

## Konsekvensutredning av förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2020:29) om yrkesförarkompetens

### Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen föreslår att uppgifter om körträning, avancerad simulator och distansundervisning ska anges i plan om genomförande vid en ansökan om tillstånd att bedriva utbildning. Vi föreslår även att lärare och deltagare ska kunna se, höra och kommunicera med varandra vid fjärrundervisning. Vi lämnar även förslag om säkerställande av deltagarens identitet vid fjärrundervisning eller distansundervisning.

Vi föreslår tydligare bestämmelser om vilka anteckningar och intyg som utbildningsanordnaren ska föra samt vilka uppgifter som ska lämnas vid rapportering.

Vi föreslår nya bestämmelser som förtydligar inom vilka ämnesområden praktiska moment och körträning ska ingå samt inom vilka ämnen praktisk utbildning i en avancerad simulator får ske.

Vi lämnar även förslag på nya bestämmelser för utbildningsverksamhet vid gymnasieskola och kommunal vuxenutbildning, där vi föreslår att utformade provuppgifter för kunskapsprov ska bevaras i minst tre år och att kunskapsproven ska omfatta de mål som ska uppnås enligt förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens.

Vidare behöver hänvisningar i föreskrifterna till andra författningar uppdateras, och vi föreslår även ett antal språkliga justeringar.

## A. Allmänt

### 1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

#### Bakgrund

För att få utföra person- och godstransporter krävs bl.a. yrkesförarkompetens. Reglerna har sin grund i direktivet om yrkesförarkompetens<sup>1</sup> och syftar till att föraren ska uppnå kunskaper och praktiska färdigheter för att på ett tryggt sätt utföra gods- eller

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561 av den 14 december 2022 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport

persontransporter. För att få ut ett yrkeskompetensbevis ska föraren gå en grundutbildning på 280 eller 140 timmar. Grundutbildningen avslutas med ett kunskapsprov vid Trafikverket. På en gymnasieskola eller kommunal vuxenutbildning med egen förarprovare genomförs kunskapsproven under utbildningens genomförande. Därefter behöver föraren gå en fortbildning vart femte år för att förnya beviset.

I förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens, (YKF) anges att grundutbildningen ska innefatta ämnen inom tre områden och vilka mål som utbildningen ska nå. I Transportstyrelsens föreskrifter är dessa tre områden indelade i ämnesområden med tillhörande ämnen.

Regeringen har beslutat om vissa ändringar i YKF som möjliggör att utbildningsanordnare kan modernisera utbildningen för yrkesförare. Ändringarna innebär att utbildare kan använda distansundervisning i begränsad omfattning och att övningar med en avancerad simulator får ersätta en begränsad del av körträningen.

#### **Nya undervisningsmetoder**

De nya bestämmelserna i YKF innebär en generell möjlighet att till viss del använda sig av distansundervisning och fjärrundervisning i utbildningsverksamheten. Alla ämnesområden lämpar sig dock inte för sådan typ av undervisning, exempelvis på grund av att de behöver innehålla praktiska moment som behöver genomföras på plats för att eleven ska uppnå målet med kursen.

Avancerad simulator får, enligt direktivet om yrkesförarkompetens, delvis användas i grundutbildningen särskilt inom området *avancerad träning i rationell körning med beaktande av säkerhetsbestämmelser, särskilt i fråga om simulering av olika väglag, olika väderleksförhållanden, tidpunkt på dygnet och förmågan att optimera bränsleförbrukningen*. YKF möjliggör att avancerad simulator används vid körträning men det saknas bestämmelser inom vilka ämnen simulatoren får användas.

Transportstyrelsens föreskrifter innehåller bestämmelser om identifiering, krav på undervisningsverksamheten, rapportering samt innehåll i genomförandeplaner och anteckningar. Dessa bestämmelser är inte anpassade för de nya undervisningsmetoderna som YKF tillåter.

Förändringen i YKF innebär även att begreppet ”lärande på distans” ändras till ”fjärrundervisning”. Detta harmoniserar inte med våra föreskrifter som innehåller begreppet lärande på distans.

#### **Anteckningar**

Utbildningsanordnare som bedriver fortbildning ska föra vissa anteckningar under genomförandet. Idag finns krav på att anteckningarna som förs av utbildningssamordnaren ska innehålla uppgifter om mål som undervisningen

avsett och ämnen som den omfattat. Dessa krav på anteckningarna lever kvar från en tidigare reglering och innebär en onödig administrativ börda för utbildningsföretagen.

