

Marknadsövervakning förarutbildning

2016-2017



© Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen
Enhet Behörighet

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSTT 2017/2340
ISBN
Författare Thomas Fahlander
Månad År Oktober 2017

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Denna rapport om marknadsövervakning inom området förarutbildning är den första som Transportstyrelsen tagit fram. Omfattningen är körlektioner vid trafikskola, introduktionsutbildning samt riskutbildning B del 1. Området kommer att följas upp på regelbunden basis.

I arbetsgruppen har Per-Olof Jonsson, Sören Bokvad och Thomas Fahlander från enhet behörigheter samt Viktoria Liss från enhet verksamhetsutveckling och stöd deltagit.

Ett särskilt tack riktas till Marie Redhe på enheten verksamhetsutveckling och stöd, för framtagandet av all statistik kopplat till priser och längden på körlektioner.

Borlänge oktober 2017

Björn Renberg
Chef enhet behörigheter

Innehåll

1	INTRODUKTION.....	5
2	BESKRIVNING AV TRAFIKSKOLA, INTRODUKTIONS- OCH RISKUTBILDNING	6
2.1	Trafikskola.....	6
2.2	Introduktionsutbildning.....	7
2.3	Riskutbildning.....	8
2.4	Jämförelse med andra länder i Europa	8
3	TILLSYN OCH TILLSYNSRESULTAT VID TRAFIKSKOLOR.....	10
4	TRAFIKSKOLOR, UTBUD OCH PRISBILD	13
4.1	Geografisk spridning av trafikskolor.....	14
4.2	Tillgänglighet till trafikskolor och utbildningarna	16
4.3	Kostnader för körkort	20
4.3.1	Introduktionsutbildning	20
4.3.2	Riskutbildning B del 1	23
4.3.3	Körlektioner	25
5	SAMMANFATTANDE DISKUSSION	30
	Prisbilder	30
	Anmärkningar vid tillsyn av trafikskolor	31
	Tillgänglighet	31
	Regelförändringar	32
	REFERENSLISTA	33
	BILAGA I.....	34
	Regelverk samt syfte med regelverken.....	34

1 Introduktion

Personer som vill ta körkort för personbil har idag flera valmöjligheter. En är att övningsköra privat, en annan är via trafikskola eller en kombination av dessa. För att få övningsköra privat, måste det finnas en handledare och det finns då ett krav på att både körkortsaspiranten och handledaren måste gå en introduktionsutbildning. Denna introduktionsutbildning måste ske genom en trafikskola eller annan utbildningsanordnare. Orsaken är att det krävs tillstånd från Transportstyrelsen att få bedriva introduktionsutbildning.

För alla som vill ta körkort är det obligatoriskt med två stycken riskutbildningar. Även dessa måste ske genom en trafikskola eller annan utbildningsanordnare och orsaken är densamma som för introduktionsutbildningen, det krävs tillstånd från Transportstyrelsen att få bedriva utbildningarna. Vad som ska ingå i utbildningarna är reglerat i lagar, förordningar och föreskrifter.

Transportstyrelsen har i uppdrag av regeringen att dels pröva ansökan om tillstånd, dels att på olika sätt kontrollera att utbildningsanordnarna följer regelverken, genom så kallad tillsyn. Transportstyrelsen har även mandat att återkalla tillstånd om det upptäcks genom tillsynen eller på annat sätt att regelverken inte följs. Transportstyrelsen har även i uppdrag att se om marknader fungerar på ett tillfredsställande sätt, däribland marknaden för trafikskolor.

Syftet med denna rapport är att dels beskriva marknaden för trafikskolor, dels att ge en övergripande beskrivning över den tillsyn som sker över trafikskolor. Vidare är syftet att beskriva den ena av de två riskutbildningarna, riskutbildning B del 1, samt introduktionsutbildningen. Vi ämnar att beskriva utbudet geografiskt samt hur prisbilden ser ut. Vi avser inte att följa upp riskutbildning B del 2. Rapporten är begränsat till dessa eftersom utbildningarna är relativt nya och finns på betydligt fler platser än riskutbildning B del 2.

Vi ger inledningsvis en övergripande beskrivning av trafikskolor i allmänhet, och därefter följer en redogörelse av körkortsutbildningen, introduktions- och riskutbildningarna. Vi redovisar även en jämförelse med några andra länder i Europa. Vi redogör även för det regelverk som finns

runt trafikskolor, introduktionsutbildning och riskutbildning och vad syftet med reglerna är.

I tredje kapitlet beskrivs tillgängligheten till trafikskolor i landet och hur prisbilden för körlektioner, introduktions- och riskutbildningarna, ser ut på olika platser i landet. Alla uppgifter om tillstånd, priser och utbildningarnas längd är från hösten 2016. Vi beskriver även Transportstyrelsens uppdrag när det gäller tillsynen för trafikskolor, samt vilka brister som hittats och hur dessa åtgärdats. Rapporten avslutas med en sammanfattande diskussion.

2 Beskrivning av trafikskola, introduktions- och riskutbildning

2.1 Trafikskola

En trafikskola är en verksamhet som erbjuder yrkesmässigt utbildning till personer som vill ta körkort för personbil, motorcykel, lastbil och buss. Betydelsen är helt enkelt att om en person vill köra lastbil, personbil eller annat fordon som kräver körkort, kan trafikskolor med tillstånd erbjuda utbildning. För att få driva en trafikskola krävs det tillstånd från Transportstyrelsen och detta är reglerat i lagen om trafikskolor (SFS 1998:493). Den som har tillstånd att driva trafikskola benämns tillståndshavare och denne kan ha verksamhet på fler platser. Det krävs enbart ett tillstånd, under förutsättning att det är samma företag.

En trafikskola väljer själv vilka behörigheter de vill erbjuda utbildning inom. Likaså väljer trafikskolor vilka delutbildningar de vill kunna erbjuda. Det som krävs är tillstånd för att få bedriva olika typer av utbildningar och varje utbildning kräver sitt specifika tillstånd. Vilka och hur många utbildningar en trafikskola önskar att kunna erbjuda, begränsas endast av vilka tillstånd dessa har och kan få. En trafikskola måste alltså inte kunna erbjuda samtliga delutbildningar som en körkortsaspirant behöver på sin väg mot körkort.

En trafikskola ska ha minst en godkänd trafikskolechef, att det ska finnas godkända utbildningsledare och godkända trafiklärare. I Transportstyrelsens föreskrifter framgår vilka kompetenskrav som finns (Vägverket, 2006). Därutöver finns även krav på fordon, lokaler, kompetensutveckling, elevregister och utbildningsort med mera. Ansökan för samtliga tillstånd inom förarutbildning prövas av Transportstyrelsen.

I december 2016 fanns det 743 tillståndshavare som bedrev trafikskoleverksamhet på 881 utbildningsplatser i Sverige. Till övervägande del bestod dessa företag av mikroföretag med högst 9 anställda. Även något småföretag (10-49 anställda) och medelstort företag förekom (50-249 anställda) under 2016.

2.2 Introduktionsutbildning

Att övningsköra privat med en annan person (exempelvis släkting, vän) har varit möjligt länge. Kraven är att körkortsaspiranten ska ha ett körkortstillstånd och att det ska finnas en grönvit skylt med texten "ÖVNINGSKÖR" väl synlig bakifrån. Förutsättningen har under långt tid varit att den som skulle handleda ska vara minst 24 år och att handledaren måste ha haft körkort under minst fem år. Nu gällande regler säger att handledaren ska ha haft behörighet för fordonet i minst fem av de senaste tio åren. Tidigare var kravet att handledarens körkort skulle vara svenskt eller nordiskt, men detta har utökats till alla EES-länder. Detta skedde i samband med att reglerna ändrades 2006 och i vissa delar skärptes. I samband med regelförändringen infördes en obligatorisk introduktionsutbildning för privat övningskörning behörighet B, både för den som skulle handleda och den som skulle övningsköra, det vill säga eleven. Utbildningen skulle ge handledare och aspiranten en vägledning inför körningen och syftade även till att göra den privata övningskörningen säkrare. Att få bedriva introduktionsutbildning är förenat med ett godkännande genom ett tillstånd.

