

Konsekvensutredning av ändring av Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2009:12 och TSFS 2012:60

Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:12) om utbildning av förare för behörighet AM uppdateras. Även Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:60) om körkortets utformning och innehåll justeras med anledning av behov av nya villkorskoder.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 Nuvarande regler behöver uppdateras

För att få köra en moped klass I (som är konstruerad för en hastighet på högst 45 km/timmen) krävs ett körkort med behörighet AM. Till skillnad från andra körkortsbehörigheter finns inte krav på körprov. I körkortsdirektivet¹ är det krav på kunskapsprov för behörighet AM, men medlemsstaterna kan välja att antingen ha ett körprov eller en obligatorisk utbildning. Sverige har valt obligatorisk utbildning. Redan när förarbevis för moped klass I infördes 2000 krävdes utbildning hos behörig utbildare, men när AM infördes i Sverige 2009 höjdes kraven. Det fastställdes också att obligatorisk övningskörning i trafik skulle ingå i utbildningen och att privat övningskörning inte skulle tillåtas (SOU 2005:45). För att få ett sådant körkort ska man alltså genomgå en obligatorisk utbildning och få godkänt på ett kunskapsprov. När behörigheten AM infördes i Sverige 2009 utgick man till stor del från kursplanen för motorcyklar, men tänkte att det skulle vara på en lägre nivå. Man menade att körprov inte var nödvändigt eftersom en obligatorisk utbildning där även körning i trafik ingick infördes. Krav på praktiska moment på fyrhjulig moped (så kallad mopedbil) saknas dock eftersom sådana inte var lika vanliga när AM-utbildningen utformades 2008–2009.

Eftersom AM är den enda körkortsbehörighet som inte omfattar ett körprov är det viktigt att eleverna utvecklar tillräckligt goda färdigheter att köra i trafik under utbildningen. Utbildare som idag vill att elever övningskör ytterligare för att uppnå målen kan ha svårt att få gehör från elever och deras

¹ Europaparlamentet och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort

föräldrar trots att en längre utbildning ger bättre förutsättningar för att uppnå målen.

Till skillnad från behörigheterna A och B finns ingen separat riskutbildning för behörighet AM, varför det har setts som önskvärt att inkludera fler sådana aspekter i AM-utbildningen. Efter att utbildningen för AM hade införts minskade olyckorna (Bonander et al., 2015). När utbildningen utvärderades 2012 visade resultaten att ungdomarna tyckte utbildningen var bra och att de lärt sig mycket om regler och bestämmelser i trafiken. Däremot hade inte deras attityder till risker förändrats. En förklaring som fördes fram var att riskmedvetenhets- och självvärderingsaspekten inte fått genomslag och att fokus fortfarande låg på kunskaper och regler trots den nya kursplanen (Forward et al., 2012). En kvalitativ utvärdering av fem utbildningar gav visst stöd för denna uppfattning (Stave, 2012).

Trimning är ett problem och det är svårt att kontrollera på moderna fordon. För att ändra beteende måste det till en annan attityd. När myndigheter planerade inriktning för trafiksäkerhetsarbetet 2018 lyftes även frågor kopplade till mopedutbildning, exempelvis användning av hjälm och annan skyddsutrustning, minskad distraktion, alkohol/drog-användning och ökad hastighetsefterlevnad. I en bilaga angavs de åtgärder som bedömdes ha störst potential att minska antalet omkomna på moped vara *Rätt körkorts-behörighet* och *Rätt kompetens MC och mopedförare* (2018). Även trimning, hjälmanvändning, skjutsning och uppmärksamhet bedömdes kunna förbättras med utbildning.

För att ge Transportstyrelsen bättre möjligheter att kontrollera att tillståndshavarna följer regelverket när det gäller rapporterade elever efterfrågas ett krav på elevregister.

Till följd av att Transportstyrelsen har sett över i vilken mån vissa bestämmelser i föreskrifterna speglar existerande bemyndiganden har några justeringar setts som nödvändiga.

1.2 Fler kör mopedbilar

Det har funnits mopedbilar i Sverige åtminstone sedan mitten av 70-talet, men det var först efter Sveriges inträde i EU 1995 som de introducerades i nämnvärd skala på den svenska marknaden. Fram till mitten av 2010-talet har det rört sig om rätt få mopedbilar.

Antalet registrerade mopedbilar ökade från runt 4 000 till 6 000 mellan 2009 och 2015. Därefter har antalet ökat kraftigt till över 15 000 år 2020. Mellan 2009 och 2020 har antalet registrerade mopedbilar ökat med 312 % (Koucky & Partners AB, 2021). Siffrorna avser registrerade fordon i slutet av året och inkluderar både fordon i trafik och avställda fordon. I vägtrafikregistret

finns inget enskilt fordonsslag som heter mopedbil. Trafikanalys och Statistiska Centralbyrån (SCB) använder olika definitioner, varför uppgifter om antal mopedbilar 2021 skiljer sig åt. Enligt Trafikanalys är det 16 454 mopedbilar och enligt SCB 13 077.

1.3 Relevant innehåll för de som utbildas för mopeder med fler än två hjul

Mycket av det som ingår i dagens utbildning för behörighet AM gäller oavsett hur många hjul fordonet har, men det finns aspekter som är specifika eller mer relevanta för en viss typ av moped. Här redovisas några av de områden där komplettering setts som nödvändig med tanke på mopeder med fler än två hjul:

- placering och planering (större och tyngre fordon)
- hantering av reglage, backning, parkering
- utmärkningskrav (LGF-skylt)
- vinterkörning, mörkerkörning
- att köra om cykel och moped och bli omkörd av medtrafikanter (ibland aggressivt och irriterat)
- övningskörning med fyrhjulig moped.

1.4 Tidsomfattning

Dagens AM-utbildning består av minst tolv timmar lärarledd utbildning varav minst 4 timmar omfattar praktiska moment, men enbart med tvåhjulig moped. Tre- eller fyrhjuliga mopeder får bara användas av personer som har ett körkortstillstånd med en sådan begränsning. Det finns inte definierat hur stor andel av körning som ska ske i trafik, vilket innebär att vissa utbildare bara har en timme körning i trafik.