Transportstyrelsen har vid tillsyn även konstaterat att många utbildningsanordnare har brister i de anteckningar som de ska föra för varje deltagare som genomgår en utbildning. Vid tillsynen har vi även konstaterat svårigheter i tillämpningen av befintliga föreskrifter avseende anteckningar. Detta gäller såväl grund- som fortbildning.

### **Delkursintyg**

I YKF har kravet på att delkursintyg ska utfärdas efter genomförd fortbildning tagits bort. Transportstyrelsens föreskrifter som reglerar krav på innehållet i delkursintygen behöver därför också tas bort.

### **Prov vid gymnasieskola eller kommunal vuxenutbildning**

För prov vid Trafikverket finns krav att provet ska omfatta målen i YKF. Det finns idag inga närmare bestämmelser som reglerar vilka mål som prov inför förordnad förarprovare inom gymnasieskola eller kommunal vuxenutbildning ska omfatta. Vid Transportstyrelsens tillsyn av gymnasieskola och kommunal vuxenutbildning har det framkommit att kunskapsproven saknar vissa mål som ska uppnås för att eleven ska erhålla yrkesförarkompetens, enligt 2 kap. 1a – 1c §§ YKF. Att de kunskapsprov som eleverna genomför saknar relevant innehåll innebär svårigheter att mäta om eleven uppnår de mål som förväntas efter avslutad utbildning.

Transportstyrelsen utövar tillsyn över hur prov genomförs i gymnasieskola och kommunal vuxenutbildning. Som en del av tillsynen behöver vi ta del av utformningen och innehållet i proven. Något krav på att gymnasieskola och kommunal vuxenutbildning ska bevara dessa prov utifrån tillsyn finns inte idag, vilket försvårar möjligheten att utöva tillsyn över proven

Utöver dessa fyra områden så finns det behov av vissa redaktionella ändringar.

## **2. Vad ska uppnås?**

### **Nya undervisningsmetoder**

Deltagare ska ges en god utbildning även när utbildningsanordnaren använder nya undervisningsmetoder. När det gäller ämnen lämpade för fjärrundervisning, distansundervisning, praktiska moment och körträning vill vi uppnå en bra utbildning där deltagarna är väl förberedda, både teoretiskt och praktiskt, för de situationer som de kommer att möta i yrket. När det gäller fortbildning vill vi även uppnå att förarna bibehåller vissa färdigheter genom praktiska moment.

Vi vill uppnå att de timmar körträning som ersätts med praktisk övning i avancerad simulator endast utgör träning av sådan körning som är svår att genomföra fullt ut vid körträning i exempelvis olika väglag eller farliga trafiksituationer. Målsättningen är att de blivande yrkesförarna ska vara väl förberedda på de trafiksituationer som kommer att uppstå under deras yrkesutövning.

De bestämmelser som finns idag avseende identifiering, rapportering, krav på undervisningsverksamhet, genomförandeplan och anteckningar ska även gälla för de nya undervisningsmetoderna. Det nya begreppet fjärrundervisning i YKF ska stämma överens med bestämmelserna i Transportstyrelsens föreskrifter.

#### **Anteckningar**

Målsättningen är att alla utbildningsanordnare har ordning på sina anteckningar och att de inte behöver anteckna onödiga uppgifter. Målsättningen är vidare att deltagaren har fått rätt utbildning och att rätt deltagare har rapporterats, så att yrkeskompetensbevis utfärdas till rätt person och med rätt behörighet.

#### **Delkursintyg**

När det gäller delkursintyg vi vill uppå att Transportstyrelsens föreskrifter inte ställer krav som går utöver YKF.

#### **Prov vid gymnasieskola eller kommunal vuxenutbildning**

Vi vill uppnå att de kunskapsprov som genomförs vid gymnasieskola och kommunal vuxenutbildning ska pröva om eleven uppnår samtliga mål som framgår av 2 kap. 1a -1c YKF. Vi vill också inom ramen för Transportstyrelsens tillsyn kunna kontrollera detta.

### **3. Vilka är lösningsalternativen?**

#### **3.1 Effekter om ingenting görs?**

##### **Nya undervisningsmetoder**

YKF anger att grundutbildning och fortbildning ska innehålla praktiska moment. En grundutbildning ska även innehålla körträning. Utan närmare bestämmelser finns risk att distans- och fjärrundervisning används när det inte är lämpligt.

En avancerad simulator får ersätta en begränsad del av körträningen vid en grundutbildning. YKF anger inte inom vilka områden simulatoren får användas. Direktivet anger vissa intentioner när en avancerad simulator får användas. Utan bestämmelser finns en risk att simulatoren används i sådana ämnen där körträning med fordon är nödvändig för att deltagaren ska uppnå en tillräcklig kunskapsnivå.

