2013

Den 20 maj 2013 (vecka 21) fanns 83 lediga körprovstider vecka 22, 65 vecka 23, 242 vecka 24, 363 vecka 25, 612 vecka 26, 1 009 vecka 27 och 1 352 vecka 28 (se tabell 1B nedan). Totalt fanns 3 726 lediga körprovstider under perioden vecka 22–28. För den perioden var 22 144 körprovstider redan bokade den 20 maj 2013, vilket kan jämföras med att kapaciteten var 25 870 provtider. Andelen lediga provtider var därmed 14,40 procent för den perioden.

Tabell 1B Lediga provtider för körprov B den 20 maj 2013 (vecka 21)

Vecka	Antal lediga provtider	Antal bokade provtider	Summa kapacitet	Andel lediga provtider (%)
22	83	4 322	4 405	1,88
23	65	3 424	3 489	1,86
24	242	4 349	4 591	5,27
25	363	3 135	3 498	10,38
26	612	3 062	3 674	16,66
27	1 009	2 403	3 412	29,57
28	1 352	1 449	2 801	48,27
Total	3 726	22 144	25 870	14,40

Källa: Trafikverket, 2014b.

Bokningsstatusen ser olika ut på olika provorter.⁵⁷ I tabell 1C redovisas bokningsstatusen den 20 maj 2013 (vecka 21) för huvudorterna (kontorsorterna) i form av andel lediga provtider⁵⁸ för körprovstider vecka 22–25. Uppgifterna är en ögonblicksbild av läget vid midnatt den 20 maj 2013. Uppgifterna kan jämföras med Trafikverkets servicemål som innebär att en tid för körprov B ska erbjudas inom två veckor från tiden för kunskapsprovet. Detta gäller förstagångsprov och på verkets huvudorter (kontorsorter).

⁵⁵ Trafikverket, 2014b.

⁵⁶ <http://www.trafikverket.se/Pressrum/Forarprovsstatistik/>.

⁵⁷ På vissa mottagningsorter erbjuds inte provtider varje vecka, vilket innebär att jämförelse inte kan göras med huvudort (kontorsort) där provtider erbjuds varje vecka.

⁵⁸ Andel lediga provtider i förhållande till den kapacitet som finns olika veckor. Kapaciteten vid olika kontor varierar mellan veckorna. Exempel från Borås: Vecka 22 kunde 69 provtider bokas, vecka 23 var det 44 provtider, vecka 24 var det 59 provtider och vecka 25 var det 48 provtider som kunde bokas.

Tabell 1C Bokningsstatus den 20 maj 2013 (vecka 21) för körprov B vid några kontor (andel lediga provtider för olika veckor)

Ort	vecka 22	vecka 23	vecka 24	vecka 25
Borås	0	0	5,08	39,58
Eskilstuna	0	5,71	4,04	0
Falun	3,45	0	2,94	16,67
Farsta, Stockholm	0	1,25	0	0
Gävle	0	0	1,82	5,56
Göteborg, Hisingen	0,82	0	1,60	9,59
Halmstad	7,14	9,43	31,17	13,51
Helsingborg	0	0	0	2,82
Jakobsberg, Stockholm	0	0	0	0
Jönköping	0	0	0	0
Kalmar	13,73	9,68	0	0
Karlskrona	2,78	0	2,78	3,45
Karlstad	0	2,33	0	7,84
Kristianstad	2,21	0	1,67	24,44
Linköping	0	0	20,45	58,82
Luleå	0	0	0	0
Malmö	2,11	0	0	0
Skellefteå	8,82	0	5,00	44,83
Skövde	1,61	0	0	0
Sollentuna, Stockholm	0,71	0,46	0	0
Sundsvall	11,48	0	0	0
Södertälje, Stockholm	0,69	0	0	0
Umeå	0	2,08	0	0
Uppsala	0	0	0,99	0
Visby	0	0	27,78	48,39
Vänersborg	0	0	0	0
Västerås	2,34	1,33	3,74	3,23
Växjö	0	0	47,89	78,95
Örebro	10,11	10,67	0	1,33
Örnsköldsvik	3,85	6,90	11,54	24,00
Östersund	0	0	10,81	0

Källa: Trafikverket, 2014b.