Redan idag kan det vara en utmaning att hinna med allt som ingår i utbildningen (Selander et al., 2023). Ska man lägga till ytterligare innehåll måste man antingen ta bort något eller utöka tiden. För att klara provet krävs också att eleverna studerar på egen hand. Idag underkänns omkring hälften av förstagsproven.

Många utbildare efterfrågar fler timmar, exempelvis 11–12 timmar teori, 6 timmar praktik på tvåhjulig moped eller 8 timmar praktik på fyrhjulig moped. Även restriktioner kring hur kompakt utbildningen kan göras har efterfrågats. Argument som framförts är att eleverna behöver tid att smälta nya kunskaper och erfarenheter och reflektera kring dessa.

1.5 Antal olyckor ökar

Som nämndes inledningsvis finns ingen separat riskutbildning för behörighet AM. Den obligatoriska AM-utbildningen bör alltså också syfta till att öka riskmedvetenheten hos deltagarna. Unga trafikanters förmåga att förutse konsekvenser är inte färdigutvecklad och det vore bra om utbildningen kan ge större förståelse för att andra trafikanter kan göra fel och vilka risker som kan uppstå i olika situationer. De blivande AM-förarna är i hög grad femtonåringar. Sådana fattar inte alltid mogna beslut och deras hjärnor och konsekvenstänk är långt ifrån färdigutvecklade.

Olyckor där tvåhjulig moped (klass I och klass II) varit inblandad ökade från 1 095 olyckor år 2016 till 1 295 år 2022, en ökning med 18 procent. (Under perioden var 84 procent av de inblandade mopederna av klass I, 8 procent av klass II och för 8 procent saknades information om klass.) Ökningen av olyckor med inblandad mopedbil var 188 procent. Motsvarande olycksökning där minst en A-traktor var inblandad var 224 procent. Sju av olyckorna med tvåhjulig moped där föraren varit 14–20 år under perioden resulterade i dödsfall. Lika många avled i samband med olyckor med A-traktor. Totalt registrerades 8 348 olyckor med tvåhjulig moped, 458 med mopedbil och 1 118 med A-traktor under perioden 2016–2022 av polis eller sjukvård (Wallhagen and Selander, 2023).

Förarens oaktsamhet och avsaknad av trafikvana ses som den främsta orsaken till singelolyckor med mopedbilar. Brister i fordon och infrastruktur orsakar också olyckor. Exempelvis gör mopedbilens konstruktion att allvarliga fordonsskador kan uppstå redan vid lättare kollisioner och att vissa manövrar kan få till följd att fordonet välter (Koucky & Partners AB, 2021).

I Folksams analys av olyckor med personskada i mopedbilar och A-traktorer som rapporterats in 2017-2022 var singelolyckor den vanligaste olyckstypen, följt av upphinnandeolyckor, alltså påkörning bakifrån. Förare av mopedbilar och A-traktorer bedömdes ofta (ca 90 %) som vållande vid trafikolyckor. Andelen vållande är avsevärt högre än för personbilar (Kullgren and Ydenius, 2023). Enligt en fördjupad analys av 300 singelolyckor där mopedister skadades allvarligt 2014–2019 var rullgrus/löst grus den situation som flest mopedförare inte klarade av (Eriksson et al., 2022).

Eftersom mopedbilar inte får väga mer än 425 kg är möjligheten begränsad att tillverka karosser av stål och plåt samt förse dem med viktiga säkerhetssystem. I stället är panelerna i dörrsidor, motorhuvar och tak i regel gjorda av plast. Bilbälte ska användas. Om bältet används behöver man inte ha hjälm.

Jämfört med en tvåhjulig moped är mopedbilen en förbättring säkerhetsmässigt, men den har mycket sämre säkerhet än en personbil. När Euro NCAP har krocktestade 8 mopedmodeller (inklusive modeller i mc-utförande), fick ingen mer än två stjärnor av fem möjliga. Detta trots att hastigheten vid testningen var lägre än för personbilar och vissa av mopedbilarna var utrustade med krockkudde (Trafikverket, 2020). Av det krocktest VTI filmat och publicerat på sin webbplats ([Krocktester - vti.se](https://www.vti.se/om-tydning-av-krocktest)) framgår tydligt att en krock med mopedbil kan få allvarliga följder, särskilt om man inte använder bilbälte.

Försäkringsbolaget If anger att anmälningar om skador på mopeder har ökat med nästan 91 procent mellan 2018 och 2020. Det ses främst som en följd av att antalet försäkrade mopeder har ökat kraftigt (If, 2021).

Även om allvarliga personskador till följd av olyckor med tvåhjuliga mopeder inte ökat på samma sätt har minskningen av olyckor med moped klass I, som var markant just efter att AM-utbildningen infördes, senare stagnerat. Trafiksäkerhetsarbetet i Sverige utgår ifrån att, på sikt, ingen ska dödas eller allvarligt skadas inom vägtransportsystemet. För att kunna uppnå Nollvisionens etappmål om att antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras till år 2030, och allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent, krävs att man vidtar ytterligare åtgärder.

Både poliser och trafiklärare har uttryckt farhågor att ungdomar tar med sig ovanor, som att inte använda säkerhetsbälte, när de sedan skaffar B-behörighet (Selander et al., 2023). Det är därför viktigt att agera rätt redan från början. Om man redan under AM-utbildningen tillägnar sig insikter, kunskaper och goda vanor blir också steget till behörighet B aningen mindre.