Om undervisningen sker med hjälp av fjärrundervisning, där läraren och deltagarna inte kan se eller höra varandra under genomförande, finns det en risk att deltagarna inte är aktiva eller kan tillgodogöra sig undervisningen på ett bra sätt.

Vid utbildning som sker genom distansundervisning behöver identifieringen av deltagaren ske på ett annat sätt än vid lärande på plats. Saknas en säker identifiering så finns det en risk att någon annan än den som är anmäld till kursen genomför distansundervisningen.

Om dagens bestämmelser om plan för genomförande, anteckningar och rapportering inte anpassas till att omfatta de nya undervisningsmetoderna så kommer utbildningars genomförande inte till fullo att framgå av utbildningsanordnarens dokumentation. Detta kommer även att försvåra för Transportstyrelsens tillståndsprövning och tillsyn.

#### **Anteckningar**

Om vi inte anpassar nuvarande bestämmelser om anteckningar så kommer utbildningsanordnare att behöva anteckna uppgifter som inte längre är nödvändiga för att beskriva utbildningsverksamheten.

#### **Delkursintyg**

Våra föreskrifter kommer innehålla krav avseende delkursintyg som inte överensstämmer med YKF.

#### **Prov vid gymnasieskola eller kommunal vuxenutbildning**

Om det saknas bestämmelser om vilka mål som proven vid gymnasieskola och kommunal vuxenutbildning ska omfatta och att proven ska bevaras är det svårt att vid tillsyn kontrollera om proven är anpassade till de mål som eleven ska uppnå.

### **3.2 Alternativ som inte innebär reglering**

Det finns begränsade möjligheter att uppnå lösningen av beskrivna problem, annat än genom reglering.

Vad gäller användande av nya utbildningsmetoder finns det inga alternativ som inte innebär reglering. Det finns heller inga alternativ när det gäller de begreppsanpassningar och förtydliganden av nuvarande bestämmelser som följer av ändringar av YKF.

När det gäller bestämmelser om anteckningar och kunskapsprov inför förordnad förarprovare så finns det heller inga alternativ som inte innebär reglering. Kraven avseende anteckningar och kunskapsprov är reglerade redan idag och kan inte förtydligas och underlättas annat än genom regelgivning där vi antingen tar bort eller ändrar krav.

Frivilliga överenskommelser inom branschen skulle kunna vara ett alternativ att lösa vissa av problemen som beskrivits i denna utredning. Branschen skulle, eftersom det inte är reglerat idag, kunna komma överens inom vilka ämnesområden praktiska inslag ska ingå, inom vilka ämnesområden körträning ska ingå och inom vilka ämnen körträning får ske med avancerad simulator. Vi ser dock inte detta som ett ändamålsenligt alternativ. Dels för att en branschöverenskommelse inte är bindande och skapar en bristande förutsebarhet för aktörerna, dels för att det ger sämre förutsättningar för Transportstyrelsens tillståndsprövning och tillsynsverksamhet. Vi kommer därför inte konsekvensutreda detta alternativ ytterligare.

### 3.3 Regleringsalternativ

Vi ser att det finns flera regleringsalternativ inom området nya undervisningsmetoder. Inom övriga områden ser vi endast ett regleringsalternativ.

#### **Praktiska moment vid grundutbildning**

*Alternativ 1 – Transportstyrelsens förslag.*

Praktiska moment ska ingå i grundutbildningen inom följande ämnesområden:

- Last och lastsäkring vid godstransporter.
- Last och lastsäkring vid persontransport.
- Ergonomi.
- Agerande vid krissituationer.

I dessa ämnesområden ska föraren uppnå målet *kunna* enligt 2 kap. 1a – 1c §§ YKF och är områden. Enligt vår bedömning är detta områden som ska innehålla praktiska moment för att utbildningen ska vara god.

#### *Alternativ 2*

Ett alternativ är att praktiska moment ska ingå inom alla mål (utom där körträning ingår) där föraren ska uppnå målet *kunna* enligt 2 kap. 1a – 1c §§ YKF. Detta innebär att ytterligare två ämnesområden, utöver de som föreslås i alternativ 1, ska innehålla praktiska inslag; förebygga brottslighet och bidra till att företagets profil höjs.

#### **Praktiska moment vid fortbildning**

*Alternativ 1 – Transportstyrelsens förslag.*

Praktiska moment ska ingå vid fortbildning inom följande områden:

- Last och lastsäkring vid godstransporter.
- Last och lastsäkring vid persontransport.

