



3

BILAGA 3 KONSEKVENsutredning
**Förslag på nytt förarutbildnings-
system för personbil, behörighet B**



Trafikverket

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Transportstyrelsen

Postadress: 781 23 Borlänge

E-post: kontakt@transportstyrelsen.se

Telefon: 0771-503 503

Dokumenttitel: Bilaga 3 Konsekvensanalys

Förslag på nytt förarutbildningssystem för personbil, behörighet B

Dokumentdatum: 31 januari 2019

Innehåll

KONSEKVENsutredning	5
1. Vad är problemet eller anledningen till förslagen?	5
2. Vad ska uppnås?	5
3. Vilka är lösningsalternativen?	5
3.1 Effekter om ingenting görs?	5
3.2 Alternativ som inte innebär reglering.....	5
3.3 Förslag.....	6
4. Vilka är berörda?	6
5. Vilka konsekvenser medför förslagen?	9
Företag	9
Medborgare.....	10
Staten, regioner eller landsting och kommuner	12
5.1 Konsumentupplysning	13
Företag	13
Medborgare.....	13
Staten, regioner eller landsting och kommuner	13
5.2 Körkortstillstånd och introduktionsutbildning	14
Företag	14
Medborgare.....	14
Staten, regioner eller landsting och kommuner	15
5.3 Struktur under utbildning (utbildningsprotokoll)	17
Företag	17
Medborgare.....	18
Staten, regioner eller landsting och kommuner	19
5.4 Möjliggörande av mängdträning	20
A. Stöd i den digitala plattformen.....	20
Företag	20
Medborgare.....	20
Staten, regioner eller landsting och kommuner	20
B. Handledarutbildning	21
Företag	21
Medborgare.....	22
Staten, regioner eller landsting och kommuner	22
C. Fler handledare	23
Företag	23

Medborgare.....	24
Staten, regioner eller landsting och kommuner	24
5.5 Utökat utbud av utbildare	25
Företag	25
Medborgare.....	25
Staten, regioner eller landsting och kommuner	26
5.6 Vägledningstillfälle.....	26
Företag	26
Medborgare.....	28
Staten, regioner eller landsting och kommuner	28
5.7 Riskutbildning	29
Företag	29
Medborgare.....	30
Staten, regioner eller landsting och kommuner	31
5.8 Kunskapsprov.....	31
Företag	31
Medborgare.....	31
Staten, regioner eller landsting och kommuner	33
5.9 Körprov	34
Företag	34
Medborgare.....	34
Staten, regioner eller landsting och kommuner	35
5.10 Fördjupad återkoppling.....	36
Företag	36
Medborgare.....	36
Staten, regioner eller landsting och kommuner	36
5.11 Prövotiden	37
Företag	37
Medborgare.....	37
Staten, regioner eller landsting och kommuner	38
5.12 Tillstånd och tillsyn	39
Företag	39
Medborgare.....	40
Staten, regioner eller landsting och kommuner	40
SAMMANSTÄLLNING AV KONSEKVENSER	41

Konsekvensutredning

1. Vad är problemet eller anledningen till förslagen?

Anledningen till att ett nytt förarutbildningssystem föreslås är att det i dagens system är för mycket fokus på att "ta körkort" när fokus i stället borde vara på att utbilda sig för att bli en trafiksäker, risk- och miljömedveten förare. Många blivande förare är otillräckligt utbildade, något som visar sig i att godkännandegraden sjunker för kunskaps- och körprovet, vilket innebär många omprov. Utbildningsmöjligheter saknas även för vissa grupper och det finns problem med olaglig förarutbildning.

Därutöver är även nya digitala utbildningsformer tillgängliga som inte fanns tidigare.

2. Vad ska uppnås?

Det nya förarutbildningssystemet ska

- utgå från den blivande föraren och vara attraktivt och lätt att förstå
- påverka de blivande förarnas attityder till förarutbildningen så att de vill lära för livet och inte bara för provet
- skapa efterfrågan på god förarutbildning
- väva in självreflektion och riskmedvetenhet hos de blivande förarna
- förbättra tillgången till utbildning för alla grupper
- säkerställa sunda konkurrensvillkor mellan utbildare
- ta tillvara möjligheter med ny teknik och digitalisering samt möta ny fordonsutveckling.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om inte ändringar görs i nuvarande förarutbildningssystem, kvarstår de problem som beskrivs ovan.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Delar av förslagen kräver inte regeländringar utan handlar främst om att information och konsumentupplysning ska bli lättillgänglig för de blivande förarna, handledarna och utbildarna.

De åtgärderna bedöms dock inte vara tillräckliga för att uppnå den önskade effekten utan det krävs även ytterligare reglering.

3.3 Förslag

Förslagen, bakgrunden till dem och förväntad effekt beskrivs i rapporten.

4. Vilka är berörda?

Det är flera aktörer som berörs av förslaget på ett nytt förarutbildningssystem. I första hand är det den blivande föraren. Det var runt 130 000 personer som klarade körprovet för behörighet B under 2017.¹ Ett rimligt antagande är därför att det är ungefär 130 000 förare per år som tar ett körkort. Av dessa 130 000 blivande förare är det 84 000 blivande förare som är i åldern 18–24 år.²

Cirka 80 procent av de blivande förarna övningskör både i trafikskola och privat, runt 10 procent övningskör enbart vid en trafikskola och runt 10 procent övningskör enbart privat.³ Det innebär att runt 104 000 blivande förare övningskör både i en trafikskola och privat, 13 000 blivande förare övningskör enbart i trafikskola och 13 000 blivande förare övningskör enbart privat.

Antalet tillverkade körkort per år är mellan 750 000–1 050 000.⁴ Avgiften för tillverkning av körkort är den avgift som dels täcker kostnaden för själva tillverkningen av körkortet, dels täcker kostnaderna för all tillståndsprovning inklusive systemutveckling och förvaltning av systemen avseende ärendehantering av körkort. Kostnadsförändringar som beror på ändringar i förarutbildningssystemet för behörighet B påverkar således hela kollektivet på 750 000–1 050 000 förare per år. Körkortsavgiften är i nuläget 250 kronor.⁵ Grundläggande data om förare, behörigheter och fordon som finns i vägtrafikregistret finansieras av vägtrafikregisteravgiften.

Utöver den blivande föraren berörs även handledaren. Under 2017 beviljades 236 013 godkännanden som handledare.⁶ Denna siffra avser samtliga behörigheter. I en studie från Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) framgår det att under 2016 beviljades 178 081

¹ 128 957 godkända körprov under 2017.

https://www.trafikverket.se/contentassets/ab6770bcfe7a4d409955d95801bb6a3c/2017/antal_korprov_-_behorighet_b_genomforts_pa_trafikverket_-170101_171231.pdf, 2018-12-03.

² 83 733 godkända körprov under 2017. Information från Trafikverket 2018-11-15.

³ S. Alger, "Förarutbildningssystem i Sverige och internationellt: en översikt av förändringar och deras effekter", Umeå universitet 2018, <https://www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/vag/forarutbildningssystem-i-sverige-och-internationellt-en-oversikt-av-forandringar-och-deras-effekter/>

⁴ Uppgift från Transportstyrelsen.

⁵ 32 kap. 1 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter.

⁶ Utdrag ur vägtrafikregistret.

individer godkännanden som handledare för behörighet B.⁷ Det är alltså ett rimligt antagande att runt 180 000 handledare per år berörs av förslagen.

Även utbildare berörs. Dels påverkas de av att introduktionsutbildningen tas bort, vilket ger intäktsbortfall. Dels så innebär förslaget att det krävs mer av utbildarna genom att en ny handledarutbildning samt två stycken obligatoriska vägledningspass införs och att riksutbildning 2 utökas med en timme. Detta ställer nya krav på utbildarna och ger även möjligheter till ytterliga intäkter.

Antal aktörer som bedriver utbildning är följande:⁸

Trafikskolor behörighet B	731
• Trafikskolechef	756
• Utbildningsledare	952
• Trafiklärare	3 820 (2 815 anmälda som trafiklärare hos en trafikskola)

Tillstånd att bedriva introduktionsutbildning	657
• Anmälda lärare	1 366
Tillstånd att bedriva riskutbildning 1	707
• Anmälda lärare	1 326
Tillstånd att bedriva riskutbildning 2	62
• Anmälda lärare	861

⁷ S. Forward, H. Lindgren, C. Stave, P. Henriksson, and J. Nyberg, "Effekterna av begränsat antal handledarskap: en utvärdering", Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping VTI rapport 974, 2018, <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:vti:diva-13136>.

⁸ Utbildarregistret 2019-01-29.

Antal aktörer som har förordnats som förarprövare för behörighet B och som alltså har rätt att förrätta förarprov:⁹

Trafikverket	Förrarprövare kunskapsprov	376
Trafikverket	Förrarprövare körprov	358
Gymnasieutbildning och kommunal vuxenutbildning	Förrarprövare	160
Förrarsmakten	Förrarprövare	47

De som är förordnats förarprövare vid Trafikverket kan både ha ett förordnande för kunskapsprov och ett för körprov. Totalt är det 527 personer som har ett förordnande som förarprövare.

Myndigheter som berörs av förslagen av ett nytt förarutbildningssystem, utöver Trafikverket, är främst Transportstyrelsen som är körkortmyndigheten och som ansvarar för regelgivning, tillstånd, tillsyn och registerhållning kopplat till förarutbildningssystemet och körkort.

Exempel på Transportstyrelsens ansvarsområden

- regler om kursplan, trafikskolor, riskutbildning, introduktionsutbildning, förarprov och ansökan om körkort
- tillståndsansökningar om körkortstillstånd, godkännande som handledare, att bedriva trafikskola, att bedriva riskutbildning, att bedriva introduktionsutbildning, godkännande som trafiklärare och förordnande om förarprövare
- utfärdande av körkort
- tillsyn över trafikskolor, riskutbildning, introduktionsutbildning, trafiklärare och förarprövare
- handläggning av ärenden om meddelande av varning eller återkallelse av körkort
- registerhållning, främst vägtrafikregistret där uppgifter om körkort, genomgången introduktions- och riskutbildning och genomförda prov registreras och ett register över trafikskolor, riskutbildning, introduktionsutbildning, trafiklärare och förarprövare (utbildarregistret).

Andra myndigheter som berörs av förslaget är Skolverket, som ansvarar för läroplanerna för de program inom gymnasieskolan och kommunal vuxenutbildning där det är möjligt att genomgå en förarutbildning. Skolverket fördelar även statsbidrag för regional yrkesinriktad vuxenutbildning till de kommunala vuxenutbildningarna.

⁹ Utbildarregistret 2019-01-29.

Myndigheten för yrkeshögskolan är den myndighet som ansvarar för trafiklärarutbildningen och som tilldelar yrkeshögskolorna utbildningsplatser.

Universitets- och högskolerådet berörs av förslaget, eftersom flera av yrkena inom förarutbildningssystemet är reglerade yrken.

Ytterligare en myndighet som berörs av förslaget är Centrala studiestödsnämnden (CSN), som från och med september 2018 kan bevilja ett körkortslån på upp till 15 000 kronor till arbetslösa mellan 18 och 47 år. Körkortslånet får till exempel användas för lektioner vid en trafikskola.

De rättsvärdande myndigheterna berörs också och de allmänna domstolarna.

5. Vilka konsekvenser medför förslagen?

En övergripande konsekvensutredning av förslaget på ett nytt förarutbildningssystem har gjorts. Eftersom förslagen inte är detaljerade förslag på författningstext, är det inte heller möjligt att åskådliggöra konsekvenserna i detalj. Vilka konsekvenserna blir är mycket beroende på hur reglerna skrivs och exempelvis vilka undantag och övergångsbestämmelser som införs. Konsekvenserna är också beroende av vilka it-lösningar som kan utvecklas med beaktande av bland annat informationssäkerhet, dataskyddsförordningen, offentlighets- och sekretessregleringen och den förväntade vägtrafikdatalagen och vägtrafikdataförordningen.