Introduktionsutbildningen ska vara minst tre timmar lång och ett godkännande som handledare gäller i fem år, under förutsättning att körkortet inte återkallas under den tiden. Introduktionsutbildningen innehåller tre delar:

- Körkortsutbildningens mål och innehåll samt regler för övningskörning,
- Hur man planerar och strukturerar övningskörningen
- Viktiga faktorer för trafiksäkerheten och miljön.

Det finns alltså inga krav att en person som vill ta körkort måste övningsköra via en trafikskola. Körkortsaspiranten kan välja att övningsköra privat, antingen helt, delvis eller inte alls. Det finns inte heller några krav att

ett visst antal timmars övningskörning ska ske via körskola, vilket är ett krav i några andra länder (se avsnitt 2.4).

2.3 Riskutbildning

Redan 1974 blev halkutbildning för personbil (behörighet B) obligatorisk för första gången. Obligatoriet gällde enbart för de som bodde inom ett rimligt avstånd från de fyra platserna där halkbanorna fanns. Sedan dess har obligatoriet utvecklats ett flertal gånger. 2004 bytte utbildningen namn från *Förarutbildning på halt underlag* till *Riskutbildning*. Samma år blev halkbanan obligatorisk för alla. 2009 utökades riskutbildningen till två delar till att omfatta en både den praktiska delen med halkbana, såväl som en teoretisk del. Utökningen i riskutbildningen föreslogs av Trafikuskottet (2005), där det angavs att unga förare var överrepresenterade i olycksstatistiken och att droger och alkohol ofta var bidragande faktorer till olyckor. Utbildningarna belyser och syftar till att få elever att inse vilka samband som hastigheter och väglag har med olycksrisker, samt ge eleven insikt om hur alkohol, andra droger, trötthet och andra beteenden kan påverka körförmågan. (TSFS 2012:40) Sedan införandet 2009 har endast smärre justeringar gjorts.

De obligatoriska riskutbildningarna för B-körkort omfattar idag två delar:

- Del 1 är den teoretiska delen som handlar om alkohol, andra droger, trötthet och riskfyllda beteenden i övrigt.
- Del 2 är den praktiska delen vilket motsvarar den gamla riskutbildningen och handlar om hastighet, säkerhet och körning under särskilda förhållanden.

Riskutbildningarna är giltiga i fem år efter att de är genomförda. När körkortsaspiranten gör sitt kunskapsprov och körprov måste hon eller han ha genomfört riskutbildningens båda delar.

Av körkortslagen framgår det att utöver kravet att genomföra dessa utbildningar även att Transportstyrelsen prövar tillstånd till att bedriva riskutbildning. Av lagen framgår även att Transportstyrelsen utövar tillsyn över dessa utbildningar samt upprättar föreskrifter. (SFS 1998:488)

2.4 Jämförelse med andra länder i Europa

Sveriges form av riskutbildning är relativt unik. Det finns varianter av riskutbildningar i flertalet länder, men genomförs i många olika former. Alla

länder har sin lösning på förarutbildningen som leder fram till körkort. Många länder har obligatoriska teori- och körutbildningar, något som Sverige inte har. Våra nordiska grannländer är mest lika vårt system, men tydliga skillnader finns också. Nedan finns en kort summering av de nordiska grannländerna, samt några andra EU-länder som vi har vetskap om och kan vara intressanta att jämföra oss med.

Norge har en risk- och introduktionsutbildning som liknar Sveriges. Norge kräver även tillstånd för att få driva trafikskola. De har ett utbildningssystem med fyra skeenden: grund-, övnings-, trafik- och säkerhetskeende, där de i grundskedet har 17 timmars obligatorisk teoriundervisning. I övningskedet har de en vägledningstimme och körtimmarna varierar beroende på behovet. Trafikskedet innehåller fyra timmar riskutbildning på bana samt ytterligare körtimmar beroende på behov. Slutligen finns en vägledningstimme och det sista skedet innehåller en säkerhetskurs på 13 timmar samt ytterligare körövning för att nå målet. Mörkerkörning ingår i utbildningen.

Finland har både riskutbildning och introduktionsutbildning. Även Finland kräver tillstånd för trafikskolor och har ett utbildningssystem med tre skeden. I grundskedet ingår det obligatorisk teori- och körundervisning, där teoridelen ska vara 19 timmar lång och kördelen 18 timmar lång. I övningskedet har Finland en timmes obligatorisk teoriundervisning och två timmar obligatorisk körundervisning. I det sista skedet, fördjupningsskedet, ingår det minst fyra timmars teori och fyra timmar körundervisning.

I **Danmark** är det möjligt med privat övningskörning på så sätt att en 17-åring kan ta körkort. Under hennes eller hans första år som körkortsinnehavare, är det bara tillåtet att köra om det finns sällskap av någon som haft körkort i minst 10 år, och som inte är dömd för grova trafikbrott. Danmark har ett obligatorium bestående av 28 timmars teoriutbildning och 12 timmar körutbildning.

Bosnien-Herzegovina har ingen riskutbildning och tillåter heller inte privat övningskörning. Det är däremot obligatoriskt att gå i trafikskola samt att genomföra en utbildning i första hjälpen. Trafikläraren åker alltid med vid uppkörningen. Detta innebär i praktiken att trafikläraren får ett stort inflytande på resultatet av uppkörningen, då trafikläraren har en högre rang än provförrättaren, som har sin uppgift på deltid. (Samtal med företrädare från kommunikations- och transportdepartementet i Bosnien – Herzegovina år 2014.)

I **Tyskland** tillåts privat övningskörning i vissa delar av landet och de har 28 timmars obligatorisk teoriutbildning och 12 timmar obligatorisk körutbildning.

Storbritannien tillåter privat övningskörning, men inte på motorvägar. Det finns inget obligatorium på vare sig teori- eller körutbildning.

3 Tillsyn och tillsynsresultat vid trafikskolor

I och med att tillstånd ges av Transportstyrelsen, och att samma myndighet meddelar föreskrifter, har även myndigheten i uppdrag att kontrollera att verksamheten bedrivs på det sättet som det var tänkt i lagen och förordningen om trafikskolor (SFS 1998:493 och SFS 1998:978). Detta sker genom så kallad tillsyn. Syftet med tillsynen är att kontrollera att utbildningen sker enligt det regelverk som är gällande. Om en trafikskola får anmärkningar vid en tillsyn, ges ofta en möjlighet att rätta till de brister som hittats. Om myndigheten däremot hittar mer allvarliga brister finns möjligheten att besluta om varning eller att återkalla tillståndet eller ett tidigare godkännande. Tillstånd kan även återkallas, även om en tillsyn inte gjorts. Denna typ av återkallelse sker exempelvis på egen begäran, det vill säga om en trafikskola upphör med sin verksamhet eller om en utbildning inte längre kan ges.

I Transportstyrelsens tillsyn finns ett systematiskt arbetssätt som syftar till att tillsynerna ska ske enhetligt och att alla områden täcks. I tillsynerna ska det säkerställas att trafikskolechefer, utbildningsledare och trafiklärare vid trafikskolorna fullgör sina föreskrivna åligganden och att förarutbildningen i övrigt bedrivs enligt gällande föreskrifter. Alla utbildningsanordnare ska beskriva hur utbildningen genomförs i en undervisningsplan. Även undervisningsplanen granskas av Transportstyrelsen i samband med tillsynerna, där det kontrolleras att planen uppfyller minimikraven. (Se t.ex. Transportstyrelsen (2014) för rutinbeskrivningen när det avser trafikskolor).

Transportstyrelsens tillståndsprövning och tillsyn finansieras med avgifter som tillståndshavaren betalar. Tillsynsavgiften för behörighet B för trafikskola och de övriga tillstånden är vardera 2 300 kronor per år (2017). Prövningsavgiften för att ansöka om tillstånd för trafikskola, introduktions- och riskutbildning är 3 200 kronor (2017) för respektive tillstånd.