1.6 De blivande förarnas utbildningsbehov

Enligt en enkät till fem försäkringsbolag (Koucky & Partners AB, 2021) betraktas unga användare av mopedbilar som en grupp med låg riskmedvetenhet utan större vana av att köra fyrhjuliga fordon. De tillfrågade försäkringsbolagen ansåg att utbildningen för mopedbilar måste förbättras genom att fokusera på målgruppen, inkludera obligatorisk övningskörning samt körprov med mopedbilar och riskutbildning. Dessutom tyckte de att säkerhetskraven för fordonen borde höjas. När det gäller A-traktorer angav försäkringsbolagen att mer vikt borde läggas på utbildning för förändrade beteenden och högre riskmedvetenhet.

Även 121 förarutbildare fick besvara en enkät (Koucky & Partners AB, 2021). Drygt hälften av utbildarna som svarade på enkäten uppgav att utbildningen fungerar dåligt för de som tar AM-körkort för att köra mopedbil eller A-traktor. Utbildarna menade att teoridelen är bra men att det är ett problem att det inte finns praktiska moment med fyrhjuliga fordon och hur

de ska framföras i trafiken, placering med mera. Det finns utbildare som erbjuder riskutbildning, men intresset har varit lågt.

Rapportförfattarna menade att om utbildningen skulle ge ökade kunskaper om exempelvis fordonets förutsättningar, framförande, risker och liknande skulle det även påverka körkortstagarnas attityder. Om man saknar kunskaper kan attityder baseras mer på tyckande än sakkunskap och ge en naiv inställning till framförandet av exempelvis mopedbilar.

Trots att vissa kritiserat dem för otillräckliga kunskaper och låg riskmedvetenhet angav mopedanvändarna själva att de på det stora kände sig säkra i att framföra sina fordon även om flera menade att de inledningsvis var ovana och osäkra. Även användare önskade en mer anpassad utbildning. De menade att det var svårt att parkera och backa i början och att erfarenheterna från att köra tvåhjulig moped inte var överförbara (Koucky & Partners AB, 2021).

Trafiksäkerhet och beteende beror inte bara på färdigheter utan även på attityder. Enligt exempelvis polisen är det alltför vanligt, både bland mopedbilsförare och förare av A-traktorer, att använda mobil under färd, ha för många passagerare och framföra fordon under påverkan av alkohol och droger. Det är ett ökande antal mopedbilar som trimmas eller fixas menar polisen. De menar också att fordonen ofta uppvisar bristande fordonssäkerhet (Koucky & Partners AB, 2021).

1.7 Konsekvenser för A-traktorförare

AM-körkort ger behörighet att köra A-traktor men är inte det enda sättet att få köra sådana fordon. Traktorkort ger också behörighet att köra A-traktor. Traktorkortet är inte kopplat till någon obligatorisk utbildning utan endast ett kunskapsprov. Utbildningen för AM är inte avsedd för A-traktor, men kan vara den utbildning A-traktorförare får. Förbättringar av AM-utbildningen och möjligheten att utbildas för fyrhjuliga fordon bör ge positiva effekter även för de som väljer att köra A-traktor med AM-körkort. Den 20 mars 2024 fanns, enligt Transportstyrelsens uppgifter, 36 281 traktorer som är ombyggda bilar (A/EPA-traktor) i trafik (och ytterligare 20 305 som var avställda).

Olyckorna med A-traktorer ökar. I Folksam's analys av olyckor med A-traktorer och mopedbilar satt samtliga svårt skadade i A-traktorer (Kullgren and Ydenius, 2023). I det regeringsuppdrag Transportstyrelsen redovisade 2022 angående A-traktorer tas bristfällig utbildning upp som en av anledningarna till A-traktorförarens olyckor.

I skrivande stund är det oklart om den EU-pilot som Sverige har fått av EU-kommissionen, angående hur Sverige har implementerat gällande körkortsdirektiv i fråga om A-traktorer, kommer att leda till ändrad reglering på området. Det förslag till nytt körkortsdirektiv som har presenterats öppnar också möjligheten att införa en särskild behörighet B1 för A-traktorförare. När ett nytt direktiv så småningom träder ikraft kan det bli aktuellt att implementera en ny förarbehörighet i Sverige. Det kommer i så fall att krävas omfattande ny reglering, bland annat nya fordonsbestämmelser, krav på utbildning och prov. I avvaktan på beslut om nytt körkortsdirektiv kan vi i nuläget inte föreslå några nya bestämmelser som direkt träffar enbart A-traktorförare. Det medför också att vi i det här arbetet fokuserar främst på mopedförarna.

2. Vad ska uppnås?

Vi fokuserar i det här arbetet på utbildningsinnehållet för att få säkrare förare och en mer riskbaserad utbildning anpassad till det fordonsslag man senare avser att köra (med övningskörning även med fyrhjuliga mopeder). Eftersom singelolyckor ofta kan kopplas till vårdslös körning finns potential att minska olyckorna om man kan ändra förarnas inställning.

Om utbildning utformas specifikt för antingen två eller flera hjul bör det finnas möjlighet att komplettera för att få behörighet för båda kategorierna.

I grunden finns alltid en strävan att åstadkomma tydliga, funktionella och relevanta regler – att reglera det som behövs men inte mer.

2.1 Avgränsningar

Vi fokuserar i det här arbetet på utbildningsinnehållet och kommer inte med förslag på ändrade lärarkrav. Vi anser dock att det är viktigt att de lärare som bedriver undervisning på AM-utbildningen är väl kvalificerade och lämpade för den utmanande uppgiften att skapa insikter som leder till ökad riskmedvetenhet hos femtonåringar. Eftersom det är en utbildning som är obligatorisk för alla blivande AM-förare är det angeläget att den håller hög kvalitet.

Vi har inte för avsikt att föreslå ändringar i lag och förordning inom ramen för detta arbete. Det innebär att vi exempelvis inte övervägt förslag som rör körprov och privat övningskörning utan fokuserar på de områden som Transportstyrelsen har bemyndigande att föreskriva om

Vi har inte föreskrivit något om användning av simulator. Simulator får inte räknas som praktisk undervisning, men kan vara bra som komplement i teoretiska delar, till exempel för att förbereda sig inför praktiska lektioner i trafik eller som diskussionsunderlag när man pratar om olika farliga situationer.