I rapporten beskrivs förslagen, bakgrunden till förslagen och den förväntade effekten samt nyttan med dem. Denna bilaga belyser de konsekvenser som förslagen kan leda till vad gäller kostnader för företag, medborgare, staten, regioner eller landsting och kommuner.

En sammanfattning av konsekvenserna inleder detta kapitel och därefter beskrivs konsekvenserna för de olika förslagen mer ingående.

Företag

Utbildarna kommer att gynnas av förslaget, eftersom införandet av vägledningstillfällen och förlängd riskutbildning leder till ökade intäkter.

Förslaget att ta bort introduktionsutbildningen och ersätta den med en handledarutbildning för handledaren leder däremot till minskade intäkter. Utbildarnas administrativa kostnader ökar med anledning av införandet av utbildningsprotokollet, handledarutbildning, vägledningstillfällena och ändringar som gäller riskutbildningen. Förslagen innebär både kostnader av engångskaraktär och löpande administrativa kostnader.

Möjligheten för nya aktörer att tillhandahålla teoriutbildning kan leda till ökad konkurrens.

Medborgare

Den blivande föraren

Den blivande föraren förväntas nå målen i kursplanen bättre genom införandet av ett utbildningsprotokoll, två vägledningstillfällen, en förlängd riskutbildning och ett förlängt körprov. Tillgängligheten till förarutbildningssystemet bedöms öka för den blivande föraren, när fler aktörer får möjlighet att tillhandahålla teoriutbildning.

Den digitala plattformen antas ge den blivande föraren bättre förutsättningar att planera sin utbildning, välja utbildningsväg, hitta information och fakta samt förenkla val av utbildare.

Kostnaden kommer att öka för vissa av de blivande förarna, medan andra kommer att få minskade kostnader.

De blivande förarna får minskade kostnader, eftersom introduktionsutbildningen tas bort. De bedöms även få minskade kostnader för förarprovet, eftersom de antas göra färre prov då det blir en effektivare förarutbildning.

Tillkommande kostnader för den blivande föraren är vägledningstillfällena och en förlängd riskutbildning. Kostnaden för körprovet kan också öka då det förlängs.

En tillkommande kostnad är även den fördjupade återkopplingen. Kostnaden för den bedöms uppvägas av den minskade kostnaden för förarprovet som de som tar del av den fördjupade återkopplingen förväntas få.

Kostnader för den blivande föraren:

Moment	Tid	Kostnad	Kommentar	+ = minskning av kostnaden - = en ökning av kostnaden
Introduktionsutbildning	3 timmar	386 kronor	Avvecklas	+ 386 kronor
Vägledningstillfälle 1	45 minuter	545 kronor	Nytt	- 545 kronor
Vägledningstillfälle 2	45 minuter	545 kronor	Nytt	- 545 kronor
Riskutbildning 1	1+3 timmar	678 kronor	Utökad	

Riskutbildning 2	4 timmar	2 667 kronor	Utökad	- 667 kronor
Fotografering		80 kronor	Oförändrad	
Kunskapsprov (dagtid)	50 minuter	325 kronor	Oförändrad	
Körprov (dagtid)	50–55 minuter	800 kronor + 400 kronor	Körprovet förlängs. Avgiften kan höjas.	
Billån Trafikverket				
Avgift för körkort		250 kronor	Avgiften kan höjas.	
Summa	Ökas med upp till 40 minuter	6 290 kronor	Avgiften för körprovet och för körkortet kan höjas.	- 1 371 kronor
Fördjupad återkoppling		500 kronor	Nytt efter 4 underkända kunskaps-prov eller körprov.	

Att beakta är att de som på grund av en effektivare förarutbildning gör ett kunskaps- och ett körprov mindre kommer att få en lägre kostnad än i dag med 154 kronor¹⁰.

Handledaren

Handledaren kommer att få mer vägledning och stöd i det nya förarutbildningssystemet genom den nya handledarutbildningen, utbildningsprotokollet och den digitala plattformen.

Den nya handledarutbildningen är längre, men den första delen är en fördjupad information som är tillgänglig via den digitala plattformen. Teoripasset hos en utbildare är tre timmar. Priset för handledarutbildning kan bli högre än priset för introduktionsutbildningen, eftersom kundunderlaget för utbildarna minskar. Priset är dock mycket beroende av vilka

¹⁰ 1 371 kronor - 325 kronor - 800 kronor - 400 kronor = - 154 kronor.

verksamhetsregler som kommer att gälla, exempelvis hur många deltagare som högst får delta vid ett utbildningstillfälle.

Föraren

Körkortsavgiften kan höjas med anledning av förslagen. I vilken mån är inte möjligt att uppskatta, eftersom det förutsätter mer detaljerade förslag.

Staten, regioner eller landsting och kommuner

Transportstyrelsen

Sammantaget kommer Transportstyrelsen att få ökade kostnader för systemutveckling, ökad ärendehandläggning och exempelvis framtagandet av nya rutiner, mallar och e-tjänster.

Kostnaderna avser både utvecklingskostnader och ökade kostnader för ärendehandläggning och förvaltning.

Trafikverket

Sammantaget bedöms Trafikverket få lägre intäkter, eftersom förslagen bör leda till att färre prov genomförs.

Förlängt körprov och fördjupad återkoppling leder till utökade arbetsuppgifter för Trafikverket. Det innebär att avgiften för körprov kan behöva höjas och att en ny avgift behöver införas för den fördjupade återkopplingen. Förslagen kan leda till att personal behöver anställas.

Trafikverket kommer även initialt att ha ökade utvecklingskostnader för systemutveckling.

Universitets- och högskolerådet

Konsekvenserna för Universitets- och högskolerådet är marginella. Vissa ändringar kommer att behöva göras gällande avtal, rutiner och exempelvis en uppdatering av EU:s databas över reglerade yrken då reglerade yrken tas bort och nya tillkommer.

Myndigheten för yrkeshögskolan

Konsekvenserna är marginella för Myndigheten för yrkeshögskolan. Myndigheten kan behöva uppdatera sina föreskrifter som reglerar trafikläraryrket med anledning av att vägledningstillfällen införs.

Tilldelningen av utbildningsplatser till yrkeshögskolorna som bedriver trafikläraryrket kan behöva öka, eftersom vägledningstillfällena innebär ökade arbetsuppgifter för trafiklärarna.

Polismyndigheten

Även Polismyndigheten påverkas marginellt. Att tydliggöra vad som är en tillståndspliktig verksamhet enligt lagen om trafikskolor kan förenkla vid övervakningen och lagföringen av dem som bedriver en olaglig förarutbildning.

5.1 Konsumentupplysning

Företag

Genom förslaget blir informationen och konsumentupplysningen lättare tillgänglig och tydligare för den blivande föraren. Det innebär att den blivande föraren kan göra medvetnare val av exempelvis utbildningsväg och utbildare. Det är något som kan leda till att de utbildare som bedriver en kvalitativ utbildning gynnas.

För utbildarna innebär förslaget inte några kostnader. De utbildare som väljer att lägga in uppgifter om sin verksamhet på den digitala plattformen – till exempel om att de tillhandahåller en anpassad utbildning – kommer i viss mån att få tillkommande administrativa uppgifter. De behöver lägga in uppgifterna och uppdatera dem.

Medborgare

Samtliga medborgare kan när som helst få information om förarutbildningssystemet och konsumentupplysning om utbildare.

Utifrån val som den blivande föraren eller handledaren gör i plattformen kan han eller hon få riktad information som förenklar vid till exempel val av utbildare eller utbildningsväg. Konsumentupplysningen och informationen kommer att tas fram på olika språk, vilket ökar tillgänglighet till informationen och förståelsen för förarutbildningssystemet.

Kostnaden för den digitala plattformen kommer antingen att vara avgiftsfinansierad eller skattefinansierad. Om utvecklingen och förvaltningen av plattformen är avgiftsfinansierad, kommer antagligen avgiften för körkort eller förarprovsavgiften att höjas. Vilken avgift som påverkas beror på om det är Transportstyrelsen eller Trafikverket som har huvudansvaret för konsumentupplysning och information.

Staten, regioner eller landsting och kommuner

Transportstyrelsen eller Trafikverket

Bättre konsumentupplysning och att information finns samlad på ett ställe bör i förlängningen leda till att kundtjänsterna hos Transportstyrelsen och Trafikverket får färre frågor att hantera.

En av myndigheterna eller båda kommer att utveckla och förvalta konsumentupplysningen och informationen på den digitala plattformen. Redan i dag har båda myndigheter information om förarutbildningen och körkort på sina respektive webbplatser. Utvecklingsinsatser kommer att krävas från båda myndigheter men det blir en del av utvecklingen av den digitala plattformen.

Om utvecklingen och förvaltningen av plattformen är avgiftsfinansierad, kommer körkortsavgiften eller förarprovsavgiften att behöva höjas för att vara kostnadstäckande. Vilken avgiften blir är beroende på om det är Transportstyrelsen eller Trafikverket som får huvudansvaret för konsumentupplysning och informationen.

5.2 Körkortstillstånd och introduktionsutbildning

Företag

Introduktionsutbildning har i dag två målgrupper: den blivande föraren och handledaren. I det nya förslaget tas introduktionsutbildningen bort, eftersom utbildningen inte har haft en tydlig effekt på den privata övningskörningens innehåll, planering och struktur.¹¹ I stället införs en handledarutbildning för målgruppen handledare. Utöver handledarutbildningen införs även ett utbildningsprotokoll och två vägledningstillfällen.

De som i dag bedriver introduktionsutbildning kan således behöva lägga ner sin verksamhet eller minska ner den till att enbart avse trafikskoleverksamhet och/eller riskutbildning 1. De kan även ändra sin verksamhet till att bedriva den föreslagna handledarutbildningen och/eller tillhandahålla vägledningstillfällen. Hur övergångsreglerna bör se ut och om det ska vara möjligt att konvertera ett tillstånd att bedriva introduktionsutbildning till ett tillstånd att bedriva handledarutbildning behöver utredas vidare.

Utbildarna som helhet kommer att få en intäktförlust på runt 45 162 000 kronor per år¹², eftersom ungefär 117 000 blivande förare som övningskör privat eller privat och i trafikskola inte längre kommer att gå en utbildning för att få övningsköra privat. Genomsnittspriset för introduktionsutbildningen är 386 kronor.¹³

I stället för introduktionsutbildningen kommer handledaren att gå en handledarutbildning.

Konsekvenserna för utbildarna bör ses tillsammans med konsekvenserna för den föreslagna handledarutbildningen och förslaget om vägledningstillfällen.

Medborgare

Kollektivet de blivande förarna kommer att få en lägre kostnad i och med att introduktionsutbildningen tas bort, eftersom de inte behöver gå en introduktionsutbildning.

De blivande förarna som övningskör privat eller privat och vid en trafikskola kommer att få en lägre kostnad om 386 kronor som en konsekvens av förslaget. Totalt innebär det årligen en besparing för kollektivet blivande förare om 45 162 000 kronor¹⁴.

¹¹ J. Berg and H. Thulin, "Utvärdering av obligatorisk introduktionsutbildning och kursplan B inom svensk körkortsutbildning: delstudie 1: övningens struktur, innehåll och omfattning," VTI rapport 659, 2009, <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:675393/FULLTEXT01.pdf>.

¹² 117 000 blivande förare * 386 kronor = 45 162 200 kronor.

¹³ Transportstyrelsen, "Marknadsövervakningsrapport " Dnr TSTT 2017/2340, 2017, <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/marknadsovervakning/marknadsovervakning-forarutbildning.pdf>

¹⁴ 117 000 blivande förare * 386 kronor = 45 162 200 kronor.