Under perioden 2013 till 2015 genomfördes totalt cirka 1 600 tillsyner av förarutbildning, inklusive granskning av undervisningsplaner. Under 2013 och 2014 genomfördes drygt 600 stycken tillsyner under respektive år, medan under 2015 sjönk antalet tillsyner till hälften, jämfört med de båda åren innan.¹ Förändringen i antal mellan 2014 och 2015 beror på förändringar i tillsynens inriktning och genomförande. Regeringen har även tidigare uppdragit åt myndigheten att analysera regleringen av trafikskolor och andra förarutbildare. Detta uppdrag redovisades i november 2015 och innehöll vissa förslag på regelförenklingar m.m. (Transportstyrelsen, 2015)

Tillsyn av trafikskolor kan genomföras via ett samtal, som sedan kan övergå till ett tillsynsbesök. Vissa utbildningar kräver att tillsynen genomförs på plats, exempelvis introduktions- och riskutbildningar. Vid tillsyn av trafikskola kontrolleras tolv olika områden som kan ge anledning till anmärkningar enligt nedan:

I samband med tillsynen har kontroll skett av:		
	Kontroll	Anmärkning
1. Undervisningsplaner		
2. Utbildarregister: tillstånd, personal		
3. Körkortsbehörigheter		
4. Övningsfordon		
5. Provresultat		
6. Lokaler		
7. Undervisningsmateriel/läromedel		
8. Personalens tillgång till föreskrifter		
9. Personalens vidareutbildning (författningar etc.)		
10. Elevregister		
11. Utbildningskort		
12. Utbildningsledarens handledning av lärarna		

¹ Under 2013 genomfördes 633 tillsyner och under 2014 gjordes 609 tillsyner. 2015 var antalet tillsyner 316 stycken.

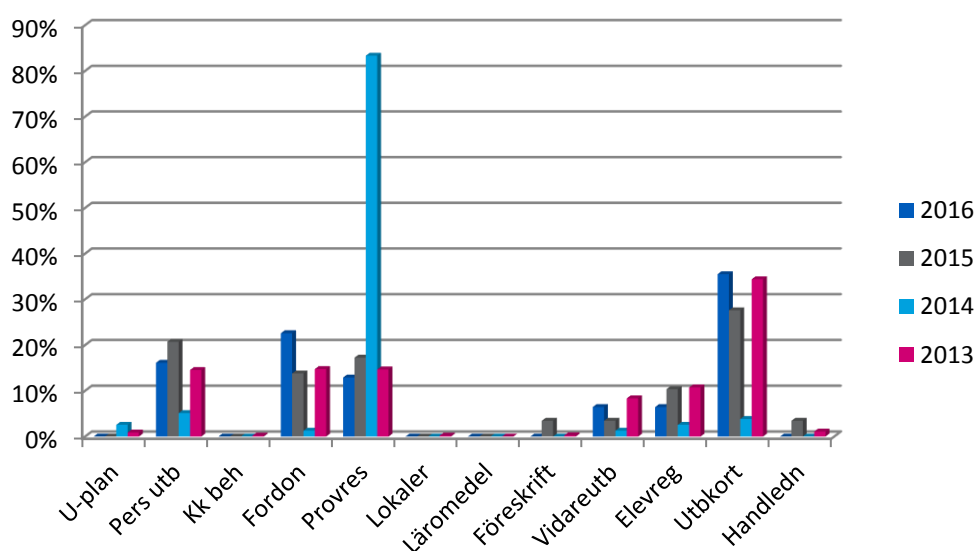
Utöver ovanstående 12 områden kan även medåkning ske, för att kontrollera utbildarens metodik och pedagogik.

Totalt för alla tillsynsbesök, var det en spridning på 0 till 4 anmärkningar, av 12 möjliga. Snittet på antalet anmärkningar på vid ett tillsynsbesök var 1,04 anmärkningar. Detta bygger på 26 stycken tillsynsbesök. Antal ärenden var 26 stycken under 2016.

Sedan är det tillsyner som bygger på tillsynssamtal. Dessa kan i sin tur generera ett uppföljande tillsynsbesök. Totalt för dessa tillsyner, samtal och uppföljande besök, är det en spridning på 0 till 10 anmärkningar, av 12 möjliga. Snittet på antalet anmärkningar vid en tillsyn är 1,61 anmärkningar. Detta bygger på 998 stycken tillsyner. Antal ärenden var 943 tillsynssamtal varav 55 av dessa tillsynssamtal även genererade ett tillsynsbesök.

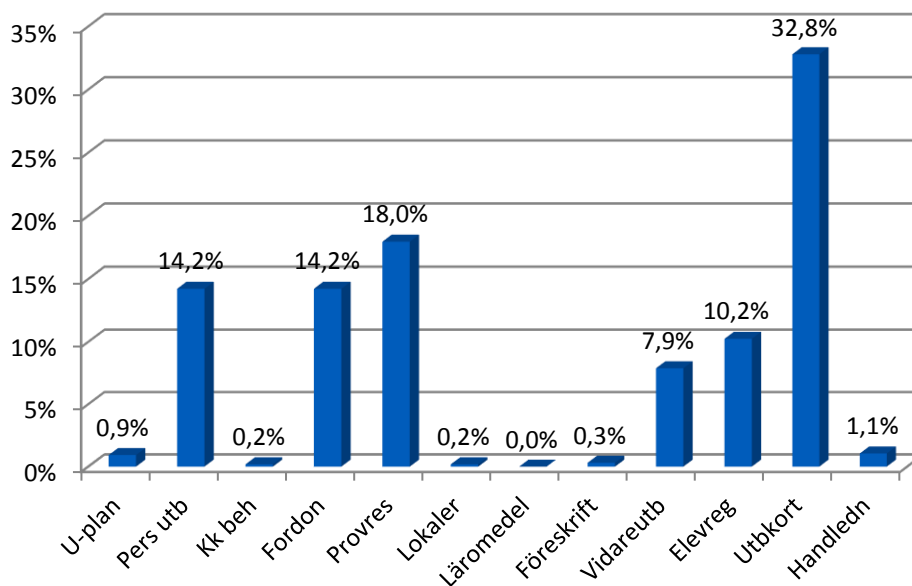
År 2014 var urvalet för tillsynen grundad på de trafikskolor som vid tillsynen 2013 hade lägst provresultat. Fokus låg då främst på provresultatet, vilket förklarar att 83 procent av trafikskolorna hade anmärkning på provresultatet och att dessa även hade färre brister jämfört med utfallet övriga år. Figur 1 redovisar samtliga anmärkningar utan någon värdering av allvarlighetsgrad av respektive anmärkning.

Figur 1 Anmärkningar vid tillsyner, 2013-2016. Procent.



I figur 2 är en summering av figur 1. Vi ser att utbildningskort dominerar stort. Noterbart är att 6 av 12 kontrollpunkter står för 97,3 procent av alla anmärkningar.

Figur 2 Sammanställning av anmärkningar vid tillsyn. 2013-2016. Procent.



4 Trafikskolor, utbud och prisbild

Transportstyrelsen för register över varje trafikskola som har tillstånd och därmed kan vi lokalisera alla trafikskolor. Uppgifter om var alla trafikskolor är lokaliserade finns även publicerade på Transportstyrelsens webbplats.² I registret finns uppgifter om vem och vilka som är trafikskolechef, utbildningsledare och trafiklärare. Vi har även uppgifter såsom adresser, undervisningsplan och genomförda tillsyner. Förutom registerhållning, tillståndsprövning och tillsyn så har Transportstyrelsen även i uppgift att övervaka hur marknader fungerar, men det är viktigt att påpeka att detta är helt skilt från tillsyn. Transportstyrelsen ska inte övervaka prisbildningen av enskilda trafikskolor för att använda dessa uppgifter i tillsynssyfte. Detta är en uppgift för den fria marknaden. Transportstyrelsen uppgift är att främja att marknaden fungerar och att kunden får en god förarutbildning.

² Några har avböjt att finnas med på Transportstyrelsens webbplats och finns därmed inte med på webbplatsen. Vi har dock i våra analyser tagit med samtliga.