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:51) om kunskapsprov, behörighet AM behöver uppdateras, men eftersom det sannolikt kommer att krävas ändringar till följd av det fjärde körkortsdirektivet inleds arbetet med dessa föreskrifter först när direktivet är fastställt. Då det redan framgår av TSFS 2012:51 att utbildningsmålen i kursplanen ska ligga till grund för innehållet i och bedömningen av provet bedöms det ändå vara möjligt att anpassa provet till det nya kursplaneinnehållet. Några ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:41) om förarprov, gemensamma bestämmelser, bedöms inte krävas i dagsläget eftersom reglerna för själva provet inte ändras.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om det inte heller fortsättningsvis blir möjligt att övningsköra med fyrhjuliga mopeder och populariteten för mopedbilar fortsätter att öka kommer ännu fler att få behörighet att köra sådana fordon utan att ha kört dem, vilket är negativt för trafiksäkerheten.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

För att minska olyckorna skulle man kunna tänka sig andra typer av kommunikation för att medvetandegöra blivande AM-förare om riskerna, men det torde inte vara en fråga om bristande information utan snarare attityder och beteende som behöver förändras. Det är svårt att nå de som bäst behöver det och åstadkomma sådana förändringar via informationskampanjer.

3.3 Regleringsalternativ

TSFS 2009:12

Eftersom ändringar föreslås i många delar av föreskrifterna bedömer Transportstyrelsen att det är lämpligt med ett nytryck.

Undervisning för att få köra mopeder med två, tre eller fyra hjul

I förslaget till nya föreskrifter läggs några inledande paragrafer till för att beskriva att utbildningen kan ges i en lång och en kort variant beroende på om den omfattar både två- och fyrhjuliga mopeder eller bara en typ av moped. I de nya föreskrifterna har vi utgått från att den nuvarande utbildningen utvidgas till att omfatta såväl två- och fyrhjuliga mopeder. Emellertid kan det förekomma att en elev inte har behov av att få behörighet för båda typerna av moped och då utgår övningskörning med den mopedtyp som inte är aktuell, vilket leder till en kortare utbildning. Teoriundervisningen och provet omfattar ändå kunskap om båda typerna av moped.

Huvuddelen avser sådant som gäller oavsett typ, men det finns också med aspekter som är mer specifika för respektive mopedtyp.

Ytterligare bestämmelser om villkor och hävande av villkor läggs till för att det på körkortet ska framgå vilken mopedtyp innehavaren utbildats för. Rubriken *Villkor och hävande av villkor* läggs till för att det ska bli tydligare vad dessa paragrafer avser. Under rubriken *Undervisningstid* finns information om undervisning för att häva villkor.

De föreslagna föreskrifterna gör det alltså möjligt att övningsköra även med fyrhjulig moped och *Krav på fordon* får en egen rubrik.

I föreskriftsförslaget ändras utbildningens omfattning och innehåll för att ge utrymme för mer övningskörning och specifikt innehåll för respektive mopedtyp.

Minsta undervisningstid utökas och specificeras för läroledd teoriundervisning och praktisk undervisning. Minimigränser sätts för körning i gatu- och landsvägstrafik eftersom erfarenhet är en viktig förutsättning för att bli en säkrare förare. Om man jämför med behörighet A eller B, där man dessutom kan övningsköra privat, är det ändå lite tid att både lära sig hantera fordonet och trafiksituationen. Praktisk undervisning inleds med grundläggande manöverträning. För tvåhjuliga moped ska sådan träning ske på verksamhetens övningsplats, men när det gäller fyrhjulig moped har vi lämnat öppet för att det, liksom för behörighet B, kan ske på annan plats där det inte är mycket trafik.

Praktisk undervisning för att häva villkor bedöms kunna vara kortare (6 timmar) än den undervisning som annars gäller för en av mopedtyperna (8 timmar) eftersom det rör sig om en komplettering för en individ som redan har AM-körkort.

I föreskriftsförslaget utökas kursinnehållet något, främst med fokus på risker. Det gäller exempelvis distraktioner, mobiltelefonanvändning, vägförhållanden, väderlek, stoppsträcka, konsekvenser av överträdelser, överskattning av sin förmåga och korrekt användning av reglage. Innehåll specifikt gällande tre- och fyrhjuliga mopeder läggs till (LGF-skylt, bilbälte, backning, parkering) och det som bara gäller tvåhjuliga mopeder (kryp-körning) markeras som sådant. Det anges också att körning ska ske både inom och utom tätbebyggt område (för att förarna ska få erfarenhet av att köra på vägar där hastighetsbegränsningen överstiger mopedernas max-hastighet).

Ansökan, krav på verksamheten, identitetskontroll och rapportering

Kravet på lärarens personliga lämplighet tas bort eftersom vi inte anser att vi har bemyndigande att ställa sådana krav. För de flesta av lärarna finns det

täckning av detta i annan reglering. Grundkravet är att lärarna ska vara godkända trafiklärare där det i lag och förordning om trafikskolor krävs personlig lämplighet för godkännande (3§ andra stycket förordningen [1998:978] om trafikskolor) och Transportstyrelsen har mandat att återkalla trafiklärarens godkännande om vi finner att denne är olämplig (6 § lagen [1998:493] om trafikskolor).

Krav på dokumentation av motsvarande kompetens som trafiklärare omformuleras så att det inte inbegriper en hänvisning. Krav på underlag gällande övningsplats för grundläggande manöverträning förtydligas. En beskrivning av hur utbildningstiden fördelas mellan moment efterfrågas. Stycket om komplettering av uppgifter om lärare och lokal tas bort eftersom det inte ses som nödvändigt.