Förslaget innebär även att det blir något flexiblere för den blivande föraren: han eller hon kan fritt välja när vill ta del av informationen som ska genomgås före eller i samband med ansökan om körkortstillstånd.

I nuläget ansöker 93,5 procent om körkortstillstånd i grupp 1 genom en befintlig e-tjänst.¹⁵ En orsak till att så pass många använder e-tjänsten bedöms vara att det inte krävs någon identifiering genom en e-legitimation.

Om det ska ställas krav på en e-legitimation eller liknande i samband med ansökan om körkortstillstånd eller i samband med att en blivande förare tar del av information, behöver utredas vidare när en it-lösning tas fram.

Hur många som inte har en e-legitimation av de 93,5 procent som i dag ansöker om körkortstillståndet via Transportstyrelsens e-tjänst är oklart. Det är 65,1 procent i åldersgruppen 13–20 år som har BankID, medan det i åldersgruppen 20–30 år är 96,7 procent som har BankID.¹⁶

De som har ett samordningsnummer, och alltså inte är folkbokförda i Sverige, har inte möjlighet att få något BankID.¹⁷

De som varken har tillgång till en dator, smartphone eller surfplatta kan exempelvis använda en dator vid ett bibliotek för att ta del av informationen och ansöka om körkortstillstånd. Om det blir ett krav på att den blivande föraren behöver en e-legitimation för att ta del av information, är en tänkbar lösning att det blir möjligt att ta del av informationen vid ett förarprovskontor.

Det är oklart om kostnaden för att ta fram och förvalta informationen ska belasta kollektivet förare genom körkortsavgiften eller om den ska vara skattefinansierad. Om det är körkortsavgiften som belastas, kommer avgiften att behöva höjas.

Staten, regioner eller landsting och kommuner

Transportstyrelsen

Förslaget medför att ett informationsmaterial behöver tas fram och sedan utvecklas kontinuerligt. Kostnaden och finansieringen för detta behöver utredas vidare.

Beroende på hur regelverket utformas och vilken it-lösning som väljs medför det mer eller mindre omfattande ändringar i vägtrafikregistret och de system som är kopplade till handläggningen. Att exempelvis ställa ett krav på ett körkortstillstånd för enbart behörighet B för att få övningsköra och avlägga prov bedöms kräva väldigt omfattande ändringar i bland annat vägtrafikregistret. Det leder även till ökade kostnader för handläggning.

¹⁵ Statistik Transportstyrelsen för perioden för januari–augusti 2018.

¹⁶ <https://www.bankid.com/assets/bankid/stats/2018/statistik-2018-10.pdf>, 2018-12-03.

¹⁷ <https://www.bankid.com/om-bankid/privatpersoner-som-kan-fa-bankid>, 2018-12-03.

Förslaget leder till ökade kostnader exempelvis för kundtjänsten samt med att ta fram nya rutiner och mallar. Även ärendehandläggningen kan påverkas. Det är svårt att uppskatta i vilken omfattning, men ansökningar om diverse undantag bedöms öka och skriftliga ansökningar som behöver avvisas antas lämnas in av blivande förare i en stor omfattning. I vilken omfattning beror på hur regelverket utformas och hur lyckosam insatserna är med att nå ut med information om de nya reglerna samt hur användarvänliga e-tjänsterna är.

Kostnaderna och intäkterna som hör ihop med prövning av tillstånd för att bedriva introduktionsutbildning samt tillsyn och registerföring kommer att upphöra. I stället tillkommer kostnader och intäkter för prövning av tillstånd, tillsyn och registerföring för handledarutbildningen.

När introduktionslärare inte längre finns kvar som ett reglerat yrke, behöver information uppdateras.

Konsekvenserna bör ses ihop med konsekvenserna för den föreslagna handledarutbildningen.

Trafikverket

Trafikverket har i dag 72 kontor och mottagningsorter där det är möjligt att fotografera sig.

En blivande förare bör ha en möjlighet att besöka ett förarprovskontor för att få tillgång till en dator och för att kunna ta del av informationen och ansöka om ett körkortstillstånd.

Om det ska vara ett krav på e-legitimation och vilken lösning som i så fall ska erbjudas dem som inte har en e-legitimation, är något som behöver utredas vidare. Frågor som behöver utredas är exempelvis om en personlig kod kan skickas till dem eller om en id-kontroll utförs vid ett förarprovskontor i samband med att informationen tillhandahålls.

Ökningen av kunder som Trafikverket kan få är svår att uppskatta, men den bör vara marginell i jämförelse med antalet kunder som besöker Trafikverket årligen för att avlägga prov och fotografera sig för sitt körkort. Under 2017 genomfördes runt 470 000 kunskapsprov, 340 000 körprov och 425 000 fotograferingar för körkortsförnyelse och fotograferingar i samband med förarprov.¹⁸

Det kan tillkomma kostnader för Trafikverket för att ta fram platser för informationsinhämtning när uppgiften är ny.

Om behovet kommer att finnas hos de blivande förare och om det är möjligt att tillhandahålla ovan nämnda tjänster vid Trafikverket behöver utredas vidare.

Statliga servicekontor

Likt förarprovskontoren hos Trafikverket är även statliga servicekontor en tänkbar utförare för

¹⁸ SOU 2018:43 Statliga servicekontor – mer service på fler platser.

att göra en datorplats tillgänglig för den blivande föraren, som då kan ta del av den obligatoriska informationen där.

I så fall tillkommer en ny uppgift för de statliga servicekontoren. I SOU 2018:43 föreslås att de statliga servicekontoren och Trafikverket framöver bör samlokaliseras i den mån det är möjligt.¹⁹

Om behovet kommer att finnas och om det är möjligt att tillhandahålla en sådan tjänst vid de statliga servicekontoren är något som behöver utredas vidare.

Universitets- och högskolerådet

Då introduktionslärare inte längre finns kvar som ett reglerat yrke kommer bland annat informationsmaterial att behöva uppdateras. Yrket kommer till exempel att behöva tas bort från EU:s databas över reglerade yrken.

5.3 Struktur under utbildning (utbildningsprotokoll)

Företag

Även om utbildningsprotokollet i första hand är ett stöd för den blivande föraren och handledaren, kommer trafikskolor och de som bedriver riskutbildning att beröras av förslaget.

För trafikskolorna innebär förslaget att en trafiklärare behöver intyga i utbildningsprotokollet när en blivande förare uppfyllt ett delmoment eller ett steg. Hur samarbetet kommer att se ut mellan trafikskolan, handledaren och den blivande föraren lär vara olika från fall till fall. Det är därför svårt att bedöma i vilken omfattning trafikläraren kommer att få lägga tid på administration genom att exempelvis logga in i en applikation, skriva in ett personnummer och intyga att ett eller flera delmoment eller steg är uppfyllda för en blivande förare.

För riskutbildarna medför förslaget också ökad administration. De kommer i samband med att en blivande förare ska genomgå en utbildning att kontrollera att den blivande föraren har kommit tillräckligt långt i sin utbildning. En liknande kontroll behöver trafikskolor och andra utbildare som tillhandahåller vägledningstillfällen göra vid vägledningstillfällena. Hur kontrollen mot utbildningsprotokollet kan eller ska göras behöver utredas vidare.

Utbildningsprotokollet ska vara tillgängligt via olika medier och därför bedöms inte trafikskolorna eller de som bedriver riskutbildning att behöva investera i ny teknik. De har redan krav på att till exempel föra ett elevregister eller att rapportera in genomgången riskutbildning elektroniskt via en e-tjänst.²⁰

Som en indirekt konsekvens bidrar förslaget till en sundare konkurrens för trafikskolorna, eftersom förslaget bör försvära för den olagliga verksamheten. Det kommer att krävas att en

¹⁹ SOU 2018:43 Statliga servicekontor – mer service på fler platser.

²⁰ Vägverkets föreskrifter (2006:65) om trafikskolor och Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:20) om riskutbildning, behörighet B.

trafiklärare eller en handledare med godkännande intygar att de olika momenten i utbildningsprotokollet är uppfyllda för en blivande förare.

Förslaget kan leda till att den olagliga verksamheten använder sig av bulvaner som handledare alternativt att trafikskolor går in och intygar moment i utbildningsprotokollet för den olagliga verksamheten. Detta behöver i så fall beivras med medel som inte är kopplade till utbildningsprotokollet.

Medborgare

De som är berörda av förslaget är samtliga blivande förare och handledare.

Förslaget leder till att den blivande föraren och handledare får bättre vägledning under förarutbildningen med exempelvis tydligt nedbrutna mål. Den blivande föraren och handledaren kommer enklare att kunna värdera om kunskapsmålen är uppfyllda och om den blivande föraren är klar med sin förarutbildning. Till detta kommer förslaget om vägledningstillfällen där den blivande föraren får en återkoppling på sin lärandeprocess från en trafiklärare.

Förslaget bedöms leda till färre omprov för den blivande föraren, eftersom flera av förslagen tillsammans bidrar till att den blivande föraren får bättre förutsättningar att utbilda sig.

Utbildningsprotokollet ska vara tillgängligt via olika medier. Digitaliseringsgraden är generellt hög²¹ och därför bör den blivande förare eller en handledare ha tillgång till utbildningsprotokollet.

Finansieringen för att utveckla och förvalta utbildningsprotokollet bedöms påverka antingen körkursavgiften eller förarprovsavgiften. Vilken avgift det blir beror på om det är Transportstyrelsen eller Trafikverket som är ansvariga för utvecklingen och förvaltningen av utbildningsprotokollet.

Förslaget medför att det inte längre är möjligt att gå igenom förarutbildningssystemet utan en godkänd handledare eller en trafikskola. Det får främst konsekvenser för dem som har körkort från tredjeland och som inte kan byta till ett svenskt körkort.²² Dessa personer kommer antingen att behöva ta någon lektion vid en trafikskola eller övningsköra med en godkänd handledare. Tanken är att utbildningsprotokollets moment ska fyllas i när den blivande föraren uppfyller kraven. Det innebär att en erfaren förare från ett tredjeland kan visa att han eller hon uppfyller samtliga moment i utbildningsprotokollet vid några få lektioner. Hur stor gruppen är som sedan tidigare har ett körkort från tredjeland är svårt att uppskatta. Av undersökningen Invandrarindex för år 2017 framgår att 30 procent av dem som svarade hade körkort från sitt hemland. De som

²¹ M. Palm, Å. Melin Mandre, and P. Davidsson, *Svenskarna och internet 2018: Undersökning om svenskarnas internetvanor*. IIS, Internetstiftelsen i Sverige, 2018, Nyanländas röster, Invandrarindex 2017.

²² Körkort från Japan och Schweiz kan bytas till ett svenskt körkort. Körkortshavare med ett körkort från ett annat tredjeland behöver i dag gå riskutbildning 1 och 2 samt avlägga förarprovet.

deltog i undersökningen var deltagare på SFI.²³ I det vidare arbetet behöver utredas om det ska införas ett undantag från utbildningsprotokollet och vägledningstillfällena för en förare med körkort från tredjeland.

Hur det ska vara möjligt att logga in till utbildningsprotokollet behöver utredas ytterligare. I åldersgruppen 13–20 år har enbart 65 procent BankID och det är inte möjligt att få ett BankID om man har ett samordningsnummer.

De allra flesta som är handledare bör däremot ha tillgång till en e-legitimation. Detta eftersom det i åldersgruppen 21–30 år är 96,7 procent som har BankID, i åldersgruppen 31–40 år är motsvarande siffra 96,6 procent, i åldersgruppen 41–50 år är det 94,8 procent, i åldersgruppen 51–60 år är det 88,1 procent och i åldersgruppen 61–70 år är det 76 procent.²⁴

Staten, regioner eller landsting och kommuner

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen eller Trafikverket kommer att behöva utveckla och förvalta ett utbildningsprotokoll.