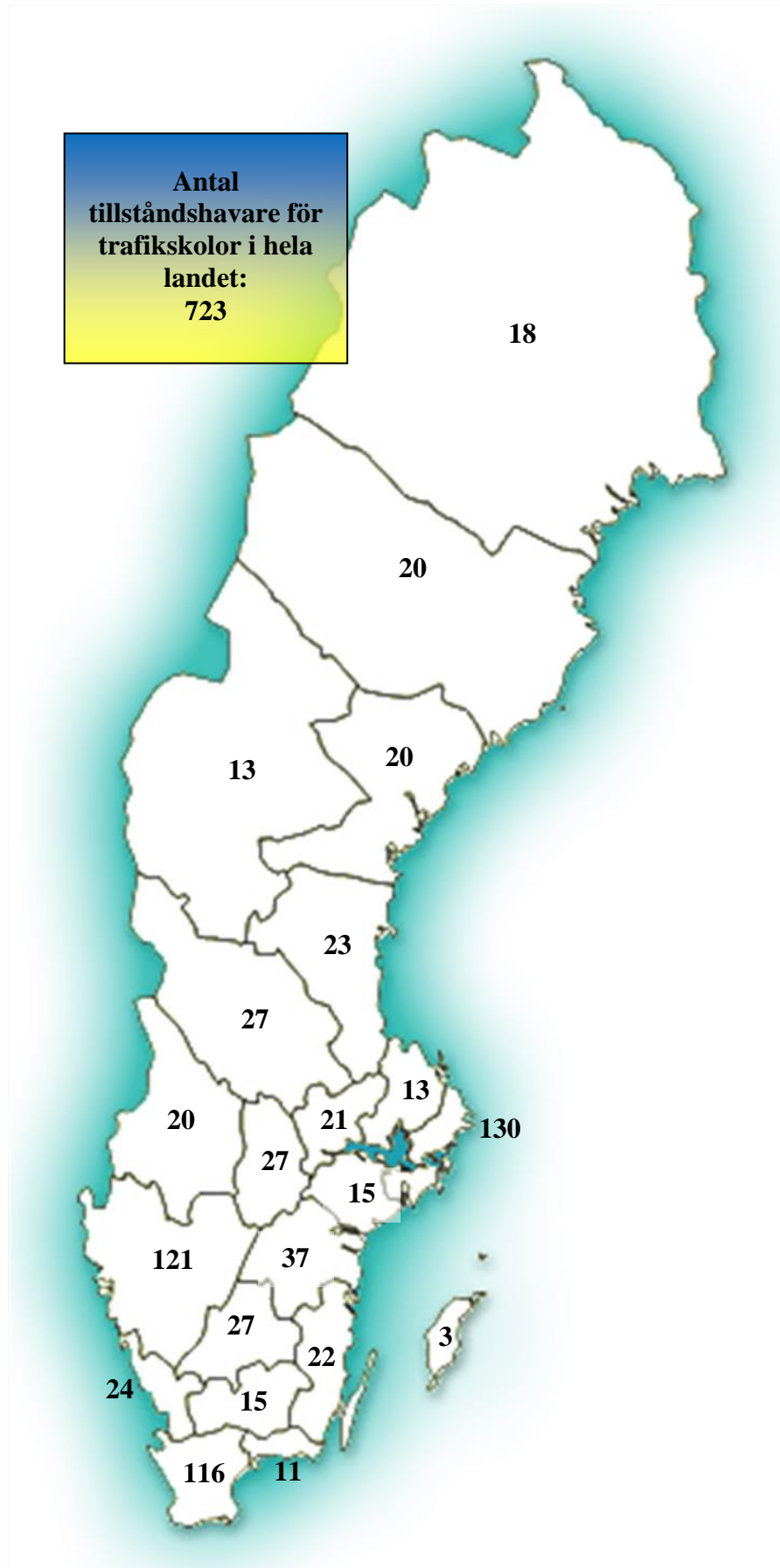
Transportstyrelsen registrerar inga prisuppgifter om olika typer av körlektioner, hur länge en körlektion varar, eller riskutbildningar. Vi har heller inget mandat att begära in dessa uppgifter från tillståndshavarna. Vi har dock hämtat dessa uppgifter från respektive trafikskolas webbplats och har därmed samlat in uppgifter är tillgängliga för vilken konsument som helst, som vill undersöka marknaden. Vi samlade in uppgifter om lektionpris, hur långa lektionerna var och priserna för introduktions- och riskutbildningarna, och detta gjordes under hösten 2016. Vi har utgått från att prisuppgifterna från respektive webbplats är uppdaterad och överensstämmande med gällande prissättning. De insamlade uppgifterna presenteras i denna rapport enbart i grupperad form, och vi har av praktiska skäl valt att presentera samtliga uppgifter länsvis.

4.1 Geografisk spridning av trafikskolor

När en ansökan om att få driva trafikskola kommer till Transportstyrelsen, tas inte hänsyn till om det redan finns trafikskola på en specifik ort eller område, utan detta lämnas åt marknadskrafterna. Vi kan konstatera att det finns trafikskolor över hela landet. I vissa fall kan en ort eller ett område ha enbart en trafikskola.

Exakt hur efterfrågan på trafikskolor i största allmänhet ser ut vet vi inte.³ I kartbilden nedan visar vi dock hur utbudet av trafikskolor, fördelat på län, ser ut.

³ Det är fullt möjligt att försöka göra uppskattningar utifrån omsättning, antal anställda mm för att kunna göra en finansiell uppskattning om tex hur många körlektioner som tagits. Detta är inte gjort i denna rapport.



4.2 Tillgänglighet till trafikskolor och utbildningarna

I Sverige är befolkningen relativt ojämnt fördelad, denna ojämnheter torde spegla av sig i olika typer av marknader. Genom att beräkna antalet invånare per tillståndshavare för trafikskola i varje län, får vi ett mått som kan visa om trafikskolorna är relativt jämnt fördelade över hela landet.⁴

17 av länen ligger i spannet 10 000 – 15 000 invånare per trafikskola. Det län som avviker, jämfört med resten av Sverige, är Uppsala län, där det är nästan 28 000 invånare per trafikskola då snittet i landet är knappt 14 000.

⁴ Vi tar ingen hänsyn till att länen är olika stora och vi är medvetna om att just måttet län kan vara ett trubbigt mått. Vi tar heller inte hänsyn till andra faktorer som kan påverka den faktiska efterfrågan på trafikskolor.

Tabell 1 Antal trafikskolor och befolkning. 2016.

Län	Antal trafikskolor	Invånare 2016	Personer per trafikskola
Blekinge län	11	157 889	14 354
Dalarnas län	27	283 543	10 502
Gotlands län	3	57 834	19 278
Gävleborgs län	23	283 955	12 346
Hallands län	24	319 305	13 304
Jämtlands län	13	128 276	9 867
Jönköpings län	27	352 002	13 037
Kalmar län	22	240 586	10 936
Kronobergs län	15	193 906	12 927
Norrbottnens län	18	250 246	13 903
Skåne län	116	1 319 663	11 376
Stockholms län	130	2 264 111	17 416
Södermanlands län	15	287 086	19 139
Uppsala län	13	360 124	27 702
Värmlands län	20	278 252	13 913
Västerbottens län	20	265 355	13 268
Västernorrlands län	20	245 066	12 253
Västmanlands län	21	266 930	12 711
Västra Götalands län	121	1 668 389	13 788
Örebro län	27	294 146	10 894
Östergötlands län	37	450 973	12 188
Snitt per län		474 649	
Total	723	9 967 637	13 786

Källa: Befolkningsdata kommer från SCB, 2016.

Tillgängligheten för de olika utbildningarna presenteras i tabell 2 på samma sätt som för tillgängligheten för trafikskolorna. På riksnivå fanns det något fler utbildare inom riskutbildning B del 1 än för introduktionsutbildningen. Skillnaderna mellan länen är relativt liten. De flesta län hade mellan knappt 12 000 till knappt 16 000 innevånare per introduktionsutbildning, och mellan knappt 9 500 och knappt 16 000 innevånare riskutbildningsplats. Stockholms län hade något fler innevånare per utbildningsplats, runt 18 000 för båda utbildningarna. Det län som sticker ut markant är Uppsala län med 36 000 och 30 000 innevånare per respektive utbildningsplats.