I förslaget specificeras att det ska finnas minst en moped per deltagare vid övningskörning på övningsplats. När det gäller övningskörning i trafik får läraren enligt körkortsförordningen bara ha uppsikt över en elev. Dock ser vi det som möjligt att ha ytterligare en elev som passagerare. Den tid då den medföljande eleven observerar den andra elevens körning får räknas in i den medföljande elevens praktiska körning endast om den eleven aktiveras på ett sådant sätt att det är en lärorik upplevelse även för denne. Detta kan exempelvis ske genom att eleven får uppgifter att utföra som har koppling till den andra elevens körning, risker och trafikmiljön och som eleverna sedan kan reflektera över tillsammans.

Krav på skyddsutrustning specificeras och får en egen rubrik.

Villkor för fjärrundervisning specificeras i förslaget till föreskrifter och kompletteras med ett allmänt råd. Att *som komplement, en mindre del av teoriundervisningen* kan ske som fjärrundervisning innebär att det är mindre än hälften av tiden för de teoretiska delarna som kan komma ifråga.

Identitetskontrollen behöver inte nödvändigtvis ske före utbildningen men innan den avslutas. Med tanke på att utbildning sker vid flera tillfällen måste utbildaren kunna säkerställa att rätt person genomgått utbildningen.

För att ge Transportstyrelsen bättre möjligheter att kontrollera att tillståndshavarna följer regelverket när det gäller rapporterade elever införs bestämmelser om att utbildarna ska ha ett elevregister som kan granskas vid tillsyn.

Tidpunkt för rapportering kopplas till uppnådda mål för att betona att det krävs mer än bara närvaro för att eleven ska kunna sägas ha genomgått utbildningen.

Paragraferna om förändring av bolagsform och förfarande vid tillståndshavarens konkurs eller dödsfall (3 kap. 17–18 §) tas bort då det sällan förekommer och Transportstyrelsen inte bedöms ha bemyndigande att reglera det.

Övrigt

Nuvarande inledande paragraf i kapitel 3 stryks eftersom den bara är en upplysningsparagraf, vilket får följderna för numreringen av de efterföljande paragraferna. Ytterligare paragrafer läggs till för att reglera fjärrundervisning och undervisningstid. Rubriker läggs till för att göra det hela mer överskådligt.

Verben i kursplanen förklaras i en ny paragraf (4 kap. 2 §).

Föreskrifternas språkliga utformning har också justerats, ibland genom att välja andra ord, ibland genom att flytta delar av satser. *Giltigt körkort* har ändrats till *gällande körkort*.

Nuvarande inledande paragraf i kapitel 5 stryks eftersom den bara är en upplysningsparagraf som inte tillför något. Även paragrafen om åtgärdsprogram sist i kapitlet tas bort eftersom den huvudsakligen beskriver Transportstyrelsens arbetssätt. Det framgår redan av lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar att Transportstyrelsen har rätt att få de uppgifter och handlingar som behövs för tillsynen.

De övergångsregler som funnits i föreskrifterna har nu tjänat ut sin roll och vi har inte sett behov av nya.

Villkorskoder i TSFS 2012:60

Rubriken justeras och två nya koder förs in i ändringsföreskrifter gällande bilaga 3 i och Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:60) om körkortets utformning och innehåll:

110 Begränsat till tvåhjulig moped klass I

111 Begränsat till tre- och fyrehjulig moped klass I

4. Vilka är berörda?

De 371 tillståndshavare som utbildar för behörighet AM och deltagare på sådana utbildningar. Under 2022 genomfördes 99 737 kunskapsprov för AM-behörighet. Eftersom personer kan göra flera prov efter ett underkänt prov har vi ingen exakt uppgift om hur många personer det handlar om men det är mer än 47 000.

Trafikverket berörs eftersom de utformar och administrerar proven. Transportstyrelsen påverkas också eftersom vi hanterar tillstånd och tillsyn.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

() Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

(X) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

5.2 Medborgare

I dagsläget kostar en AM-utbildning omkring 5 000–7 000 kronor. En utökad utbildning bör ge bättre förberedda förare, men medför också ökade kostnader för individen. Exakt hur stora beror på marknaden, men om man utgår ifrån att kostnaden för en lärare uppgår till 1 000 kronor/timme som ska fördelas på eleverna som undervisas (max 16 vid teoriundervisning, max 4 vid manöverträning på övningsplats och 1–2 vid övningskörning i trafik) och beaktar det föreslagna antalet undervisningstimmar ser det ut enligt nedan (I dessa beräkningar ingår inte kostnader för inköp, försäkring och reparationer. Enligt STR kan kostnad om 2 500 kronor tillkomma per kurs för omkostnader för fyrhjulig moped.)

Övningskörning i trafik med en elev

För utbildningen för AM-körkort utan restriktioner (alltså utan villkorskod 110 eller 111) kan kostnaden hamna på drygt 16 000 kronor inklusive moms om all övningskörning i trafik sker med en elev. Motsvarande skattning för körkort begränsat till tvåhjulig moped blir 9 000 och för fyrhjulig moped 11 000 kronor (skillnaden beror på att man inte kan övningsköra med fyra fyrhjuliga mopeder samtidigt). Kompletteringsutbildning med enskild körning under sex timmar skulle uppgå till omkring 5 500–7 500 kronor inklusive moms.

Övningskörning i trafik med två elever

Om man genomför övningskörningen i par minskar kostnaden betydligt – från 9 000 kronor till omkring 5 000 kronor för tvåhjulig moped (men man får förstås mindre tid som förare). Kostnaden för övriga utbildningar hamnar utifrån dessa beräkningar mellan 3 750 och strax under 9 000 kronor.

Följder av förlängd utbildningstid

Det är svårbedömt hur stor effekt ökade kostnader har på hur många som väljer att ta AM-körkort, men med tanke på att kostnaden ökar är det sannolikt att färre har råd att ta AM-körkort. I en enkätundersökning som genomförts av VTI (Selander and Wallhagen, 2023), där visserligen bara 17 procent svarade, angav 17 procent av föräldrarna att de kunde betala upp till

500 kronor ytterligare för AM-utbildningen. Strax under 30 procent av föräldrarna kunde betala upp till 1 000 kronor ytterligare för utbildningen och mer än 20 procent 2 000 kronor eller mer. Dock önskade närmare nio av tio föräldrar att ungdomarna hade fått någon form av praktisk körning med fyrhjuligt fordon hos utbildaren.