Bilaga 2 Statistik för körkort

Tabell 2A: Antal körkortsinnehavare, behörighet B, tusental

År	Män	Kvinnor	Totalt
1990	2 880	2 244	5 124
1991	2 900	2 281	5 181
1992	2 920	2 320	5 240
1993	2 937	2 355	5 292
1994	2 948	2 386	5 334
1995	2 966	2 413	5 379
1996	2 980	2 440	5 420
1997	2 990	2 467	5 457
1998	2 987	2 487	5 474
1999	*	*	*
2000	2 995	2 536	5 531
2001	3 009	2 561	5 570
2002	3 025	2 590	5 615
2003	3 040	2 622	5 662
2004	3 050	2 647	5 697
2005	3 061	2 669	5 730
2006	3 080	2 698	5 778
2007	3 103	2 730	5 833
2008	3 132	2 765	5 897
2009	3 159	2 801	5 960
2010	3 188	2 833	6 021
2011	3 212	2 865	6 077

Källa: Trafikregistret. Tabell CKO332 åren 1990–1998, RKT 095 fr.o.m. 2000 (www.transportstyrelsen.se). * Ingen statistik finns tillgänglig för 1999-12-31.

Tabell 2B Antal körkortsinnehavare efter åldersgrupp, tusental

År	-17 år	18-19 år	20-24 år	25-44 år	45-64 år	65- år	Summa
1980	15	128	435	1 997	1 264	448	4 287
1981	17	134	435	2 033	1 293	496	4 408
1982	18	143	435	2 065	1 322	547	4 530
1983	18	149	431	2 057	1 340	601	4 596
1984	18	154	456	2 096	1 353	556	4 633
1985	14	156	477	2 123	1 378	625	4 773
1986	10	151	496	2 141	1 396	641	4 835
1987	8	143	511	2 157	1 429	674	4 922
1988	7	140	515	2 153	1 485	708	5 008
1989	7	142	504	2 157	1 541	737	5 088
1990	4	120	488	2 156	1 601	773	5 142
1991	4	113	472	2 150	1 656	798	5 193
1992	3	114	452	2 142	1 712	825	5 248
1993	3	111	439	2 127	1 766	856	5 302
1994	2	98	433	2 113	1 821	874	5 341
1995	2	89	422	2 110	1 861	903	5 387
1996	2	90	405	2 108	1 897	934	5 436
1997	1	78	385	2 100	1 938	962	5 464
1998	2	86	367	2 089	1 968	977	5 489
1999	*	*	*	*	*	*	*
2000	1	76	340	2 074	2 025	1 019	5 535
2001	1	74	337	2 065	2 065	1 034	5 576
2002	1	76	336	2 054	2 093	1 060	5 620
2003	1	81	339	2 046	2 115	1 085	5 667
2004	1	88	343	2 038	2 133	1 099	5 702
2005	1	90	345	2 034	2 149	1 116	5 735
2006	1	89	349	2 023	2 166	1 154	5 782
2007	1	93	355	2 012	2 168	1 208	5 837
2008	1	99	369	1 995	2 171	1 267	5 902
2009	109	134	391	1 977	2 179	1 333	6 123
2010	88	138	410	1 955	2 182	1 399	6 172
2011	69	134	429	1 934	2 183	1 464	6 213
2012	54	127	447	1 918	2 184	1 525	6 255
2013	54	110	436	1 914	2 181	1 577	6 272

Källa: Trafikregistret Tabell CKO332 1990-1998, RKT130 fr.o.m. 2000.

(www.transportstyrelsen.se). Uppgifterna avser vid utgången av respektive år. För 2000 dock per 2001-02-12. * Ingen statistik finns tillgänglig för 1999-12-31.

Tabell 2C Andel med körkort efter åldersgrupper (i procent)

Årtal	18 år	19 år	20–24 år	25–47 år	48–66 år	67–79 år	80 år o. äldre
1989	49,3	73,5	82,1	89,0	78,3	53,1	26,5
1990	35,0	67,6	81,2	88,8	80,1	55,3	29,1
1991	36,9	60,4	79,7	88,7	81,4	56,9	30,9
1992	37,2	62,1	77,4	88,5	82,8	58,7	33,1
1993	36,8	60,9	75,7	88,0	84,1	60,7	35,7
1994	32,6	58,3	73,9	87,4	85,3	62,1	37,2
1995	31,1	54,8	72,6	87,5	86,1	63,9	39,4
1996	29,1	52,9	71,1	87,3	87,0	65,7	42,0
1997	26,0	50,4	69,7	87,0	88,3	67,7	43,2
1998	27,3	48,6	68,2	86,6	88,4	68,6	45,9
1999	*	*	*	*	*	*	*
2000	25,8	49,5	65,6	85,7	89,5	71,3	48,7
2001	24,7	48,4	65,3	85,4	89,8	73,0	50,6
2002	26,0	48,5	65,0	85,1	90,0	74,7	52,5
2003	26,9	50,1	65,2	84,9	90,3	76,1	53,7
2004	29,4	50,9	65,6	84,8	90,5	76,8	53,0
2005	29,0	51,0	65,4	84,4	90,6	77,7	53,2
2006	27,2	48,9	64,5	83,8	90,8	79,5	55,2
2007	26,4	48,9	63,7	83,0	90,8	81,2	57,5
2008	27,5	49,1	63,5	82,4	90,8	82,8	59,8
2009	29,9	48,7	63,0	81,5	90,7	84,3	61,9
2010	30,5	49,4	62,4	80,8	90,6	85,8	64,2
2011	30,4	48,8	62,7	80,0	90,5	87,0	66,4
2012	31,5	49,0	63,2	79,3	90,3	88,0	68,8