Tabell 2 Tillgänglighet för de olika utbildningarna.

Län	Antal intro-utbildare	Antal Risk B1 utbildare	Invånare 2016	Personer per intro-utbildning	Personer per risk-utbildning
Blekinge län	13	13	157 889	12 145	12 145
Dalarnas län	24	30	283 543	11 814	9 451
Gotlands län	4	3	57 834	14 459	19 278
Gävleborgs län	21	24	283 955	13 522	11 831
Hallands län	25	24	319 305	12 772	13 304
Jämtlands län	10	11	128 276	12 828	11 661
Jönköpings län	28	29	352 002	12 572	12 138
Kalmar län	19	20	240 586	12 662	12 029
Kronobergs län	17	18	193 906	11 406	10 773
Norrbottnens län	20	17	250 246	12 512	14 720
Skåne län	111	115	1 319 663	11 889	11 475
Stockholms län	124	128	2 264 111	18 259	17 688
Södermanlands län	18	18	287 086	15 949	15 949
Uppsala län	10	12	360 124	36 012	30 010
Värmlands län	23	22	278 252	12 098	12 648
Västerbottens län	20	18	265 355	13 268	14 742
Västernorrlands län	20	21	245 066	12 253	11 670
Västmanlands län	25	24	266 930	10 677	11 122
Västra Götalands	122	124	1 668 389	13 675	13 455
Örebro län	28	22	294 146	10 505	13 370
Östergötlands län	32	38	450 973	14 093	11 868
Totalt	714	731	9 967 637	13 960	13 636

Källa: Befolkningsdata kommer från SCB, 2016.

4.3 Kostnader för körkort

Körkortets kostnad består av dels ett antal baskostnader som är obligatoriska för alla som vill ta körkort, dels frivilliga och rörliga kostnader som är förknippade med körlektioner hos körskolor.⁵ Hur stor den totala kostnaden för ett körkort blir, förutom de obligatoriska delarna, är beroende om och vilken trafikskola körkortsaspiranten väljer att anlita för körlektioner, och i sådana fall antalet körlektioner. Nedan följer en redovisning av kostnader som vi samlat in från trafikskolornas webbplatser. Vi har samlat in kostnadsuppgifter för introduktionsutbildning, riskutbildningen B del 1, kostnaderna för körlektioner och körlektionernas längd.

4.3.1 Introduktionsutbildning

Priserna för introduktionsutbildningen samlades in under hösten 2016 från respektive utbildares webbplats och vi hittade priser för 714 introduktionsutbildare. Introduktionsutbildningen ska vara minst 180 minuter exklusive raster och det finns en instruktion med vad som är minikravet på innehåll (se Transportstyrelsen, 2010). Sammanfattningsvis kan sägas att prisbilden för utbildningarna varierar i landet:

Introduktionsutbildning

- Tid: 180 minuter
- Prisvariation: 75 – 750 kronor (medel 386 kr)
- Lägsta och högsta länsmedelpris: Skåne 285 kr till Jönköping 556 kr.

Den totala spridningen är från 75 till 750 kronor. Den stora skillnaden kan möjligen till viss del förklaras med att en del av utbildarna erbjuder t.ex. handledarbok, övningskörningsskylt, syntest, fika etc.⁶

Spridningen länsvis varierar från ingen spridning alls i Gotlands län till Jönköpings län, där det skiljer 455 kronor mellan den billigaste och den dyraste introduktionsutbildningen. Tittar man på medelpriserna i länen så är Jönköpings län dyrast med 557 kronor och Skåne län är billigast med 285 kronor för en introduktionsutbildning.

⁵ . Kostnader som är förenade med privat övningskörning har vi inte studerat i denna rapport och därmed är dessa inte medräknade.

⁶ Någon närmare undersökning till differenserna har inte gjorts i samband med denna rapport.

Flest utbildare finns i storstadslänen Stockholms län, Västra Götalands län samt i Skåne län. Samtliga har över 100 utbildare. Gotlands län, Uppsala län och Jämtlands län har minst antal utbildare, 10 eller färre.

Transportstyrelsen har rätt att meddela föreskrifter om högsta pris för deltagande i introduktionsutbildning, men har inte valt att göra det (SFS 1998:980). Den länsmässigt sammanfattande prisbilden redovisas i tabell 3 nedan.

Tabell 3 Introduktionsutbildningens priser. Genomsnitt, max och min, samt differens. Länsvis.

Län	Antal utbildare*	Pris			
		Medel	Min	Max	Differens max-min
Blekinge län	13	436,9	250	695	445
Dalarnas län	24	389,6	300	600	300
Gotlands län	4	350,0	350	350	0
Gävleborgs län	21	352,4	250	450	200
Hallands län	25	373,2	250	450	200
Jämtlands län	10	500,0	400	600	200
Jönköpings län	28	556,6	295	750	455
Kalmar län	19	421,1	350	500	150
Kronobergs län	17	368,2	200	400	200
Norrbottnens län	20	493,3	350	600	250
Skåne län	111	285,2	75	500	425
Stockholms län	124	418,2	280	650	370
Södermanlands län	18	390,3	300	550	250
Uppsala län	10	409,0	300	460	160
Värmlands län	23	386,1	295	450	155
Västerbottens län	20	394,3	300	450	150
Västernorrlands län	20	452,5	300	600	300
Västmanlands län	25	365,6	300	500	200
Västra Götalands län	122	370,8	189	600	411
Örebro län	28	319,4	149	420	271
Östergötlands län	32	431,4	350	500	150
Totalt	714	385,8	75	750	675

Not: *Antalet utbildare i tabellen är baserat på hur många som vi har samlat in prisuppgift på. Vi saknar uppgifter på några och därmed skiljer sig uppgiften något åt från det totala antalet utbildare som har tillstånd att bedriva utbildningar.

4.3.2 Riskutbildning B del 1

Liksom för introduktionsutbildningen ska riskutbildningen vare minst 180 minuter (eller tre timmar, exklusive raster). Vi konstaterar även här en ganska kraftig variation i prisbilden, allt från 350 kr till 1100 kr. Vad som påverkat prisvariationen har vi inga uppgifter om.

Riskutbildning B del 1

- Tid: 180 minuter
- Prisvariation: 350 - 1 100 kronor (medel 678 kr)
- Lägsta och högsta länsmedelpris: Gotland 500 kr till Västernorrland 883 kr.

Spridningen länsvis varierade från ingen spridning alls i Gotlands län till Jönköpings län, där skillnaden mellan den billigaste och den dyraste utbildningen var 600 kronor. Tittar man på medelpriserna i länen så är Västernorrlands län och Jönköpings län dyrast med 883 respektive 838 kronor och Gotlands län är billigast med 500 kronor för en riskutbildning B del 1.

Flest utbildare finns i Stockholms län, Västra Götalands län samt i Skåne län. Samtliga har över 100 utbildare. Gotlands län, har bara 3 stycken utbildare. I tabell 4 redovisar vi de genomsnittliga priserna per län, samt vilka max- och minimipriser vi återfann bland de 731 studerade utbildningsanordnarna.