I försöket med digitalt utbildningsprotokoll som VTI genomfört med finansiering av Transportstyrelsen, Trafikverket och Sveriges Trafikutbildares Riksförbund var utvecklingskostnaden för protokollet 1 134 000 kronor. För att utbildningsprotokollet ska vara mer användarvänligt, utgå ifrån kundens behov och samtidigt motivera till lärande krävs större utvecklingsinsatser än vad som skedde i det nämnda försöket.

Utöver att ett utbildningsprotokoll behöver utvecklas och förvaltas kommer det också att krävas att Trafikverket kan kontrollera att utbildningsprotokollet är ifyllt i samband med förarprov. Om detta ska ske genom en kontroll mot vägtrafikregistret eller utbildningsprotokollet behöver utredas vidare och det kommer att påverka systemutvecklingen.

Hur, om och vad tillståndshavarna för riskutbildning och trafikskolorna ska kunna kontrollera mot utbildningsprotokollet är en av flera utestående frågor som kommer att påverka systemutvecklingen. Hur utbildningsprotokollet ska kopplas till vägtrafikregistret är ytterligare en sådan fråga.

En annan konsekvens är att kundtjänsten kommer att få ökade arbetsuppgifter på grund av frågor om hur utbildningsprotokollet ska användas.

Det kommer exempelvis även att krävas en hög beredskap för support för att åtgärda eventuella brister, avvikelser eller fel som dyker upp i utbildningsprotokollet.

²³ Nyanländas röster, Invandrarindex 2017.

²⁴ <https://www.bankid.com/assets/bankid/stats/2018/statistik-2018-10.pdf>, 2018-12-03.

Trafikverket

Transportstyrelsen eller Trafikverket kommer att behöva utveckla och förvalta ett utbildningsprotokoll (se ovan).

Det kommer även att krävas en anpassning av Trafikverkets förarprovssystem så att det är möjligt att kontrollera att utbildningsprotokollet är ifyllt i samband med förarprov. Om den kontrollen ska göra mot vägtrafikregistret eller mot utbildningsprotokollet behöver utredas vidare.

Som nämnts bedöms bland annat förslaget med utbildningsprotokoll leda till färre omprov för kollektivet blivande förare. Det innebär att Trafikverkets intäkter för kunskaps- och körprov blir lägre. Kostnader för provverksamheten behöver därför anpassas till intäkterna alternativt behöver avgifterna för förarprov höjas.

5.4 Möjliggörande av mängdträning

A. Stöd i den digitala plattformen

Företag

Förslaget om att tillhandahålla digitalt stöd i den digitala plattformen kommer inte att påverka utbildarna i någon större mån.

Däremot bygger förslaget på att intresseorganisationer eller en kommersiell aktör vill utveckla tjänster som inspirerar och motiverar till mängdträning. Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) har, med finansiering av Trafikverket genom "bidrag till ideella organisationer", till exempel tagit fram ett spel för åldersgruppen 10–13 år som ska inspirera till ökad cykling och samtidigt öka trafiksäkerheten. Spelet bygger på idéer om så kallad spelifiering.²⁵

Medborgare

Om digitala tjänster i den digitala plattformen kan inspirera och motivera till att den blivande föraren övningskör under en längre period, leder det till att den blivande föraren blir mer trafiksäker.²⁶

Staten, regioner eller landsting och kommuner

Transportstyrelsen och Trafikverket

Det ingår inte i myndigheternas uppdrag att ta fram den här typen av tjänster. Därför påverkas inte myndigheterna nämnvärt av förslaget.

²⁵ <https://ntf.se/nyheter/2018/nytt-spel-for-mobilen-som-far-fler-att-vilja-cykla/>, 2018-12-03.

²⁶ N. P. Gregersen, H. Y. Berg, S. Nolen, and A. Nyberg, "Utvärdering av 16-årsgräns för övningskörning" ed: Statens väg-och transportforskningsinstitut., VTI notat 62-1998, 1998.

B. Handledarutbildning

Företag

Handledarutbildningen är ny och ersätter dagens introduktionsutbildning. Om det ska vara möjligt att konvertera ett tillstånd att bedriva introduktionsutbildning till ett tillstånd att bedriva handledarutbildning behöver utredas vidare.

Om det inte blir möjligt att konvertera ett tillstånd att bedriva introduktionsutbildning till ett tillstånd att bedriva handledarutbildning, behöver utbildarna ansöka om ett nytt tillstånd. För introduktionsutbildningen är ansökningsavgiften 5 200 kronor²⁷. Oavsett om det krävs ett nytt tillstånd eller inte tillkommer administrativa kostnader av engångskaraktär för utbildarna för framtagandet av en undervisningsplan.

Administrativa kostnader av löpande karaktär är beroende av vilka verksamhetsregler som tillståndshavaren behöver uppfylla. Vilka verksamhetsregler som ska gälla är något som kommer att utredas vidare. Tillståndshavarna kommer att få en administrativ kostnad för att rapportera in när en handledare genomgått utbildningen. En liknande skyldighet finns i dag för dem som bedriver introduktionsutbildning. En löpande administrativ kostnad är tillsynsavgiften. För introduktionsutbildningen är grundavgiften för tillsyn 2 200 kronor.²⁸

Om priset för handledarutbildningen motsvarar priset för en introduktionsutbildning, kommer tillståndshavarnas intäkter att vara runt 69 480 000 kronor per år.²⁹ Vissa av handledarna som beviljas godkännande kommer redan att ha en giltig utbildning, eftersom handledarutbildningen föreslås vara giltig i fem år. Det innebär att något färre än 180 000 handledare per år kommer att gå utbildningen.

Det är möjligt att priset för handledarutbildningen blir högre än dagens pris för introduktionsutbildningen. Det beror på att utbildarna i jämförelse med introduktionsutbildningen får ett mindre kundunderlag och i viss mån ett ändrat lärarkrav, eftersom det föreslås att den pedagogiska erfarenheten ska vara från att ha undervisat vuxna. Andra omständigheter som påverkar priset är vilka verksamhetsregler som föreskrivs och om det högsta antal deltagare vid ett utbildningstillfälle blir lägre än 30 deltagare.³⁰ Verksamhetsregler och exempelvis högsta antal deltagare som tillåts vid ett utbildningstillfälle är något som behöver

²⁷ 30 kap. 7 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter.

²⁸ 29 kap. 3 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter.

²⁹ 180 000 handledare * 386 kronor = 69 480 000 kronor.

³⁰ 2 kap. 2 § 1 Transportstyrelsens föreskrifter (2010:127) om introduktionsutbildning för privat övningskörning, behörighet B.

utredas vidare. Som jämförelse kan nämnas att genomsnittspriset för en riskutbildning 1 är 678 kronor.³¹ och då tilläts högst 16 deltagare vid ett utbildningstillfälle.³²

Medborgare

Möjligheten att övningsköra privat innebär att den blivande föraren kan mängdträna i en större omfattning under en längre period än om han eller hon enbart skulle köra med en trafikskola. Med en förbättrad handledarutbildning och en stödjande struktur i utbildningsprotokollet bör den privata övningskörningen få högre kvalitet.

Handledaren kommer att ta del av en fördjupad information via den digitala plattformen och gå en handledarutbildning om 3 timmar som en tillståndshavare för handledarutbildning tillhandahåller. Utbildningen kommer således att bli längre än dagens introduktionsutbildning.

Det är oklart om kostnaden för att ta fram och förvalta informationen ska belasta kollektivet förare genom körkortsavgiften eller om den ska vara skattefinansierad. Om det är körkortsavgiften som belastas, kommer avgiften att behöva höjas.

Som nämnts ovan kan priset för en handledarutbildning bli högre än för introduktionsutbildningen: kundunderlaget är mindre och lärarkravet höjs i viss mån i jämförelse med introduktionsutbildningen. Andra omständigheter som påverkar priset är vilka verksamhetsregler som ska gälla och hur många deltagare som får delta vid ett utbildningstillfälle.

En ytterligare konsekvens kan bli att färre väljer att bli handledare. I samband med att introduktionsutbildningen infördes 2006 sjönk antalet godkännanden som handledare drastiskt. Som jämförelse kan nämnas att 2004 beviljades 355 571 godkännanden som handledare, medan 236 013 godkännanden som handledare beviljades under 2017.³³

Staten, regioner eller landsting och kommuner

Transportstyrelsen

För att ta fram och tillhandahålla en fördjupad information som handledarna ska ta del av kommer Transportstyrelsen att få tillkommande kostnader. Kostnaderna för utvecklingen och förvaltningen samt finansiering behöver utredas vidare.

Då förslaget innebär ändrade regler kopplat till godkännandet som handledare, kommer vägtrafikregistret att behöva utvecklas. En rapporteringstjänst som tillståndshavarna ska

³¹ Transportstyrelsen, "Marknadsövervakningsrapport" Dnr TSTT 2017/2340, 2017, <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/marknadsovervakning/marknadsovervakning-forarutbildning.pdf>

³² Transportstyrelsen föreskrifter (TSFS 2012:40) om riskutbildning, behörighet B.

³³ Utdrag ur vägtrafikregistret och S. Forward, H. Lindgren, C. Stave, P. Henriksson, and J. Nyberg, "Effekterna av begränsat antal handledarskap: en utvärdering," Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping VTI rapport 974, 2018, <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:vti:diva-13136>.

använda för att rapportera genomgången handledarutbildning behöver tas fram alternativt behöver den befintliga tjänsten för introduktionsutbildningen anpassas. Handläggningsrutiner behöver uppdateras liksom mallar, bland annat eftersom det inte längre är ett krav att den blivande föraren går en introduktionsutbildning. I nuläget är det en förutsättning för att handledaren ska beviljas ett godkännande att den blivande föraren har gått en introduktionsutbildning.

Nya handläggningsrutiner, mallar och registerändringar krävs också kopplat till ansökan om tillstånd att bedriva handledarutbildning och tillsynen över utbildningen. Initialt kommer undervisningsplaner att behöva granskas. Om samtliga som bedriver introduktionsutbildning vill bedriva handledarutbildningen, innebär det att 667 undervisningsplaner behöver granskas av Transportstyrelsen. Huruvida de nya undervisningsplanerna behöver lämnas in om det blir möjligt att konvertera ett tillstånd att bedriva introduktionsutbildning till ett tillstånd att bedriva handledarutbildning behöver utredas vidare.

Transportstyrelsen intäkter och kostnader kopplat till handledarutbildningen bedöms motsvara de intäkter och kostnader som myndigheten haft för introduktionsutbildningen.

Universitets- och högskolerådet

Lärarna vid handledarutbildningen kommer sannolikt att omfattas av regelverket som hör till erkännande om yrkeskvalifikationer. Både Transportstyrelsen och Universitets- och högskolerådet behöver därför ta fram rutiner för det nya yrket och exempelvis ta fram material till EU:s databas om reglerade yrken.

C. Fler handledare

Företag

Förslaget att enbart förtydliga vad som menas med "yrkesmässig utbildning" bedöms i grunden inte påverka utbildarna. Att enbart kodifiera den gällande praxisen leder inte till några konsekvenser för utbildarna. Däremot bör det bli enklare för exempelvis ideella verksamheter att bedöma om deras verksamhet är laglig.

Det är först i samband med regelgivningen som konsekvenser för utbildarna helt kan bedömas.

Förslaget att sänka antalet godkännanden som handledare från 15 till 5 lyfts främst fram som en åtgärd som har ett signalvärde.³⁴ Därför bedöms utbildarna inte påverkas nämnvärt av att det fortsatt blir tillåtet att under en femårsperiod ha 15 godkännanden per handledare.

³⁴ S. Forward, H. Lindgren, C. Stave, P. Henriksson, and J. Nyberg, "Effekterna av begränsat antal handledarskap: en utvärdering", Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping VTI rapport 974, 2018, <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:vti:diva-13136>.