Att det finns ett minimikrav på antal timmar i trafik innebär att eleven får fler timmar enskild undervisning, vilket är dyrare än om en hel grupp delar på lärarkostnaden. Men det innebär också att eleven får mer utbildning och erfarenheter av körning i trafik. De ökade kostnader som ändringarna medför får anses vara acceptabla med tanke på den trafiksäkerhetsvinst som kan uppnås. Om den förändrade utbildningen lyckas göra mopedförarna mer riskmedvetna bör olyckorna minska.

Om den utökade utbildningen får till följd att eleverna klarar provet i högre utsträckning sparar man in kostnader för ytterligare prov (325 kronor dagtid eller 400 kronor kvällar och helger).

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Viss justering av de rapportsystem som används för att rapportera genomförd utbildning till Transportstyrelsen kommer att krävas. Nya undervisningsplaner kommer att behöva granskas av Transportstyrelsen, vilket kommer att kräva extra resurser i ett inledande skede då många utbildningsplaner inkommer. Tillstånds- och tillsynsverksamheten är avgiftsfinansierad och vi bedömer att de ökade kostnaderna kopplade till tillstånd och tillsyn bör kunna rymmas inom befintlig verksamhet om det planeras in i förväg.

Eftersom de medarbetare vid Transportstyrelsen som arbetar med tillsyn följer hela utbildningen blir det en längre utbildning att tillsyna, men det utgör en förhållandevis liten förändring för verksamheten i stort. Krav på elevregister underlättar vissa kontroller och de paragrafer som tagits bort påverkar inte det bemyndigande Transportstyrelsen har när det gäller att begära och granska uppgifter.

Utvecklingskostnaderna för att ändra rapporteringssystemen att omfatta fler än en utbildningsvariant och för att hantera villkor har av avdelning Körkort preliminärt uppskattats till mellan 3,9 och 11,6 miljoner kronor. Denna bedömning utgår ifrån att det tar fem personer med nyckelkompetens minst ett drygt halvår på heltid att åstadkomma nödvändiga förändringar.

Trafikverket kommer att behöva anpassa kunskapsprovet efter det justerade innehållet i kursplanen. Arbetet bedöms rymmas inom den ordinarie verksamheten för att utveckla prov. Eftersom det är samma teoretiska

kursplanemål oavsett om man utbildas för två- eller fyrhjulig moped behövs det inte olika kunskapsprov.

5.4 Miljö

Även om de praktiska momenten ökar utgör de en mycket liten del av mopedförarnas användning av fordonet och utgör därför ingen nämnvärd miljöpåverkan.

5.5 Externa effekter

I enlighet med Nollvisionens mål bör denna förändring av AM-utbildningen genomföras med syfte att på sikt bidra till att sänka olyckstalen. Färre skador innebär minskat lidande och minskade samhällskostnader.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

En utökning av utbildningstiden innebär ökade kostnader för de som ska ta AM-körkort. Utbildare kan ändå välja att lägga mer tid utöver dessa timmar, i form av såväl undervisning som hemuppgifter.

I stället för att dra ner på antalet undervisningstimmar för att minska kostnaderna för medborgarna har vi valt det föreslagna alternativet. Det innebär att vi har frångått principen att bara tid när eleven själv kör räknas som praktisk undervisning och gett möjlighet att genomföra undervisning med en elev som medföljande, för att få en kostnad som är försvarlig i förhållande till vad man kan vinna. Det förutsätter förstås att båda eleverna får köra och att den medföljande eleven aktivt deltar. Aktivt deltagande innebär att eleven får uppleva trafiksituationer från tre perspektiv:

- 1 köra själv,
- 2 åka med läraren (att se och känna hur läraren kör och agerar för att få lite av ett facit av hur det ska kännas och se ut),
- 3 se den andra eleven köra och få uppgifter för att vara aktiv.

Som aktiv passagerare kan eleven oftast slappna av i större utsträckning än som förare och är troligen mer mottaglig för det utbildningen syftar till.

Att använda dessa tre perspektiv och varva med stopp är ett sätt att få till diskussioner. Både diskussioner och reflektioner blir mer levande när det görs med mer än en elev åt gången, även i trafiken. Det blir också tidseffektivt genom att instruktioner för körning, information om risker, tips och råd kan ges till två elever samtidigt.

Arbets sättet fungerar också för att påverka attityder, beteende och värderingar. Det är först med två elever det går att utmana dem och kontrastera deras åsikter sinsemellan, inte bara mot vad en lärare tycker.

Föreskriftsgruppen övervägde att definiera vilka delar som lämpar sig för fjärrundervisning, men eftersom Transportstyrelsen vid ansökan kommer att bedöma om planerna gällande vilka innehållsområden som ska bedrivas som fjärrundervisning är ändamålsenliga valde vi att inte reglera det. Vi bedömer att det är svårare att påverka elevernas attityder och tänkande kring risk vid fjärrundervisning än vid undervisning på plats. Diskussioner bör föras kring hjälm- och bältesanvändning, passagerare, trimning, alkohol, droger, trötthet, stress, mobilanvändning och gruppträck.

Vi övervägde också att föreskriva om hur många timmar i sträck undervisning får ske, men avstod. Med tanke på att undervisningstiden utökats ser vi det som mindre troligt att utbildarna väljer att genomföra allt i ett sträck. Förhoppningsvis inser utbildarna själva vad som är rimligt och att det är viktigt att eleverna får tid att reflektera och smälta vad de lärt sig.