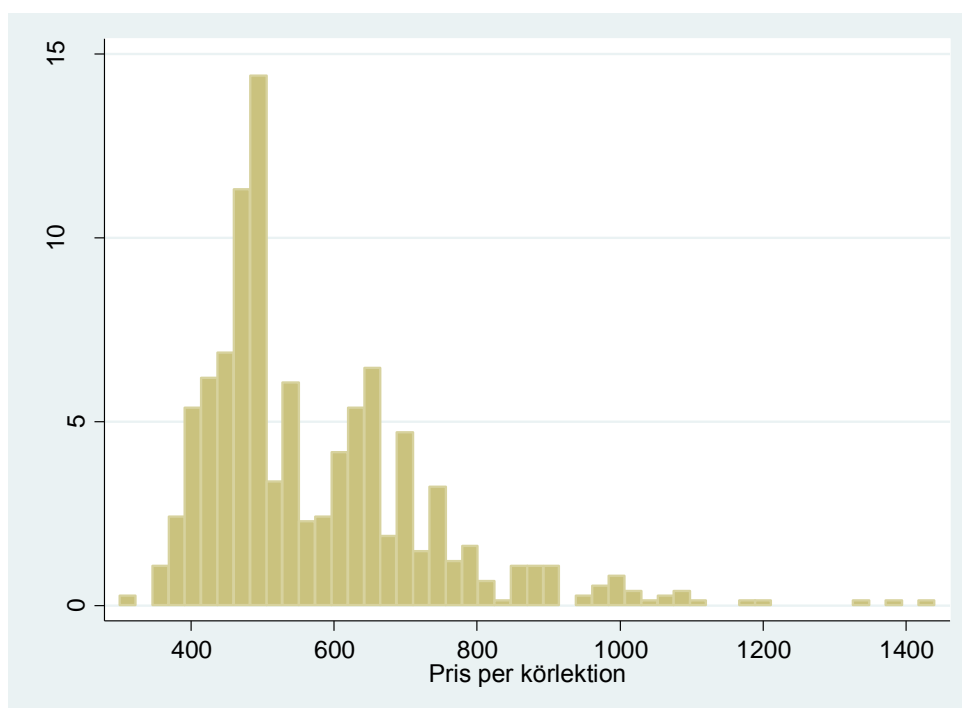
Tabell 4 Fördelningen länsvis av utbildningsanordnare och priser för riskutbildning B del 1.

Län	Antal utbildare	Pris			
		Medel	Min	Max	Diff max-min
Blekinge län	13	761,2	500	850	350
Dalarnas län	30	778,0	600	1 000	400
Gotlands län	3	500,0	500	500	0
Gävleborgs län	24	731,3	500	1 000	500
Hallands län	24	740,2	450	950	500
Jämtlands län	11	781,8	700	800	100
Jönköpings län	29	837,9	450	1 050	600
Kalmar län	20	667,5	600	700	100
Kronobergs län	18	561,1	350	650	300
Norrbottnens län	17	761,5	600	1 000	400
Skåne län	115	577,0	350	900	550
Stockholms län	128	566,1	350	790	440
Södermanlands län	18	676,9	500	900	400
Uppsala län	12	635,8	400	840	440
Värmlands län	22	813,6	600	1 050	450
Västerbottens län	18	763,6	400	950	550
Västernorrlands län	21	883,3	700	1 000	300
Västmanlands län	24	709,8	600	850	250
Västra Götalands län	124	664,9	350	911	561
Örebro län	22	772,3	650	900	250
Östergötlands län	38	814,7	550	1 100	550
Totalt	731	678,0	350	1 100	750

4.3.3 Körlektioner

Av de insamlade uppgifterna som samlades in kan vi konstatera att priserna varierade ganska kraftigt mellan de olika trafikskolorna. Den billigaste körlektionen kostade 280 kronor och den dyraste 1440 kronor. Medelpriset för en körlektion var 577 kronor och medianen var något längre: 520 kronor. I figur 3 nedan illustreras hur prisfördelningen såg ut under hösten 2016.⁷

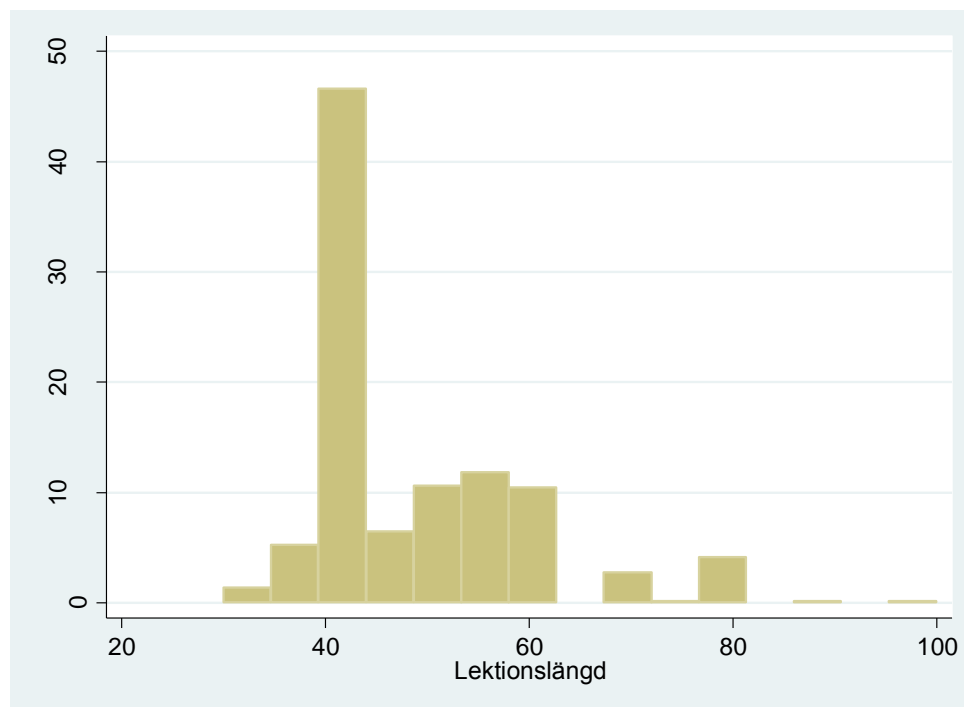
Figur 3 Fördelning av körlektionspriser. 2016.



Det finns ingen standard på hur lång en körlektion är, utan det är upp till varje trafikskola att bestämma. Som vi ser bland de uppgifter som samlats in i samband med denna rapport varierar körlektionerna mellan 35 minuter och 80 minuter. Den vanligaste lektionslängden var 40 minuter där vi ser att nästan hälften av alla lektioner var just 40 minuter. Detta var även medianlängden på en lektion. Medellängden för en lektion var dock något högre: drygt 47 minuter. I figur 4 nedan visas hur körlektionernas längd var fördelade mellan trafikskolorna.

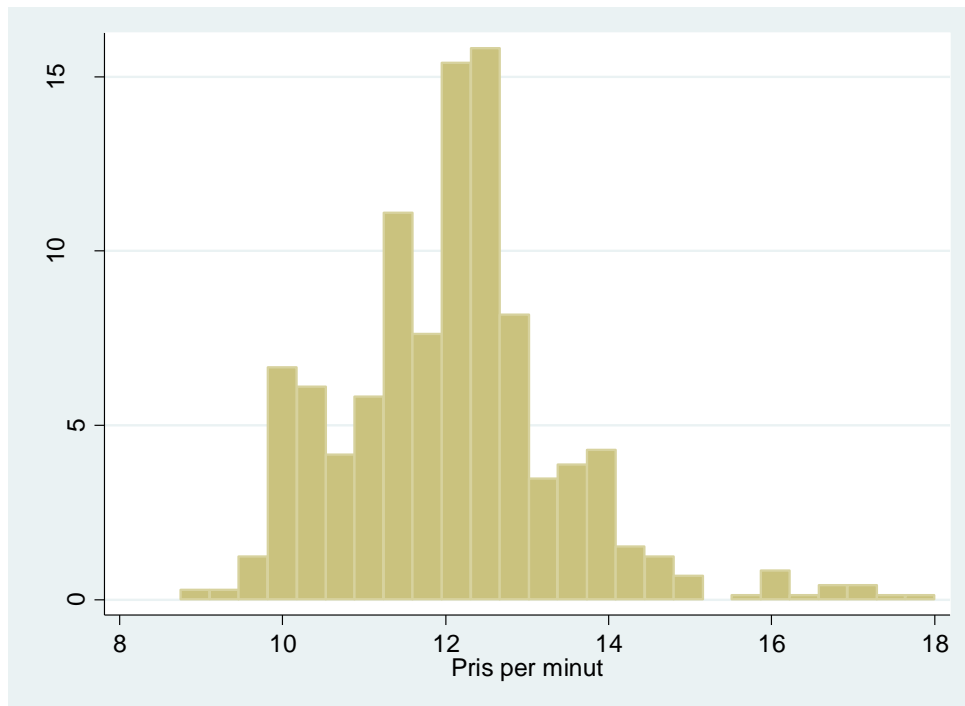
⁷ Av alla trafikskolor var det cirka 70 procent som erbjöd paketpris, enligt uppgifter från deras webbplatser. Vi har inte tagit hänsyn till detta eftersom varianterna av paketpriserna är många. Vi har valt att redovisa hur mycket en enskild lektion kostade under insamlingsperioden och hur lång den enskilda lektionen var vid det tillfället.