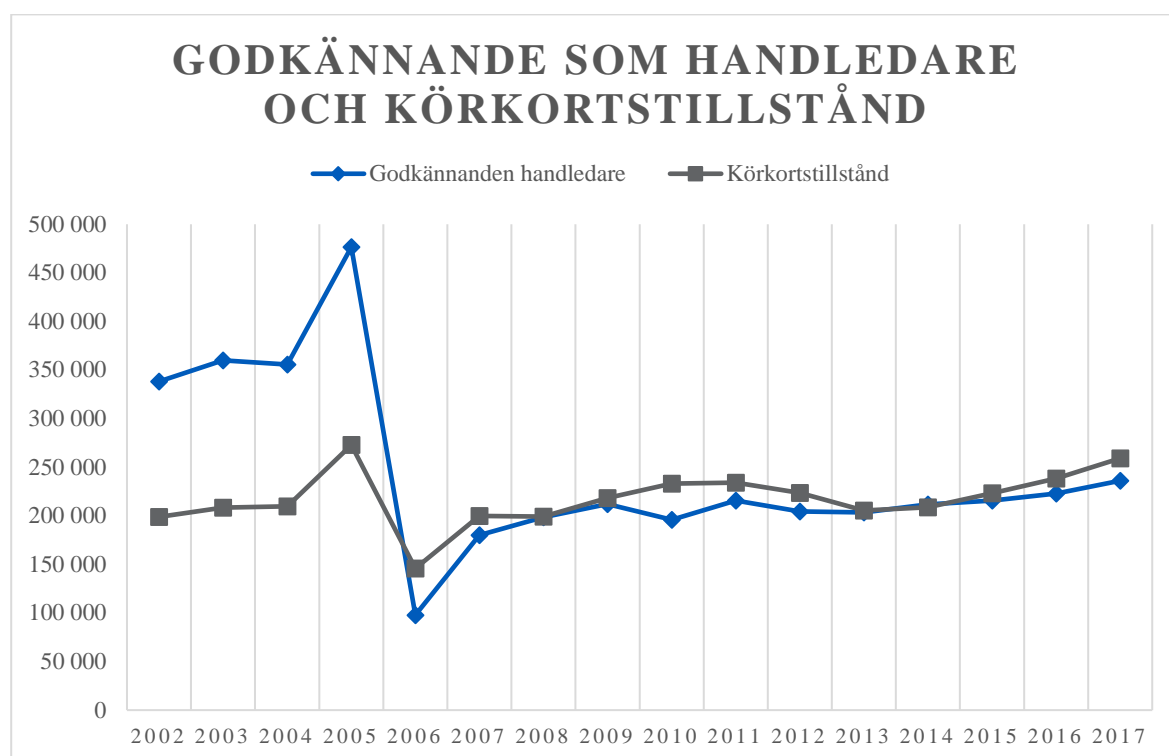
I samband med att det förtydligas vad som avses med "yrkesmässig utbildning" kan det dock framstå som motiverat att sänka antalet godkännanden för handledare för att tydliggöra gränsdragning för när en verksamhet blir en näringsverksamhet.

Medborgare

En tydligare reglering om vad som är tillståndspliktig verksamhet kommer att förenkla för till exempel de ideella verksamheter som vill hjälpa till med handledare till blivande förare. Det kommer enklare att kunna bedömas om deras verksamhet är förenlig med regelverket.

Om det blir enklare att göra rätt, kan förslaget leda till att fler ställer upp som handledare.

Antalet beviljade godkännanden för handledare i jämförelse med antalet beviljade körkortstillstånd har de senaste åren varierat. Se figur 1.



Figur 1. Antalet beviljade godkännanden som handledare och körkortstillstånd under perioden 2002–2017. Avser samtliga behörigheter. Källa: VTI:s rapport nr 974, 2018 och Transportstyrelsen.

Staten, regioner eller landsting och kommuner

Transportstyrelsen

Generellt blir konsekvenserna för Transportstyrelsen marginella. Frågor till myndigheten som rör ideella verksamheter och ifall en ideell verksamhet är tillåten bedöms dock minska.

Polismyndigheten

Genom att förtydliga reglerna om vad som avses med "yrkesmässig utbildning" blir det enklare för polisen och övriga rättsväsendet att lagföra dem som bedriver en olaglig verksamhet.

5.5 Utökad utbud av utbildare

Företag

För kollektivet företag är förslaget neutralt.

Förslaget innebär att det ska vara möjligt att beviljas ett tillstånd att bedriva enbart teoriutbildning.

De som vill starta upp en verksamhet kommer att få administrativa kostnader av engångskaraktär kopplade till ansökan om tillstånd, främst med att ta fram en undervisningsplan, och med att ta fram eller anskaffa utbildningsmateriel. Avgiften för ansökan om tillstånd att bedriva introduktionsutbildning, riskutbildning 1 och trafikskola är 5 200 kronor.³⁵ Vilken avgiften blir för att ansöka om tillstånd att bedriva teoriutbildning beror på den kostnad Transportstyrelsen får för att handlägga tillståndsansökningarna. Det är inte möjligt att uppskatta i vilken mån handläggningen av ansökningar om att bedriva teoriutbildning kommer att skilja sig från exempelvis en ansökan om att bedriva trafikskola.

Administrativa kostnader av löpande karaktär för utbildarna är tillsynsavgiften. Grundavgiften för tillsyn är 2 200 kronor för trafikskolor, för dem som bedriver introduktionsutbildning och dem som bedriver riskutbildning 1.³⁶ Ytterligare kostnader är beroende av vilka verksamhetsregler som kommer att gälla.

Hur förslaget kommer att påverka trafikskolebranschen behöver utredas vidare. Att öppna upp för fler aktörer leder till att konkurrensen kommer att öka och efterfrågan av teoriutbildning vid trafikskolorna kan således minska. I vilken mån nya aktörer kommer att starta en verksamhet är svårt att uppskatta.

Medborgare

Att öppna för att det ska vara möjligt att få tillstånd att enbart bedriva teoriutbildning bör leda till att fler aktörer kommer att erbjuda teoriutbildning.

De blivande förarna får en ökad valmöjlighet. För dem kan det till exempel bli enklare att hitta en utbildare som har teoriutbildning på ett annat språk eller en utbildare som erbjuder en anpassad utbildning.

³⁵ 30 kap. 7 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter.

³⁶ 29 kap. 3 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter.

När utbildarna kan publicera sig på den digitala plattformen, ökar det kändedomen om och tillgängligheten till teoriutbildning. Detta bedöms medföra att fler kan hitta och få en bra anpassad teoriutbildning.

Staten, regioner eller landsting och kommuner

Transportstyrelsen

Förslaget leder till ökade administrativa kostnader för Transportstyrelsen. Kostnader för ärendehandläggning bedöms öka, eftersom det blir en ny verksamhet som bedrivs.

Transportstyrelsen kommer till exempel inledningsvis att behöva ta fram rutiner kring ärendehandläggning, mallar och e-tjänster. Systemutveckling krävs av utbildarregistret och ärendehandläggningssystemet.

Förslaget leder till fler tillståndsansökningar per år och fler tillståndshavare som Transportstyrelsen ska bedriva tillsyn över.

Universitets- och högskolerådet

Lärarna vid teoriutbildningen kommer sannolikt att omfattas av regelverket som är kopplat till erkännande om yrkeskvalifikationer.

Både Transportstyrelsen och Universitets- och högskolerådet behöver därför ta fram rutiner för det nya yrket och exempelvis ta fram material till EU:s databas om reglerade yrken.

5.6 Vägledningstillfälle

Företag

Vägledningstillfällena innebär att den blivande föraren vid två tillfällen kommer att köra med en trafikskola eller annan tillståndshavare.

Trafikskolorna bedöms få en administrativ kostnad av engångskaraktär för att ta fram en plan för vägledning för de två vägledningstillfällena.

Kostnaden för tillsyn kan öka för de trafikskolor som tillhandahåller vägledningstillfällen, eftersom det blir fler moment som ska kontrolleras. Grundavgiften för tillsyn är i dag 2 200 kronor³⁷. De löpande administrativa kostnaderna är beroende av vilka verksamhetsregler som ska gälla för att få tillhandahålla vägledningstillfällen. Trafikskolorna kommer att få utökade administrativa kostnader, eftersom vägledningstillfällena behöver rapporteras.

³⁷ 29 kap. 3 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter.

Om det är en ny tillståndshavare som vill tillhandahålla vägledningstillfällena, kommer den att behöva ansöka om tillstånd och ta fram en plan för vägledning. Ansökningsavgiften för en trafikskola är 5 200 kronor.³⁸

De totala intäkterna från vägledningstillfällena bedöms bli lägst 141 570 000 kronor per år.³⁹ Genomsnittspriset för en lektion vid en trafikskola är 12,10 kronor per minut.⁴⁰

Förslaget kan leda till att kunderna genomför ett vägledningstillfälle i stället för en körlektion. Detta skulle innebära att det inte blir en ökad efterfrågan på trafikskolorna utan att det i stället ändrar fokus på några av lektionerna från utbildning till vägledning. Dock blev effekten i Norge när de införde sin nya läroplan 2005 att antalet körlektioner vid en trafikskola ökade. I en studie bedömde Sagberg att orsaken till det var modellen med vägledningstimmar, som ledde till tätare kontakt mellan den blivande föraren och trafikskolan. Även den obligatoriska grundkursen bidrog till fler körlektioner.⁴¹

Eftersom 10 procent av de nyblivna förarna enbart kör privat⁴², kommer trafikskolorna att få en ökad efterfrågan. Det avser runt 13 000 blivande förare, vilket innebär en ökad intäkt om 14 157 000 kronor.⁴³

För att trafiklärarna ska kunna genomföra vägledningstillfällena kommer de sannolikt att behöva en utbildning i hur ett vägledningstillfälle bör läggas upp för att nå och motivera den blivande föraren. Det innebär att trafikskolorna får dels en kostnad för utbildningen, dels en intäktsförlust för tiden som trafikläraren utbildas.

Trafikskolornas möjlighet att erbjuda vägledningstillfällena är beroende av om de har tillräckligt med trafiklärare. Även om vissa blivande förare kan välja ett vägledningstillfälle i stället för en körlektion, kan förslaget medföra upp till 195 000 timmar⁴⁴ extra arbete för trafiklärarna per år. I den tiden är inte tid för förberedelse eller tid för administration efter vägledningstillfället

³⁸ 30 kap. 7 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter.

³⁹ 130 000 blivande förare * 2 vägledningstillfällen * 45 minuter * 12,10 kronor = 141 570 000 kronor.

⁴⁰ Transportstyrelsen, "Marknadsövervakningsrapport " Dnr TSTT 2017/2340, 2017, <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/marknadsovervakning/marknadsovervakning-forarutbildning.pdf>

⁴¹ Sagberg, F. (2013). *Ulykkesinnblanding, kjøreatferd og holdninger blant nye bilførere. Effektevaluering av læreplanen fra 2005 for førerkort klasse B* (TØI Rapport 1287/2013). Retrieved from <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=34299>

⁴² ⁴² S. Alger, "Förarutbildningssystem i Sverige och internationellt: en översikt av förändringar och deras effekter," Umeå universitet 2018, <https://www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/vag/forarutbildningssystem-i-sverige-och-internationellt-en-oversikt-av-forandringar-och-deras-effekter/>

⁴³ 13 000 blivande förare * 2 vägledningstillfällen * 45 minuter * 12,10 kronor = 14 157 000 kronor.

⁴⁴ 130 000 blivande förare * 2 vägledningstillfällen * 45 minuter / 60 minuter = 195 000 timmar.

inräknad. Förslaget kommer att leda till åtminstone 19 500 timmars⁴⁵ extra arbete med tanke på de blivande förare som i dag enbart övningskör privat.