Källa: Körkort (Vägverket/Transportstyrelsen) och antal invånare (SCB). * Data saknas för 1999.

Tabell 2D Antal körkortsinnehavare efter kön, tusental

År	Män	Kvinnor	Summa	Andel kvinnor
1980	2 574	1 713	4 287	0,400
1981	2 638	1 770	4 408	0,402
1982	2 702	1 828	4 530	0,404
1983	2 712	1 884	4 596	0,410
1984	2 704	1 929	4 633	0,416
1985	2 777	1 996	4 773	0,418
1986	2 786	2 049	4 835	0,424
1987	2 819	2 103	4 922	0,427
1988	2 851	2 157	5 008	0,431
1989	2 878	2 210	5 088	0,434
1990	2 895	2 247	5 142	0,437
1991	2 911	2 282	5 193	0,439
1992	2 929	2 319	5 248	0,442
1993	2 947	2 355	5 302	0,444
1994	2 955	2 387	5 342	0,447
1995	2 974	2 413	5 387	0,448
1996	2 991	2 445	5 436	0,450
1997	2 995	2 468	5 463	0,452
1998	2 996	2 493	5 489	0,454
1999	*	*	*	*
2000	2 999	2 536	5 535	0,458
2001	3 014	2 562	5 576	0,459
2002	3 030	2 590	5 620	0,461
2003	3 044	2 622	5 666	0,463
2004	3 054	2 648	5 702	0,464
2005	3 065	2 670	5 735	0,466
2006	3 083	2 699	5 782	0,467
2007	3 107	2 730	5 837	0,468
2008	3 136	2 766	5 902	0,469
2009	3 255	2 869	6 124	0,468
2010	3 276	2 895	6 171	0,469
2011	3 293	2 920	6 213	0,470
2012	3 308	2 947	6 255	0,475
2013	3 310	2 961	6 271	0,472

Källa: Trafikregistret Tabell CKO301 för 1990–1998, tabell RKT 130 fr.o.m. 2000 (www.transportstyrelsen.se). * Ingen statistik finns tillgänglig för 1999.

Tabell 2E Godkännande av kunskaps- och körprov

Kunskapsprov

År	Andel godkända kunskapsprov (%)	Andel kvinnor godkända (%)	Andel män godkända (%)
2004	53,6	47,8	52,2
2005	49,7	48,8	51,2
2006	46,5	47,8	52,2
2007	47,9	46,5	53,5
2008	52,0	46,0	54,0
2009	58,0	45,5	54,5
2010	55,6	46,3	53,7
2011	53,7	47,1	52,9
2012	51,4	48,2	51,8
2013	53,0	47,3	52,7

Körprov

År	Andel godkända körprov (%)	Andel kvinnor godkända (%)	Andel män godkända (%)
2004	59,2	47,0	53,0
2005	58,4	48,0	52,0
2006	58,5	47,3	52,7
2007	58,0	46,0	54,0
2008	56,8	45,2	54,8
2009	55,1	46,0	54,0
2010	54,6	45,8	54,2
2011	54,8	46,5	53,5
2012	55,2	47,5	52,5
2013	54,6	46,8	53,2

Källa: Trafikverket.

Bilaga 3 Körkortsbehörigheter

Behörighet	Körkortsålder	Ger rätt att köra
AM	15 år	Moped klass I (EU-moped). Behörighet AM ger även rätt att köra – moped klass II – traktor – motorredskap klass II (motorredskap som är konstruerat för en hastighet av högst 30 km/tim).
A1	16 år	1. Tvåhjulig lätt mc (max 125 cm ³ och 11 kW samt ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,1 kW/kg). 2. Trehjulig mc (max 15 kW). Behörighet A1 ger även rätt att köra – moped klass I och klass II – traktor – motorredskap klass II – terränghjulning och snöskoter (om körkortet är utfärdat före den 1 januari 2000).
Övergångsregel A1		Begränsningen på ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,1 kW/kg gäller inte om körkortet är utfärdat före den 19 januari 2013 förutsatt att behörigheten inte har varit återkallad (eller varit ogiltig av annat skäl) efter detta datum. När ett sådant körkort förnyas kommer kod 79.05 att anges på körkortets baksida. Koden står för denna utökade rättighet.
A2	18 år	1. Tvåhjulig mellanstor mc (max 35 kW och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,2 kW/kg och som, om fordonets originalutförande har ändrats, har sitt ursprung i ett fordon med högst den dubbla effekten). 2. Trehjulig mc (max 15 kW). Behörighet A2 ger även rätt att köra – moped klass I och klass II – traktor – motorredskap klass II.