Figur 4 Fördelning av körlektionernas längd i minuter.

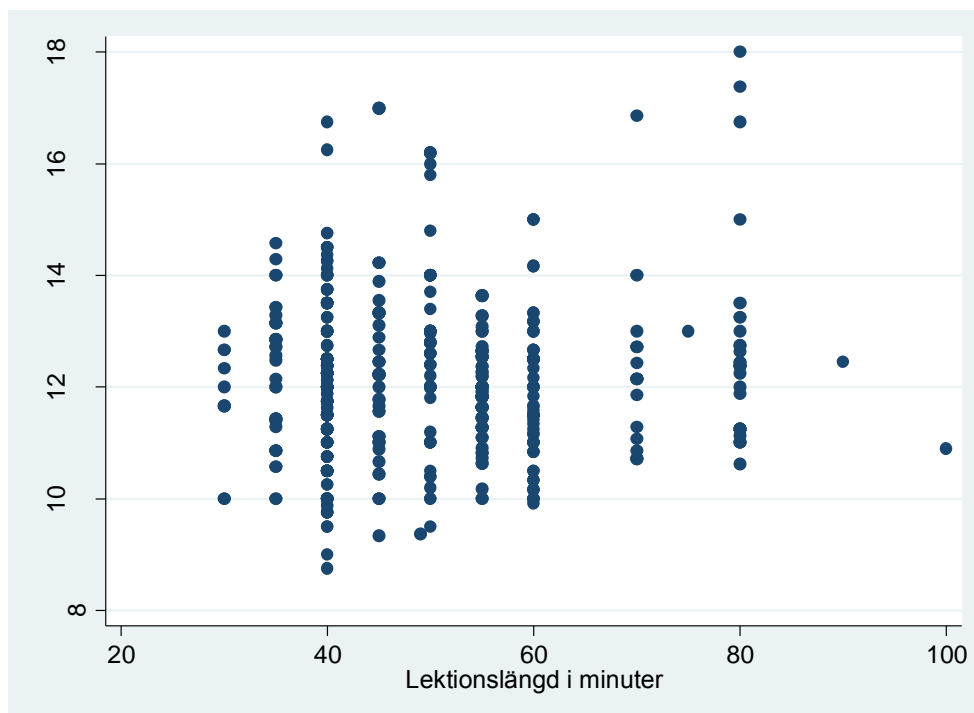


Eftersom tiderna och priserna varierar väljer vi att normalisera priserna till minutpriser för jämförbarhetens skull. Spridningen för minutpriset var från 8,75 kronor till 18 kronor. Det genomsnittliga priset per minut var 12,10 kronor och medianpriset var exakt 12 kronor. I figur 5 illustreras fördelningen av minutpriser bland de trafikskolor vi tagit in uppgifter från. Vi har även undersökt om det finns ett potentiellt samband mellan minutpris och lektionslängd, men vi har inte funnit något uppenbart sådant samband. Figur 6 illustrerar detta.

Figur 5 Körlektionernas pris per minut.



Figur 6 Lektionslängd och pris per minut



Det genomsnittliga minutpriset varierar något mellan länen. Skåne län har det billigaste minutpriset på 10,80 kronor, och det dyraste genomsnittliga minutpriset, 13,90 kronor, återfinns i Jönköpings län. Av de 58 trafikskolor som har ett minutpris som var 10 kronor eller lägre återfanns drygt varannan trafikskola i Skåne län. Det är enbart ett fåtal trafikskolor som hade ett minutpris som var 15 kronor eller mer. Av dessa 21 fanns 15 i Stockholms län och fyra i Jönköpings län.⁸ I tabell 5 nedan har redovisat vi det genomsnittliga minutpriset för trafikskolorna inom respektive län.

I ett exempel baserat på 20 timmars körundervisning blir genomsnittskostnaden 16 680 kronor i Jönköpings län.⁹ I Skåne län kostar motsvarande utbildning 12 960 kronor i genomsnitt, vilket ger en skillnad på nästan 30 procent. En annan jämförelse visar att kostnaden för 20 timmars körundervisning i Jönköpings län motsvarar kostnadsmissigt nästan 26 timmars körundervisning i Skåne län.¹⁰

⁸ De övriga två redovisas inte eftersom det kan göra det enkelt att identifiera vilka trafikskolor det rör.

⁹ Här har vi räknat på 60 minuter.

¹⁰ Vi har inte undersökt om genomsnittligt antalet körlektioner som genomförs per körkortselev skiljer sig åt mellan länen. Vi har inte heller undersökt det privata körandet, och kan därmed inte säga om det på något sätt skiljer sig åt, exempelvis geografiskt.

Tabell 5 Genomsnittligt minutpris för körlektioner. Länsvis. 2016.

Län	Antal trafikskolor	Medelpris kronor/minut
Blekinge län	11	11,8
Dalarnas län	27	12,6
Gotlands län	3	12,9
Gävleborgs län	23	12,9
Hallands län	24	12,2
Jämtlands län	13	11,3
Jönköpings län	27	13,9
Kalmar län	22	12,4
Kronobergs län	15	11,8
Norrbottnens län	18	12,5
Skåne län	116	10,8
Stockholms län	130	12,7
Södermanlands län	15	11,9
Uppsala län	13	11,8
Värmlands län	20	12,0
Västerbottens län	20	12,2
Västernorrlands	20	12,5
Västmanlands län	21	11,6
Västra Götalands län	121	11,8
Örebro län	27	12,3
Östergötlands län	37	12,9
Totalt	723	12,1

5 Sammanfattande diskussion

Prisbilder

I denna rapport sammanfattar vi och följer upp prisbilden för introduktionsutbildningen för övningskörning, riskutbildning B del 1, samt för körlektioner. Det är den första rapporten av sitt slag utgiven av Transportstyrelsen och avser att följas upp regelbundet.

I Transportstyrelsens register finns samtliga trafikskolor samt vilka tillstånd dessa har. Utifrån den aspekten har vi sammanställt hur fördelningen av trafikskolor är i landet. Transportstyrelsen har inga mandat att kräva in vilka priser trafikskolor sätter på sina olika produkter och tjänster. Vi har dock ett ansvar att se till att marknaden fungerar på ett tillfredställande sätt. Utifrån det ansvaret har vi samlat in prisuppgifter från respektive trafikskolas webbplats, uppgifter som är tillgängliga för alla som har tillgång till internet. Insamlingen skedde under hösten 2016. Dessa uppgifter ligger som bas i den redovisning vi gjort i denna rapport angående prisuppgifter.

En körlektion kan i princip vara hur kort eller lång som helst. För jämförbarhetens skull beräknade vi därmed minutpriset. De resultat som vi har hittat är att av 723 trafikskolor är det 641 stycken som hade ett minutpris i spannet 11 - 14 kronor. De utgjorde 89 procent av skolorna. Även om spannet är mycket stort totalt sett har huvuddelen av trafikskolorna någorlunda samma prisbild. I snitt var prisskillnaderna mellan länen inte så stor på nationell basis. Frånsett 10,80 kronor per minut i Skåne län och 13,90 kronor per minut i Jönköpings län, så ligger alla övriga läns genomsnittspris mellan 11,30 och 12,90 kronor per minut.