Förslaget innebär sammantaget att samtliga mopedförare har genomgått en utbildning med övningskörning på det fordon som de faktiskt avser att köra ute i trafiken. Utbildningen har också förstärkts genom att ge större utrymme för diskussioner om risker och beteenden som utgör fara i trafiken. Förslaget förväntas bidra till färre olyckor där trafikantgruppen mopedister är inblandade och bidrar därmed till nollvisionen som Transportstyrelsen åtagit sig att bidra till för att minska allvarligt skadade och dödade i trafiken.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsen har bemyndigande att föreskriva om regler om mopedutbildning och prov enligt 13 § förordningen (2009:186) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. Transportstyrelsen har enligt 8 kap. 6 § körkortsförordningen (1998:980) bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter om uppgifter på körkort, traktorkort och förarbevis och om sifferkoder som inskränker behörigheter.

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Enligt avsnitt 1 A i bilaga II till körkortsdirektivet (2006/126/EG) ska kunskapsprov för samtliga behörigheter ha ett visst innehåll. Dessa krav uppfylls redan i existerande reglering, men är inte på en sådan detaljerad nivå att de ändringar som föreslås specifikt nämns. De föreslagna ändringarna är dock snarare en specificering av krav som redan existerar än en ökning av kraven.

Förslaget innehåller ändringar som gäller fordon vilket innebär att det behöver anmälas till kommissionen enligt artikel 5.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

Förslaget innehåller inte nya eller ändrade krav på tjänster så vi ser inte behov av att anmäla enligt tjänstedirektivet (2006/123/EG).

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Informationsinsatser bör göras till utbildare och allmänheten. Det måste finnas tillräcklig tid mellan beslut och ikraftträdande för att myndigheter och utbildare ska hinna göra nödvändiga förberedelser som att uppdatera undervisningsplaner och anskaffa lämpliga fordon.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. 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. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Att ge möjlighet att utbildas på fyrhjuling moped ger ökade valmöjligheter för blivande mopedförare. Omkring 45–46 procent av de kunskapsprov för AM som genomförts under 2022 och 2023 har genomförts av kvinnor och godkännandegraden har varit aningen lägre för kvinnorna. I den enkätundersökning som genomfördes av NTF var det fler kvinnor som svarade på frågorna om mopedbil, men det går inte att fastställa om det är representativt för gruppen (Selander et al., 2023). Om man ser till registrerade ägare är de huvudsakligen medelålders män, vilket kan vara en följd av att ungdomars

föräldrar registreras som ägare (SCB, 2022). Vi har ingen indikation på att de föreslagna förändringarna skulle påverka män och kvinnor olika.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Att lägga till ytterligare innehåll och utöka såväl teoriundervisning som praktisk körning bör bidra till minskad risk för att AM-förare dödas eller skadas allvarligt i trafiken. När det gäller effekt på miljö och hälsa antas effekten vara försumbar då de kursplanemål som rör miljö inte har förändrats nämnvärt. Möjliga effekter av eventuell ökad mopedanvändning beror på om det leder till att färre cyklar eller till att färre behöver bli skjutsade.

C. Företag

12. Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är företagen?

Det är 371 tillståndshavare som utbildar för behörighet AM. En procent av dessa har 50 eller fler lärare och 87 procent har färre än tio lärare. 92 procent av tillståndshavarna är trafikskolor.

13. Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Föreslagna förändringar kommer att medföra ökade kostnader för utbildare. Eftersom tiden utökats, kursplanen förändrats och nu omfattar både två- och fyrehjulig moped måste de lägga tid på att utveckla sina undervisningsplaner och sin undervisning utifrån den nya inriktningen.

Även om det egentligen tar 5–10 timmar att skriva en undervisningsplan ska den utarbetas och alla relevanta synpunkter inhämtas vilket gör att hela processen enligt STR beräknas ta 40 timmar. Om man beräknar att kostnaden för en lärare är 1000 kronor/timme och man lägger till moms blir det en total kostnad på 50 000 kronor. Om företagen samarbetar kan kostnaden bli betydligt lägre.

Nya föreskrifter och nya undervisningsplaner innebär också att lärarna behöver utbildas så de är insatta i nyheterna.

Vi bedömer att de flesta utbildare redan har någon typ av register över eleverna, varför de nya bestämmelserna kring detta endast påverkar ett fåtal.

14. Vilka andra kostnader medför regleringen för företagen och vilka förändringar i verksamheten kan de behöva vidta?

Eftersom även fyrehjuliga mopeder får användas under utbildningen kommer förmodligen utbildare att skaffa sådana fordon om de ska utbilda för sådana

mopeder. De kan kosta mellan 100 000 och 250 000 kronor, vilket är betydligt mer än tvåhjuliga mopeder som brukar ligga mellan 15 000 och 50 000 kronor.

Förutom högre inköpskostnad är fyrhjuliga mopeder enligt STR också avsevärt dyrare att försäkra och går ofta sönder. Om man räknar med en inköpskostnad runt 200 000 kronor som avskrivs med 50 000 kronor per år, försäkringskostnader på omkring 15–20 000 kronor/år och service och underhåll på 10–20 000 kronor/år innebär det en årlig kostnad för fyrhjuliga mopeder på sammanlagt omkring 80 000 kronor/år. Enligt en källa i försäkringsbranschen ligger genomsnittligt årlig försäkringskostnad för nyare mopedbilar mellan 10 000 och 15 000 kronor beroende på var i landet trafikskolan ligger.

Det finns inget uttryckligt krav på att utbildarna ska tillhandahålla fordon så det är även möjligt att använda elevers egna fordon under AM-utbildningen, förutsatt att de är lämpliga.

Eftersom förslaget innebär att tid för övningskörning utökas och minimitid för körning i trafik anges kan företagen inte längre begränsa sådan körning till en eller två timmar fastän att övningsköra med en elev är trafikskolornas minst lönsamma aktivitet. Att övningsköra med två elever åt gången förekommer idag och kommer även fortsättningsvis att vara möjligt. Det är då en som kör och som läraren har uppsikt över (i enlighet med 4 kap. 6 § körkortsförordningen) och en som åker med. I förslaget förtydligas att för att det ska räknas som undervisningstid räcker det inte att bara åka med. Det förutsätts att läraren kan aktivera eleven som är passagerare genom att ge denne uppgifter och ställa frågor i samband med körningen (gärna kopplade till säkerhetsattityder och att upptäcka och förebygga risker).