Medborgare

För de blivande förarna medför vägledningstillfällena ett nytt obligatorium. Tillfällena kommer att ge vägledning och stöd till den blivande föraren, som förväntas få en effektivare lärandeprocess och även en ökad självinsikt.

Även detta förslag bedöms leda till färre omprov för den blivande föraren, men i vilken omfattning är svårt att uppskatta. Flera av förslagen tillsammans bidrar till att den blivande föraren får bättre förutsättningar att utbilda sig och klara förarprovet.

Ökade kostnader för de blivande förarna kan bli 141 570 000 kronor.⁴⁶ Eftersom redan 90 procent av de blivande förarna övningskör vid en trafikskola, kan de välja att ta ett vägledningstillfälle i stället för en körlektion. Detta innebär att kostnaderna för den blivande föraren inte ökar. Som nämnts ovan blev effekten i Norge det motsatta och antalet körlektioner ökade.

Runt 13 000 övningskör inte vid en trafikskola i dag och de kommer att få en ökad kostnad om totalt 14 157 000 kronor.⁴⁷

Ett vägledningstillfälle bedöms i genomsnitt kosta 544,50 kronor. Detta eftersom genomsnittspriset för en körlektion är 12,10 kr per minut och ett vägledningstillfälle omfattar 45 minuter.⁴⁸

Tillgången till trafikskolor, eller annan tillståndshavare, som tillhandahåller vägledningstillfällen bedöms vara god. De flesta trafikskolor – om inte samtliga – kommer att vilja tillhandahålla vägledningstillfällen. Om samtliga trafikskolor kommer att få göra det, är dock beroende av vilka verksamhetsregler som kommer att gälla. Det är något som kommer att utredas mer.

Om inte antalet utbildningsplatser ökar vid yrkeshögskolorna som bedriver trafiklärarutbildning, kan tillgängligheten till vägledningstillfällen bli begränsade i förarutbildningssystemet. Den blivande föraren som enbart övningskör privat kan tänkas få det svårare att få en tid för ett vägledningstillfälle än de som mer regelbundet övningskör vid en trafikskola.

Staten, regioner eller landsting och kommuner

Transportstyrelsen

Systemutveckling behövs för att knyta genomgångna vägledningstillfällen till den blivande föraren. Trafikverket ska även kontrollera att tillfällena är genomgångna i samband med att

⁴⁵ 13 000 blivande förare * 2 vägledningstillfällen * 45 minuter / 60 minuter = 19 500 timmar.

⁴⁶ 130 000 blivande förare * 2 vägledningstillfällen * 45 minuter * 12,10 kronor = 141 570 000 kronor.

⁴⁷ 13 000 blivande förare * 2 vägledningstillfällen * 45 minuter * 12,10 kronor = 14 157 000 kronor.

⁴⁸ 45 minuter * 12,10 kronor = 544,50 kronor.

förarprov ska avläggas. Om detta ska göras i vägtrafikregistret eller kopplat till utbildningsprotokollet är något som behöver utredas vidare i samband med systemutveckling. Trafikverket ska kontrollera att vägledningstillfällena är genomgångna i samband med att förarprov ska avläggas. Detta påverkar systemutvecklingen.

Ändringar behöver även göras i utbildarregistret. Transportstyrelsens kostnader för ärendehandläggning bedöms öka både initialt och fortlöpande, eftersom det blir en ny verksamhet som trafikskolorna eller annan tillståndshavare ska bedriva. Transportstyrelsen kommer exempelvis att pröva planen för vägledning samt ta fram rutiner kring ärendehandläggningen, blanketter och e-tjänster.

Om samtliga trafikskolor lämnar in en plan för vägledning, innebär det att Transportstyrelsen kommer att behöva granska 738 planer.

Trafikverket

En anpassning av Trafikverkets förarprovssystem behöver göras så att de kan kontrollera att vägledningstillfällena är genomgångna i samband med att förarprov ska avläggas. Om detta ska kontrolleras mot utbildningsprotokollet eller mot vägtrafikregistret är något som behöver utredas vidare.

Som nämnts bedöms bland annat förslaget med vägledningstillfällen leda till färre omprov för den blivande föraren. Det innebär att Trafikverkets kostnader och intäkter för förarprovet blir lägre.

Myndigheten för yrkeshögskolan

Myndigheten för yrkeshögskolan behöver i och med förslaget se över innehållet i trafiklärarutbildning så att utbildningen även omfattar moment där de blivande trafiklärarna får lära sig om vägledningstillfället. Antalet utbildningsplatser vid yrkeshögskolorna som bedriver trafiklärarutbildningen kan behöva utökas, eftersom vägledningstillfällena kan leda till upp till 195 000 extra timmar arbete per år för trafiklärarna (se ovan).

Universitets- och högskolerådet

Lärarna vid vägledningstillfällena kan omfattas av regelverket kopplat till erkännande om yrkeskvalifikationer.

Både Transportstyrelsen och Universitets- och högskolerådet kan därför behöva ta fram rutiner för det nya yrket och exempelvis ta fram material till EU:s databas om reglerade yrken.

5.7 Riskutbildning

Företag

Förslaget på nya krav på övningsbana och säkerhetshall innebär att vissa tillståndshavare behöver bygga om sina anläggningar och införskaffa material till en säkerhetshall. Någon av

tillståndshavarna kan välja att lägga ner sin verksamhet, om de inte har möjlighet att uppfylla de nya kraven. Vilka konsekvenserna blir för tillståndshavarna beror till stor del på hur övergångsreglerna kommer att se ut. Konsekvenserna behöver utredas ytterligare i samband med regelgivningen.

Tillståndshavaren är ansvarig för att försäkra sig om att den blivande föraren aktivt deltar i utbildningen. Det innebär att tillståndshavaren behöver utveckla metoder för hur man kan följa upp deltagandet.

Kraven på lärare för riskutbildning 1 förtydligas till att omfatta minst 6 månaders pedagogisk utbildning för lärare. Eftersom det enbart är ett förtydligande, bedöms inte konsekvenserna bli stora. Konsekvenserna är beroende av hur övergångsreglerna ser ut.

Förslaget är att innehållet i riskutbildning 1 och riskutbildning 2 delvis ska ändras, vilket innebär att undervisningsplanen behöver revideras. I vilken omfattning är inte möjligt att bedöma i det här läget utan det är något som behöver utredas vidare i samband med regelgivningen.

Utökningen till 4 timmar för riskutbildning 2 och skärpningen av kraven på verksamheten leder till ökade kostnader för tillståndshavare som bedriver riskutbildning 2. Priset för utbildningen kommer således att höjas. Priset för en riskutbildning 2 är runt 2 000 kronor⁴⁹. Intäkterna för riskutbildning 2 kan öka med runt 86 710 000 kronor per år⁵⁰.

Möjligheten till förhandsbesked för banutformningen förenklar för nya tillståndshavare, eftersom de kan få ett besked om att banutformningen uppfyller kraven i regleringen innan investeringar i en anläggning görs.

Medborgare

Jämfört med i dag får den blivande föraren en mer anpassad riskutbildning som fokuserar än mer på den självvärdering som ingår i GDE-matrisen (European Goals for Driver Education).

För de blivande förarna blir utbildningen mer omfattande och dyrare. Priset för riskutbildning 1 bedöms inte påverkas nämnvärt. Priset för riskutbildning 2 bedöms öka med runt 667 kronor. Det innebär en kostnadsökning på runt 86 710 000 kronor för kollektivet blivande förare.

Om utvecklingen och förvaltningen av den fördjupade informationen som ska göras före riskutbildning 1 kommer att vara avgiftsfinansierad eller skattefinansierad behöver utredas vidare. Om utvecklingen och förvaltningen ska vara avgiftsfinansierad, innebär det att körkortsavgiften blir högre för kollektivet förare.

⁴⁹ Genomsnittspris utifrån prisuppgifter från sju tillståndshavare som bedriver riskutbildning 2.

⁵⁰ 667 kronor * 130 000 blivande förare = 86 710 000 kronor. 2 000 kronor/3 timmar = ungefär 667 kronor.

Staten, regioner eller landsting och kommuner

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen kommer att få tillkommande kostnader för att utveckla och förvalta den fördjupade informationen som den blivande föraren ska ta del av före den teoretiska delen av riskutbildning 1.

Systemutveckling kommer att krävas främst i vägtrafikregistret där den fördjupade informationen behöver registreras. Hur och om de som bedriver riskutbildning ska ha möjlighet att kontrollera att den blivande föraren tagit del av den fördjupade informationen behöver utredas vidare.

Införandet av förhandsbesked för banutformning leder till en ökad ärendehandläggning för Transportstyrelsen. Samtliga nya sökande kommer att söka om ett förhandsbesked. Antalet ansökningar om tillstånd att bedriva riskutbildning 2 per år är runt 6 stycken.⁵¹

Utöver handläggningen för förhandsbeskeden kan också förslaget initialt leda till att reviderade undervisningsplaner behöver granskas. Det innebär en ökning av arbetsuppgifter, eftersom det finns 713 stycken tillstånd att bedriva riskutbildning 1 och 62 stycken tillstånd att bedriva riskutbildning 2. Om de nya undervisningsplanerna behöver lämnas in för granskning eller om en granskning av planerna enbart ska göras i samband med tillsyn behöver utredas ytterligare.

5.8 Kunskapsprov

Företag

Utbildarna påverkas marginellt av förslaget gällande kunskapsprovet.

Genom att ställa krav på godkänt kunskapsprov före körprov och förlänga giltighetstiden på kunskapsprovet till 4 månader finns det ökade möjligheter till att den blivande föraren kan ta någon eller några extra körlektioner i det fall han eller hon inte skulle bli godkänd på körprovet. I vilken omfattning är svårt att uppskatta.

Medborgare

För de blivande förarna betyder förslaget om kunskapsprovet att det kommer att bli mer individanpassat, eftersom möjligheten till anpassade prov utökas. Hur många som omfattas av förslaget är svårt att uppskatta. Tillgången till anpassade prov kan variera mellan olika förarprovskontor och mottagningsorter beroende på hur Trafikverkets förarprovskontor ser ut och utnyttjas.

⁵¹ Transportstyrelsens ärendestatistik för de senaste tre åren.

Genom att förlänga giltighetstiden för ett kunskapsprov till 4 månader minskar stressen på den blivande föraren vid ett misslyckat körprov. Att giltighetstiden förlängs innebär även att färre kommer att ansöka om förlängd giltighetstid.

Under 2017 behandlade Transportstyrelsen runt 75 ärenden om ansökan om förlängd giltighetstid (undantag från reglerna om sammanhållet prov). Avgiften för att ansöka om förlängd giltighetstid är 1 200 kronor.⁵² Förslaget kan alltså leda till en besparing om 90 000 kronor för kollektivet de blivande förarna.

Stressen för de blivande förarna att klara ett körprov efter ett godkänt kunskapsprov hade sannolikt minskat mer om giltighetstiden förlängts till 6 månader eller 12 månader. Att föreslå en giltighetstid på 4 månader bedöms ändå vara mer fördelaktigt för den blivande föraren: studier av provresultat visat att godkännandegraden sjunker ju längre tid det går mellan kunskapsprovet och körprovet.⁵³

Att inte tvinga blivande förare till att göra ett körprov efter ett misslyckat kunskapsprov bör leda till minskade kostnader för de blivande förarna för förarproven.

Under 2016 var det 59 415 körprov som blev underkända efter ett underkänt kunskapsprov. Detta är 22 procent av alla körprov. 31 260 körprov godkändes efter ett underkänt kunskapsprov. Totalt genomfördes 33,8 procent av körproven efter ett underkänt kunskapsprov.⁵⁴ Utifrån 2016 års statistik är godkännandegraden för körprovet efter ett godkänt kunskapsprov 54,6 procent och motsvarande godkännandegrad efter ett underkänt kunskapsprov är 34,5 procent.⁵⁵ Att fler kommer att klara körprovet efter ett godkänt kunskapsprov är en realistisk bedömning men i vilken mån är svårt att uppskatta.