För introduktionsutbildningen varierar priset stort, där den billigaste var 75 kr och den dyraste 750 kronor. Exakt vad detta kan bero på är inte lätt att avgöra utifrån den information som går att utläsa från respektive trafikskolas webbplats. Vi kan dock konstatera att i vissa fall ingick exempelvis övningskörningsskylt, fika, läromedel etc. I snitt hade Skåne län de billigaste introduktionsutbildningarna med 289 kr. En förklaring till det låga genomsnittspriset var att flera utbildningsanordnare i länet hade priser på under 100 kronor. Länet som i genomsnitt har dyrast introduktionsutbildning var Jönköpings län. Det är även i Jönköpings län som vi hittade den dyraste utbildningen vilket även hjälper till att driva upp det genomsnittliga priset.

Likasom för introduktionsutbildningen så varierar prisbilden stort i landet för riskutbildning B del 1. För riskutbildning B del 1 har Gotland lägsta snittpriset på 500 kronor. Noterbart här är att Gotland har bara tre riskutbildare och alla har samma pris, 500 kronor. Alla län utom fyra har en skillnad i pris på över 250 kronor inom länet. Då snittpriset är 678 kronor i landet för riskutbildning B del 1 är det stora skillnader.

Anmärkningar vid tillsyn av trafikskolor

Snittet på antalet anmärkningar vid ett tillsynsbesök är 1,04 anmärkningar av tolv möjliga. Detta bygger på 26 stycken tillsynsbesök.

Totalt för alla tillsyner, tillsynssamtal och uppföljande besök, är snittet på antalet anmärkningar vid en tillsyn är 1,61 anmärkningar av tolv möjliga. Detta bygger på totalt 998 stycken olika typer av tillsyner.

Antalet anmärkningar är inte anmärkningsvärt högt. Däremot är det intressant och noterbart är att 97,3 procent av alla brister kommer från 6 utav 12 kontrollpunkter.

Tillgänglighet

Ser man för trafikskolornas del på jämförelsevärde invånare per län så visar den att skillnaderna mellan länen inte är lika stor som för priserna. 17 av länen ligger i spannet 10 000 – 15 000 invånare per trafikskola, med ett snitt i landet på 14 000. Uppsala län avviker med 28 000 invånare per trafikskola.

Sedan tidigare vet vi att Uppsala har bland den lägsta andelen personer som utbildar sig på trafikskola.

För introduktionsutbildningen och riskutbildningen visar jämförelsevärde invånare per län att skillnaderna mellan länen inte lika stor som för priserna. 18 av länen ligger i spannet 10 500 – 15 000 invånare per introduktionsutbildning. För riskutbildningen ligger 17 av länen i spannet 9 500 – 15 000 invånare.

Det län som här sticker ut är Uppsala län med över 30 000 invånare per respektive utbildning. Sedan tidigare vet vi att Uppsala har bland den lägsta andelen personer i landet som går på trafikskola, men det bör å andra sidan leda till att handledarutbildningen är mer populär och ger fler utbildare. Det finns dock inget stöd för den teorin i denna statistik. På samma sätt är riskutbildningen obligatorisk och borde leda till fler utbildare i Uppsala län än vad som vi kan se.

Regelförändringar

Utifrån denna rapport ser vi inte något omedelbart behov av regelförändringar.

Referenslista

SFS 1998:488	Körkortslag
SFS 1998:493	Lag om trafikskolor
SFS 1998:978	Förordning om trafikskolor
SFS 1998:980	Körkortsförordning
SFS 2001:558	Lag om vägtrafikregister
SFS 2001:650	Förordningen om vägtrafikregister

Statistiska centralbyrån (2016), *Folkmängd den 1 november efter region och år*. Statistikdatabasen. Hämtat från:

http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__BE__BE0101__BE0101A/FolkmangdNov/table/tableViewLayout1/?rxid=f45f90b6-7345-4877-ba25-9b43e6c6e299

Trafikutskottet (2004), *Fortsatt arbete för en säker vägtrafik*, Trafikutskottets betänkande 2004/05: TU2.

Transportstyrelsen (2010), *Transportstyrelsens föreskrifter om introduktionsutbildning för privat övningskörning, behörighet B*. TSFS 2010:127. Borlänge: Transportstyrelsen

Transportstyrelsen (2012), *Transportstyrelsens föreskrifter om riskutbildning för behörighet B*. TSFS 2012:40. Borlänge: Transportstyrelsen

Transportstyrelsen (2015), *Uppdrag om regler för trafikskolor och förarutbildare*. TSV 2015-1415. Borlänge: Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen (2014), *Transportstyrelsens rutinbeskrivning för tillsyn över trafikskolor*. TSG 2014-362. Borlänge: Transportstyrelsen.

Vägverket (2006), *Vägverkets föreskrift om trafikskolor*. VVFS 2006:65. Borlänge: Vägverket.

Bilaga I

Regelverk samt syfte med regelverken

Regelverken för trafikskolor och introduktions- och riskutbildningarna är nationella lagar och förordningar. Transportstyrelsen är föreskrivande myndighet. Nedan följer korta beskrivning av de regelverk som rör trafikskolor.

Lag om trafikskolor (SFS 1998:493)

- Med trafikskola avses yrkesmässig utbildning av förare av fordon som kräver särskild behörighet.
- Trafikskola får endast drivas av fysisk eller juridisk person som har förutsättningar att ge god förarutbildning, efter tillstånd av Transportstyrelsen.
- En trafikskola ska ha godkänd trafikskolechef, utbildningsledare samt trafiklärare.
- Transportstyrelsen får återkalla ett tillstånd eller ett godkännande.
- Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om trafikskolor, kompetenskrav samt utbildningen.

Förordning om trafikskolor (SFS 1998:978)

- Transportstyrelsen utövar tillsyn över trafikskolor.
- Beslut om återkallelse av tillstånd eller godkännande eller varning ska delges den som berörs.

Vägverkets föreskrift om trafikskolor (VVFS 2006:65)

- Dessa föreskrifter innehåller allt som berör en trafikskola.
- Tillsynen ska ge trafikskolan råd och stöd så att samhällets krav på god förarutbildning tillgodoses.
- Tillsynen ska också säkerställa att utbildningen sker enligt gällande regler.

Körkortslag (SFS 1998:488)

- Transportstyrelsen får ge tillstånd till fysiska och juridiska personer för introduktionsutbildning och/eller riskutbildning. Dessa ska ha förutsättningar att bedriva god utbildning.
- Transportstyrelsen får återkalla ett tillstånd.
- Transportstyrelsen får utöva tillsyn över dessa utbildningar.

Körkortsförordning (SFS 1998:980)

- Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om introduktionsutbildning och tillstånd att bedriva samt tillsyn över introduktionsutbildning.
- Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om pris på utbildningen samt max antal elever som en handledare för ha samtidigt.
- Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om riskutbildning och tillstånd att bedriva riskutbildning samt tillsyn över utbildningen.
- Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om tillgodoräknande av riskutbildning som genomförts i en annan stat inom Europa.

Transportstyrelsens föreskrift om riskutbildning behörighet B (TSFS 2012:40)

- Riskutbildningen ska omfatta två delar, en teoretisk del(1) och en praktisk del(2). Vardera delen ska vara minst 180 minuter exklusive raster.
- Del 1 omfattar alkohol, droger, trötthet och riskfyllda beteenden i övrigt.
- Del 2 omfattar hastighet, säkerhet och körning under särskilda förhållanden som halka.
- Syftet med riskutbildningarna är att eleven ska inse hur olycksrisk har samband med hastighet och väglag samt ge eleven insikt om hur alkohol, andra droger, trötthet och andra beteenden kan påverka körförmågan.

Transportstyrelsens föreskrift om introduktionsutbildning för privat övningskörning behörighet B. (TSFS 2010:127)

- Introduktionsutbildningen ska med nollvisionen som grund ge blivande handledare och elever vägledning inför den privata övningskörningen.
- Utbildningstiden ska vara minst 180 minuter exklusive raster. Den ska därigenom bidra till en effektiv körkortsutbildning samt främja trafiksäkerheten och miljön såväl under som efter körkortsutbildningen.