Då fler kursplanemål gäller risker och det viktigt att skapa insikter hos ungdomarna (det är företrädesvis ungdomar som tar AM-körkort) för att förebygga olyckor behöver utbildarna anpassa sin utbildning utifrån de nya förhållandena (krav och tidsomfattning). I likhet med riskutbildningar för andra behörigheter ställer det höga krav på lärarnas pedagogiska förmåga. Det kan också krävas mer utrymme för diskussion och reflektion.

Med tanke på att teoriutbildningen föreslås vara 10 timmar är det inte lämpligt att genomföra alla dessa samma dag.

15. I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?

För att företagen ska kunna täcka sina kostnader kommer priset för AM-utbildningen att höjas. Det kan innebära att färre väljer att ta AM-körkort. Å andra sidan får företagen in mer intäkter per kund, men inte per timme.

Kanske väljer fler att ta förarbevis för klass II eller att vänta tills de är 16 år och ta traktorkort.

I förslaget krävs uttryckligen att det ska finnas mopeder till alla vid övningskörning på övningsplats. Det innebär ingen större skillnad för utbildarna, men det är kostsamt för utbildare att ha en stor fordonspark. Att köpa in fyrhjuliga mopeder är kostsamt och kräver resurser som kanske inte alla utbildare har. Det medför merkostnader för den praktiska övningskörningen med uppskattningsvis 2 500 kronor per kurs jämfört med tvåhjuliga mopeder. Om en utbildare inte kan erbjuda utbildning för såväl två- som fyrhjuliga mopeder kan det påverka deras konkurrensförmåga. Det kan i sin tur innebära att tillgången till sådan utbildning blir sämre i vissa regioner.

16. Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

Vi ser inga andra uppenbara effekter.

17. Behöver särskilda hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Det kan hända att små företag inte har resurser att investera i en kostsam fordonspark. De kanske inte har råd att köpa mopedbilar. Det är dock fortfarande möjligt att endast erbjuda utbildning på tvåhjulig moped. Det är inte heller absolut nödvändigt att köpa fyrhjuliga mopeder för att bedriva utbildning för sådana eftersom det är möjligt att använda elevernas fordon om dessa är lämpliga. Vi har därför inte har ansett att någon särskild reglering är nödvändig.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag	Fler och längre utbildningar	Större investeringar om man erbjuder utbildning för 4-hjulig moped		Kan innebära både ökade kostnader och ökade inkomster
Medborgare	Mer anpassad utbildning och mer övning. Ökad säkerhet för förare och medtrafikanter		Ökade kostnader med upp till 11 beroende på elevens val av utbildning	
Staten m.fl.			3 875-11 625	Trafikverket behöver göra om kunskapsproven Inledningsvis fler undervisningsplaner att bedöma för Transportstyrelsen. Längre utbildning att tillsyna. Justeringar av datasystem för rapportering av utbildning
Externa effekter	Lägre kostnader för samhället	-	-	
Totalt				

E. Samråd

Det finns inga krav på samråd. Berörda branschorganisationer har varit delaktiga i arbetet med att ta fram innehåll i föreslagna föreskrifter vid en inledande workshop och med kortare avstämningar med branschföreträdare i vissa frågor under arbetets gång.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Susanne Alger, utredare
telefon 010-495 45 03, E-post: susanne.alger@transportstyrelsen.se

Jonas Malmstig, jurist
telefon 010-49 55685, E-post: jonas.malmstig@transportstyrelsen.se

Referenser

- BONANDER, C., ANDERSSON, R. & NILSON, F. 2015. The effect of stricter licensing on road traffic injury events involving 15 to 17-year-old moped drivers in Sweden: A time series intervention study. *Accident Analysis & Prevention*, 83, 154-161.
- ERIKSSON, J., HENRIKSSON, P. & RIZZI, M. C. 2022. *Oskyddade trafikanters inblandning i olyckor och deras skadeutfall: en jämförande studie mellan fotgängare, cyklister, mopedister och motorcyklister*, Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- FORWARD, S., HENRIKSSON, P., NYBERG, J. & FORSBERG, I. 2012. *Effekten av de nya reglerna för AM-behörighet (moped klass I): en för- och efterstudie*, Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- IF 2021. Fler kör moped – antalet skador har ökat med 91 procent.
- KOUCKY & PARTNERS AB 2021. Mopedbilar och A-traktorer, dess användare och trafiksäkerhet.
- KULLGREN, A. & YDENIUS, A. 2023. Olyckor med personskada i mopedbilar och A-traktorer rapporterade till Folksam 2017 - 2022. Folksam.
- SCB. 2022. *Stor ökning av mopedbilar i Sverige* [Online]. Available: <https://www.scb.se/hitta-statistik/redaktionellt/stor-okning-av-mopedbilar-i-sverige/> [Accessed 2023-09-25 2023].
- SELANDER, H. & WALLHAGEN, S. 2023. Riskmedvetenhet, säkerhet och utbildning för unga förare med AM-körkort. Enkätstudier, workshops och intervjuer. . Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- SELANDER, H., WALLHAGEN, S. & FRIIS, C. 2023. Unga förare med A-traktor och mopedbil: utbildning, riskmedvetenhet och trafiksäkerhet. Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- STAVE, C. 2012. Processutvärdering av körkortsutbildning för EU-moped. *VTI rapport*. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- TRAFIKVERKET 2018. Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped 2018 [Elektronisk resurs]. Borlänge: Trafikverket.
- TRAFIKVERKET 2020. Gemensam inriktning för säker användning av fyrhjulingar, mopedbilar, traktorer och motorredskap 2020 [Elektronisk resurs]. Borlänge.
- WALLHAGEN, S. & SELANDER, H. 2023. Unga förare i A-traktorer och mopedbilar – påverkan på trafiksäkerheten : litteraturgenomgång, polisintervjuer och olycksdata. *VTI resultat*. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.