Under 2017 klarade 82 748 blivande förare kunskapsprovet vid första försöket, medan 56 769 blev underkända. Totalt var det 167 883 underkända kunskapsprov⁵⁶ och 146 243 underkända körprov⁵⁷ under 2017.

Om samtliga av dem som blev underkända på första kunskapsprovet 2017 även misslyckades på det efterföljande körprovet och för att sedan klara körprovet direkt efter ett godkänt kunskapsprov, innebär förslaget en kostnadsbesparing för kollektivet blivande förare om minst

⁵² 30 kap. 7 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter.

⁵³ Alger, S., & Eklöf, H. (2014). *Uppföljning av sammanhållet förarprov: Utvärdering av effekter av ett sammanhållet teoretiskt och praktiskt förarprov mellan 2007 och 2013* (BVM 60). Retrieved from Umeå: <http://um.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:umu:diva-99329>

⁵⁴ Bearbetade uppgifter från Trafikverket.

⁵⁵ Bearbetad statistik från Trafikverket.

⁵⁶

https://www.trafikverket.se/contentassets/ab6770bcfe7a4d409955d95801bb6a3c/antal_kunskapsprov_behorighet_b_som_genomforts_pa_trv2017.pdf, 2018-12-03.

⁵⁷ https://www.trafikverket.se/contentassets/ab6770bcfe7a4d409955d95801bb6a3c/2017/antal_korprov_-_behorighet_b_genomforts_pa_trafikverket_-170101_171231.pdf, 2018-12-03.

68 122 800 kronor.⁵⁸ Som ovan visats följs inte samtliga underkända kunskapsprov av ett underkänt körprov. Även det motsatta gäller – att samtliga godkända kunskapsprov inte följs av ett godkänt körprov.

Förslaget om kunskapsprov bör tillsammans med de övriga förslagen leda till lägre kostnader för förarprovet för kollektivet de blivande förarna. De ökade kostnaderna för obligatorierna behöver vägas mot de minskade kostnaderna för förarprovet. Kostnaden för ett misslyckat körprov är exempelvis något högre än kostnaden för två vägledningstillfällen.

Staten, regioner eller landsting och kommuner

Transportstyrelsen

Förslaget medför systemutveckling, främst vägtrafikregistret, på grund av att det sammanhållna provet tas bort.

I övrigt kommer Transportstyrelsens kostnader och intäkter för att handlägga undantagsärenden att minska med runt 90 000 kronor (se ovan).

Trafikverket

Utökningen av möjlighet till anpassade prov leder till att Trafikverket behöver tillhandahålla fler anpassade prov. Det kan leda till att förarprovslokalerna behöver byggas om och att fler förarprövare behöver flyttas över till att arbeta med de anpassade kunskapsproven. Det är svårt att bedöma i vilken omfattning de anpassade proven kommer att öka.

En anpassning av förarprovssystemet kommer att krävas när det sammanhållna provet tas bort och giltighetstiden för kunskapsprovet ökar till 4 månader.

Flera av förslagen tillsammans bidrar till att den blivande föraren får bättre förutsättningar att utbilda sig och klara förarprovet. Det bör leda till att fler kommer att klara förarprovet på första försöket och färre omprov kommer därför att krävas. Som nämnts är det svårt att uppskatta i vilken mån de blivande förarna kommer att göra färre körprov. Eftersom körprov som följer efter ett godkänt kunskapsprov godkänns i högre grad än efter ett underkänt kunskapsprov, är det ett rimligt antagande att Trafikverkets intäkter för förarprov kommer att bli lägre. Det är därför nödvändigt att antingen minska kostnaderna för provverksamheten i motsvarande grad eller höja avgifterna för förarprov.

Trafikverket kommer även att behöva systemutveckla, eftersom det sammanhållna provet tas bort och kunskapsprovet föreslås vara giltigt i 4 månader i stället för 2 månader.

⁵⁸ 56 769 * 1 200 kronor = 68 122 800 kronor. Avgiften för körprov på dagtid är 800 kronor och avgiften för att använda Trafikverkets bil är 400 kronor.

5.9 Körprov

Företag

Utbildarna påverkas marginellt av förslaget gällande körprovet.

Att utöka tiden för körprovet för att prövningen ska bli mer omfattande kan leda till att de blivande förarna i större mån tar ytterligare någon körlektion vid trafikskolan. Men i vilken mån går inte att uppskatta.

Om Trafikverket inte kommer att tillhandahålla körprov i dagens omfattning, påverkas däremot trafikskolorna i större grad. Deras möjligheter till att boka tider för förarprov kommer i så fall att påverkas negativt.

Att enbart tillåta att provfordonet antingen är en anmäld trafikskolebil eller Trafikverkets bil kommer inte heller att påverka företagen i någon större omfattning. Det beror på att exempelvis de största biluthyrningsföretagen inte hyr ut fordon med dubbelkommandon.⁵⁹

Om ytterligare reglering behövs kopplat till en anmälningsskyldighet av trafikskolebil behöver utredas vidare.

Förslaget kan i viss mån bidra till en sundare konkurrens, eftersom det försvårar för olagliga verksamheter då deras fordon inte kan användas i samband med körprov.

Medborgare

Att utöka tiden för körprovet kan leda till en högre provavgift. Avgifterna vid Trafikverket ska vara kostnadstäckande. Om körprovet blir längre, innebär det en högre kostnad per prov för Trafikverket. Tillgängligheten till körproven bör inte påverkas. Detta beror på att efterfrågan på körprov bedöms minska dels för att kunskapsprovet behöver vara godkänt innan körprovet får göras, dels för att flera av förslagen bedöms leda till färre omprov.

Bedömningen är att Trafikverket kommer att tillhandahålla 33 000 färre körprov per år. Den bedömningen baserar sig på att 352 förarprövare kommer att genomföra ett prov mindre per dag än i dag. Det är en minskning med runt 12 procent av körproven.⁶⁰

Att körprovet föreslås förlängas innebär att provet kan bli mer omfattande, vilket också kan leda till att den blivande föraren väljer att ta någon extra körlektion. Om och i vilken omfattning detta skulle bli en effekt är svårt att uppskatta.

⁵⁹ Enligt uppgift från tre stora biluthyrningsföretag, 29 juni 2017.

⁶⁰ 33 000 körprov / 275 200 körprov = ungefär 12 procent.

Förslaget om att det enbart är tillåtet att använda en anmäld trafikskolebil eller Trafikverkets bil vid körprovet innebär att vissa blivande förare inte får köra upp i den bil som de övningskört i. Hur många blivande förare förslaget berör är svårt att uppskatta.

Under 2017 genomfördes 127 323 körprov i Trafikverkets bilar och 147 877 körprov genomfördes i en egen tillhandahållen bil.⁶¹ Det framgår inte hur många av de körprov som genomfördes med egen tillhandahållen bil som inte var en anmäld trafikskolebil.

Staten, regioner eller landsting och kommuner

Transportstyrelsen

Förslaget innebär systemutveckling, främst av vägtrafikregistret, på grund av att det sammanhållna provet tas bort.

Ytterligare systemutveckling av vägtrafikregistret kan behövas beroende på hur Trafikverket ska kontrollera att en bil är anmäld som trafikskolebil.

Trafikverket

Bedömningen är att Trafikverket kommer att tillhandahålla 33 000 färre körprov per år på grund av det förlängda körprovet. Den bedömningen baserar sig på att 352 förarprövare kommer att genomföra ett prov mindre per dag än i dag. Intäkterna för körprov bedöms därför minska med minst 26 400 000 kronor⁶² per år och även intäkterna för användandet av Trafikverkets bil bedöms minska med minst 6 072 000 kronor⁶³ per år.

Som redan nämnts om kunskapsprovet bedöms efterfrågan på körprov minska. Det kan delvis eller helt vägas upp av att utbudet av körprov minskar. Oavsett blir intäkterna för körproven lägre för Trafikverket, vilket medför att antingen behöver kostnaderna anpassas till de nya intäkterna eller så behöver avgifterna för proven höjas.

Förslaget om att enbart tillåta att körprovet får köras med en anmäld trafikskolebil eller Trafikverkets bil leder till en bättre arbetsmiljö för Trafikverkets förarprövare. I vilken omfattning dagens körprov inte körs med en trafikskolebil eller Trafikverkets bil kan, som nämnts, inte uppskattas.

Hur Trafikverket ska kontrollera att det är en trafikskolebil behöver utredas vidare. Liksom om ytterligare reglering behövs vad gäller en anmälningskyldighet av en trafikskolebil.

⁶¹ Information från Trafikverket.

⁶² 33 000 körprov * 800 kronor = 26 400 000 kronor.

⁶³ 33 000 körprov * 0,46 * 400 kronor = 6 072 000 kronor. 127 323 Trafikverkets bil / 275 200 totalt antal körprov = ungefär 46 procent.

5.10 Fördjupad återkoppling

Företag

Utbildarna påverkas inte direkt av förslaget på fördjupad återkoppling. Däremot kan den fördjupade återkopplingen leda till att den blivande föraren väljer att ta ytterligare teori- eller körlektioner. Det innebär i så fall ökade intäkter för trafikskolorna.

Medborgare

Förslaget leder till att den blivande föraren efter 4 underkända kunskaps- eller körprov inte kan avlägga några nya prov innan han eller hon tagit del av en fördjupad återkoppling. År 2017 fick 11 055 blivande förare underkänt på körprov 4 och 10 561 på kunskapsprov 4.⁶⁴

Förslaget innebär att den blivande föraren får ett stöd och en återkoppling på hur han eller hon bör gå vidare i sin förarutbildning. Antagandet är att kostnaden för förarprovet kommer att bli lägre för dem som tar del av en fördjupad återkoppling, eftersom de förmodas lyckas bättre efter den fördjupade återkopplingen.

Kostnaden för en fördjupad återkoppling uppskattas bli runt 500 kronor.

För att den blivande föraren inte ska drabbas oproportionerligt av förslaget behöver det finnas en hög tillgänglighet till den fördjupade återkopplingen.

Staten, regioner eller landsting och kommuner

Transportstyrelsen

Förslaget om fördjupad återkoppling kan innebära att systemutveckling krävs så att hinder för prov registreras. Detta behöver utredas vidare.

Om Transportstyrelsen ska bedriva tillsyn över Trafikverket och den fördjupade återkoppling som tillhandahålls, innebär det utökade arbetsuppgifter. Eftersom verksamheten är helt ny, innebär det att det både krävs att exempelvis handläggningsinstruktioner och mallar tas fram och att ärendehanteringssystemet anpassas. Även utbildning av dem som ska utföra den nya arbetsuppgiften kommer att krävas.

Trafikverket

Trafikverket behöver utbilda personal för att genomföra den fördjupade återkopplingen samt ta fram rutiner för kontakt, bokning och genomförande.

År 2017 fick 11 055 blivande förare underkänt på körprov 4 och 10 561 på kunskapsprov 4.

I en schablonkalkyl utslagen över hela landet med antagande om 33 kontor och 52 veckor och 55 minuter för kontakt och återkoppling blir resursinsatsen cirka 6 timmar per vecka för körprov

⁶⁴ Statistik från Trafikverket.

och 6 timmar för kunskapsprov. Till detta kommer tolkresurser. Samtidigt bedöms förslaget till nytt förarutbildningssystem leda till färre omprov totalt, vilket medför att behovet av fördjupad återkoppling bör vara mindre än 21 600 tillfällen. Den fördjupade återkopplingen får antas leda till färre omprov. Det tidigare projektet om fördjupad återkoppling har ingen entydig slutsats kring effekter mätt i antal prov.⁶⁵

Förslaget innebär också att en systemutveckling av förarprovssystemet krävs. Systemet behöver anpassas till att det finns ett hinder för prov fram till att en blivande förare tagit del av den fördjupade återkopplingen.