A	24 år (20 år vid 2 års innehav av A2) (21 år för trehjulig mc över 15 kW)	Två- och trehjulig tung mc. Behörighet A ger även rätt att köra – moped klass I och klass II – traktor – motorredskap klass II – terränghjuling och snöskoter (om körkortet är utfärdat före den 1 januari 2000).
Övergångsregel A1 och A		Körkort utfärdade före den 19 januari 2013 ger bibehållen rätt att köra fyrehjulig mc om behörigheten inte har varit återkallad (eller varit ogiltig av annat skäl) efter detta datum.
B	18 år (21 år för trehjulig mc över 15 kW)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Personbil eller lätt lastbil med en totalvikt av högst 3,5 ton <ul style="list-style-type: none"> – en lätt släpvagn som väger högst 750 kg i totalvikt – en släpvagn som väger mer än 750 kg i totalvikt, förutsatt att bilens och släpvagnens sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton 2. Terrängvagn 3. Motorredskap klass I (motorredskap som är konstruerat för en högre högsta hastighet än 30 km/tim) 4. Trehjulig motorcykel 5. Fyrhjulig motorcykel. <p>Behörighet B ger även rätt att köra – moped klass I och klass II – traktor – motorredskap klass II – terränghjuling och snöskoter (om körkortet är utfärdat före den 1 januari 2000).</p>
Övergångsregel B		B-behörighet som förvärvats före den 1 juli 1996 ger rätt att köra personbil med en totalvikt över 3,5 ton om behörigheten inte har varit återkallad (eller varit ogiltig av annat skäl) efter detta datum. B-körkort som förvärvats före den 19 januari 2013 ger rätt att köra trehjulig motorcykel med mer än 15 kW före 21 års ålder förutsatt att behörigheten inte har varit återkallad (eller varit ogiltig av annat skäl) vid något tillfälle efter detta datum.
Utökad B (kod 96)	18 år	Fordonskombinationer där bilens och släpvagnens sammanlagda totalvikt överstiger 3,5 ton men inte 4,25 ton.

BE	18 år	Personbil eller lätt lastbil med en totalvikt av högst 3,5 ton och ett eller flera släpfordon kopplade till sådan bil, om släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton.
Övergångsregel BE		Körkort utfärdade före den 19 januari 2013 ger bibehållen rätt att koppla till släpfordon utan totalviktsbegränsning om behörigheten inte har varit återkallad (eller varit ogiltig av annat skäl) efter detta datum. När ett sådant körkort förnyas kommer kod 79.06 att anges på körkortets baksida. Koden står för denna utökade rättighet.
C1	18 år	Tung lastbil med en totalvikt av högst 7,5 ton och personbil med en totalvikt över 3,5 ton men inte över 7,5 ton. Till ett sådant fordon får kopplas en släpvagn med en totalvikt av högst 750 kg.
C1E	18 år	Bil som omfattas av behörighet C1 eller B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till sådan bil, om bilens och släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 12 ton.
C	21 år*	Tung lastbil och personbil med en totalvikt över 3,5 ton. Till ett sådant fordon får kopplas en släpvagn med en totalvikt av högst 750 kg.
CE	21 år*	Bil som omfattas av behörighet C och ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, kopplade till sådan bil.
D1	21 år*	Buss som är konstruerad och tillverkad för högst 16 passagerare utöver föraren och med en längd som inte överstiger 8 meter. Till ett sådant fordon får kopplas en släpvagn med en totalvikt av högst 750 kg.
D1E	21 år*	Buss som omfattas av behörighet D1 och ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, kopplade till sådan buss.
D	24 år*	Buss oavsett antal sittplatser och längd. Till ett sådant fordon får kopplas en släpvagn med en totalvikt av högst 750 kg.
DE	24 år*	Buss som omfattas av behörighet D och ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, kopplade till sådan buss.

Källa: Körkortsportalen.se. * Lägre ålderskrav gäller för personer som har förvärvat grundläggande kompetens genom sådan grundutbildning som avses i lagen om yrkesförarkompetens.