Intäkterna för fördjupad återkoppling kan bli upp till 10 800 000 kronor⁶⁶. Trafikverkets kostnader ökar i motsvarande grad.

5.11 Prövotiden

Företag

Förslaget om lägre tolerans under prövotiden utan möjlighet att till exempel meddelas en varning i stället för en återkallelse av körkort kommer att leda till att de som bedriver riskutbildning får marginellt fler kunder. Ett nytt förarprov behöver avläggas och riskutbildningarna behöver genomgås vid återkallelse av körkortet under prövotiden.

Hur många som enligt förslaget om lägre tolerans kommer att få sitt körkort återkallat är svårt att uppskatta. Transportstyrelsens prognos är att runt 30 000 varningar per år meddelas körkortstagare. Hur många av dessa som är nyblivna förare med prövotid är inte möjligt att uppskatta.

Medborgare

Prövotid under två år

I dag gäller en två års prövotid för den första behörigheten som inte är moped eller traktor. Förslaget är att samtliga som får ett körkort med behörighet B efter ett förarprov ska få en prövotid på två år, oavsett om de har haft ett körkort med behörighet A1 A2 eller A. Det innebär att ytterligare runt 750⁶⁷ nyblivna förare per år för behörighet B kommer att omfattas av en prövotid på två år.

Förslaget om prövotiden bedöms inte leda till några större konsekvenser för dessa förare.

Lägre tolerans

Förslaget på lägre tolerans innebär att det inte kommer vara möjligt att meddelas en varning

⁶⁵ Information från Trafikverket.

⁶⁶ 21 600 tillfällen * 500 kronor = 10 800 000 kronor.

⁶⁷ 746 personer blev godkända vid körprov för behörighet A1 under 2017 enligt statistik från Trafikverket. Det är möjligt att ta ett körkort för behörighet A2 eller A före behörighet B, men det är svårt att uppskatta hur många förare som gör det.

under prøvotiden och det kommer inte heller att vara möjligt för Transportstyrelsen i ett ingripandeärende att väga in om synnerliga skäl föreligger, till exempel att den blivande föraren har behov av körkort i sin yrkesutövning.

Hur många som enligt förslaget om lägre tolerans hade fått sitt körkort återkallat är som nämnt svårt att uppskatta.

Förslaget leder exempelvis till att en körkortsåterkallelse på grund av rattfylleri med promillehalt mellan 0,2–0,5 kommer att leda till en spärrtid om minst ett år alternativt att körkortet förenas med alkohol under en villkorstid om minst ett år.

Förslaget kan påverka den nyblivna förarens tillgänglighet till transportsystemet och möjlighet till försörjning under förutsättning att körkortet återkallas under prøvotiden. I enskilda fall kan en körkortsåterkallelse bli oproportionell.

Förslaget behöver utredas vidare så att det blir en proportionell reglering, samtidigt som prøvotiden förstärks.

Staten, regioner eller landsting och kommuner

Transportstyrelsen

För Transportstyrelsen innebär förslaget att systemutveckling krävs, att myndighetens handläggning ökar samt att nya rutiner, handläggningsinstruktioner och mallar behöver tas fram.

Prövotid under två år

Förslaget innebär att det krävs en systemutveckling, främst avseende vägtrafikregistret.

Lägre toleranser

Införandet av lägre toleranser kommer att leda till ökade handläggningskostnader, eftersom fler körkort kommer att återkallas. I stället för ett enklare förfarande med en preliminär varning kommer det att krävas att man kommunicerar med föraren, delger beslut och hanterar eventuella överklaganden. Fler återkallelser leder även till att fler körkortstillstånd kommer att sökas efter körkortsåterkallelsen och att fler körkort kommer att behöva tillverkas. Hur många som enligt förslaget om lägre tolerans kommer att få sitt körkort återkallat är svårt att uppskatta, vilket nämnts tidigare.

Vägverket föreslog i en utredning 2006 att möjligheten att meddela varning vid rattfylleri under prøvotiden skulle tas bort. De föreslog även att om en varning meddelades av en annan anledning, skulle det leda till att prøvotiden förlängdes med ett år. Inte heller med stöd av

Vägverkets utredning går det att dra en slutsats över hur många nyblivna förare som omfattas av förslaget med lägre tolerans.⁶⁸

Trafikverket

Om ett körkort återkallas under prøvotiden, kommer den nyblivne föraren att behöva avlägga ett nytt förarprov. Som nämnts är det svårt att uppskatta hur många fler som kommer att få sitt körkort återkallat än i dag, och således är det svårt att avgöra vilken ökning av efterfrågan på förarprov som förslaget leder till.

5.12 Tillstånd och tillsyn

Företag

Förslaget om nya regler för tillstånd behöver utredas ytterligare. Vilka konsekvenserna blir beror till stor del på hur reglerna föreskrivs och vilka övergångsregler som införs.

I SOU 2008:130 föreslogs att reglerna för trafikskolor skulle ändras så att de mer liknar kraven som gäller för yrkestrafiken. Förslaget var då att rollerna trafikskolechef och utbildningsledare skulle tas bort men att en roll som trafikskoleansvarig skulle införas.⁶⁹

I regeringsuppdraget, N2015/3209/MRT, föreslog Transportstyrelsen att rollerna trafikskolechef och utbildningsledare skulle tas bort, samtidigt som tillståndshavaren skulle få ett utpekad pedagogiskt ansvar.⁷⁰

Att ändra reglerna om trafikskolechef och utbildningsledare har således varit aktuellt tidigare. Skillnaden mellan förslagen var att det i SOU 2008:130 föreslogs en roll som trafikskoleansvarig, medan det i regeringsuppdraget N2015/3209/MRT föreslogs att tillståndshavaren skulle få ett uttryckligare ansvar. Vem som ska vara trafikskoleansvarig behöver utredas ytterligare. Exempel på frågor att besvara: Ska den trafikskoleansvarige eller verksamhetsansvarige vara tillståndshavare i de fallen tillståndshavaren är en fysisk person? Ska den trafikskoleansvarige eller verksamhetsansvarige vara verkställande direktören eller styrelseledamot om tillståndshavaren är ett aktiebolag?

Det är främst nya trafikskolor som kan dra fördelar av att det inte krävs en ny tillståndsansökan för att utöka verksamheten till handledarutbildningen, vägledningstillfällen eller riskutbildning 1. Det som är mest tidskrävande i samband med en ansökan är dock framtagandet av en undervisningsplan och den kommer trafikskolorna fortsatt att behöva ta fram om de vill utöka sin verksamhet.

⁶⁸ Förslag till förändrad prøvotid, Vägverket, FT 10 A 05:13509.

⁶⁹ SOU 2008:130 En reformerad körkortslagstiftning, Genomförandet av tredje körkortsdirektivet.

⁷⁰ Uppdrag om regler om trafikskolor och förarutbildare, N2015/3209/MRT.

Medborgare

De blivande förarna och handledarna påverkas marginellt men kostnaden för tillståndshavarna med fler än ett tillstånd bedöms bli lägre, vilket i någon mån kan leda till lägre priser.

Staten, regioner eller landsting och kommuner

Transportstyrelsen

Förslaget om nya regler för tillstånd behöver utredas vidare. Vilka konsekvenserna blir beror till stor del på hur de reglerna föreskrivs och vilka övergångsregler som införs.

Förslaget med förändrade tillstånd kan leda till enklare handläggning såväl vid en prövning av en ansökan som vid tillsyn.

Någon större skillnad för Transportstyrelsen bedöms dock inte förslaget leda till. Detta eftersom undervisningsplaner fortfarande behöver granskas i samband med att en trafikskola vill utöka sin verksamhet och i samband med tillsyn kommer det fortsatt att vara olika lärarkrav och verksamhetsregler för utbildningarna.

Förslaget innehåller inte krav på att trafikskolebilar ska ha egen färg på registreringsskylten och inte heller att en trafiklärarlegitimation för trafiklärare införs. Nämnda förslag behöver utredas ytterligare.

Införandet av ett krav på annan färg på registreringsskylten för trafikskolebilar innebär att systemutveckling krävs både hos Transportstyrelsen och hos tillverkaren av registreringsskyltar. Bedömd utvecklingskostnad är upp till 10 miljoner kronor.

Att införa ett krav på trafiklärarlegitimation behöver även det utredas vidare. Ett sådant krav leder till ökad administrativ kostnad, kostnad för systemutveckling samt en tillverkningskostnad.

Universitets- och högskolerådet

Eftersom exempelvis utbildningsledare är ett reglerat yrke, kommer förslaget om ändrade roller att påverka både Transportstyrelsen och Universitets- och högskolerådet. Myndigheterna kan behöva se över de rutiner och avtal som finns och till exempel ändra den information som finns i EU:s databas om reglerade yrken.

Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (kr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Medborgare	<p>Ökad tillgänglighet till utbildare.</p> <p>Färre omprov och bättre tillgång till provtider.</p> <p>Bättre stöd under utbildningsprocessen.</p> <p>Bättre handledare.</p> <p>Enklare att hitta information.</p> <p>Krav på fördjupad återkoppling.</p>	<p>Ökade kostnader</p> <p>Mindre flexibelt på grund av utbildningsprotokollet.</p> <p>Krav på fördjupad återkoppling.</p>	<p>+ 45 162 000 (introduktionsutbildning)</p> <p>- 14 157 000 – 141 570 000 (väglednings-tillfällen)</p> <p>- 86 710 000 (riskutbildning)</p> <p>+ 90 000 (förlängd giltighetstid)</p>	<p>Antalet omprov bedöms minska. I vilken omfattning är inte möjligt att uppskatta. De ökade kostnaderna för obligatorierna uppvägs helt eller delvis av den blivande förarens minskade kostnader för förarprovet.</p>
Företag	<p>Utökade intäkts-möjligheter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Väglednings-tillfällen • Utökad tid för riskutbildning • Handledar-utbildning. <p>Enklare tillstånds-förfarande.</p> <p>Förhandsbesked för banutformning.</p>	<p>Avveckla introduktions-utbildning.</p> <p>Ökad administration genom rapporteringar och kontroller.</p> <p>Ny administration kring nya utbildningar och kostnader för att starta upp verksamheten.</p> <p>Nya krav på banutformning.</p>	<p>- 45 162 000 (introduktions-utbildning)</p> <p>+ 14 157 000 – 141 570 000 (väglednings-tillfällen)</p> <p>+ 86 710 000 (riskutbildning)</p>	<p>De ökade lönekostnaderna och de administrativa kostnaderna som förslagen leder till är inte beräknade.</p> <p>Fördelarna överväger nackdelarna för utbildarna som får utökade intäktsmöjligheter.</p>
Staten m.fl.	<p>Färre omprov.</p> <p>I förlängningen mindre arbete för kundtjänsterna.</p> <p>Bättre arbetsmiljö för förarprövarna vid Trafikverket.</p>	<p>Ökade handläggnings-kostnader.</p> <p>Ökade utvecklings-kostnader.</p> <p>Ökade kostnader för förvaltning.</p>		<p>Förslaget leder till ökade kostnader för Transportstyrelsen och Trafikverket.</p> <p>Förslaget antas också leda till färre omprov och bättre arbetsmiljö för Trafikverkets förarprövare.</p>

Externa effekter	Ökad trafiksäkerhet. Vägledningstillfällena ger en möjlighet att tydliggöra målen exempelvis när det gäller miljövänlig körning.	Ökad mängdträning, miljö (i någon mån).		Fördelarna överväger nackdelarna. Förslaget antas leda till en effektivare förarutbildning där den blivande föraren når kunskapsmålen i kursplanen bättre än i dag. Självvärderingen i förarutbildningen lyfts särskilt fram, vilket antas leda till ökad trafiksäkerhet.
Totalt				Fördelarna överväger nackdelarna.