- Ergonomi.
- Agerande vid krissituationer.

Detta omfattar de områden där föraren ska uppnå målen *kunna*, enligt 2 kap. 1a – 1c §§ YKF efter genomgången grundutbildning och som genom förslaget också praktiskt ska repeteras under fortbildningen.

#### *Alternativ 2*

Ett alternativ är att vi inom varje ämnesområde föreskriver om ämnen som ska innehålla praktiska moment.

#### **Körträning**

*Alternativ 1 – Transportstyrelsens förslag.*

Körträning ska ingå vid genomförandet av en grundutbildning inom följande sex ämnesområden:

- Rörelseenergi och bromssystem
- Optimering av bränsleförbrukningen
- Riskmedvetenhet
- Last och lastsäkring vid godstransporter
- Säker och bekväm persontransport
- Last och lastsäkring vid persontransport

Detta för att föraren ska uppnå nivån *kunna* enligt målen som anges i 2 kap. 1a – 1c §§ YKF.

#### *Alternativ 2*

Ett alternativ är att föreskriva inom vilka ämnen i ovan nämnda ämnesområden som körträning ska ingå.

#### **Krav på undervisningsverksamheten vid fjärrundervisning**

*Alternativ 1 – Transportstyrelsens förslag.*

Vid fjärrundervisning ska lärare och deltagare kunna se, höra och kommunicera med varandra.

#### *Alternativ 2*

Ett alternativ är att reglera krav på digitala tjänster och detaljerade tekniska krav på den utrustning som ska användas.

#### **När får avancerad simulator användas**

*Alternativ 1 – Transportstyrelsens förslag*

Praktisk utbildning i avancerad simulator tillåts i följande ämnen inom grundutbildningen:

- Att vara medveten om och kunna anpassa sig till olika väg-, trafik- och väderförhållanden.
- Att förutse kommande händelser.
- Att anpassa sig till risker i trafiken, farligt trafikbeteende eller distraherad körning (genom användning av elektronisk utrustning, förtäring av mat eller dryck, etc.).
- Att upptäcka och anpassa sig till farliga situationer och att kunna hantera stress som uppstår ur dessa, särskilt situationer som har att göra med fordonets storlek och vikt och sårbara trafikanter, t.ex. fotgängare, cyklister och förare av tvåhjuliga motorfordon.
- Att identifiera potentiellt farliga situationer och korrekt tolka hur dessa potentiellt farliga situationer kan leda till situationer där olyckor inte längre kan förhindras.
- Att välja ut och genomföra åtgärder för att öka säkerhetsmarginalerna i sådan utsträckning att en olycka kan undvikas om en potentiellt farlig situation uppstår.
- Användning av särskild infrastruktur (offentliga platser och reserverade körfält).

Förslaget innebär att vi gjort ett urval av de ämnen som direktivet tillåter att utbildning i avancerad simulator får ske.

#### *Alternativ 2*

Ett alternativ till föreslagen reglering är att tillåta praktisk utbildning i en avancerad simulator i samtliga ämnen inom området som direktivet tillåter, dvs. även i ämnet träning i rationell körning med beaktande av säkerhetsbestämmelserna.

#### **Anteckningar vid användande av avancerad simulator**

##### *Alternativ 1 – Transportstyrelsens förslag*

Utbildningsanordnare ska anteckna ämne och antalet timmar per övningstillfälle för varje elev, där praktisk utbildning i avancerad simulator har ersatt körning med fordon.

##### *Alternativ 2*

Ett alternativ är att utbildningsanordnaren ska anteckna vilka trafiksituationer och antalet timmar per övningstillfälle för varje elev, där praktisk utbildning i avancerad simulator har ersatt körning med fordon.

#### **Förslag med endast ett regleringsalternativ**

Utbildningsanordnare som avser att använda sig av simulatorträning och distansundervisning ska redogöra för detta i plan för genomförande. Utbildningsanordnare ska ange inom vilka ämnesområden eller ämnen som

undervisningsmetoden ska användas och hur den ska användas för att en god utbildning ska bedrivas.

Vi förtydligar vilka anteckningar som utbildningsanordnaren ska föra vid grundutbildning.

De kunskapsprov som utformas vid gymnasieskola och kommunal vuxenutbildning ska omfatta målen för att erhålla yrkesförarkompetens enligt 2 kap. 1a – 1c §§ i YKF.

Kunskapsprov i gymnasieskola och kommunal vuxenutbildning ska bevaras på skolan i tre år och vara tillgängliga vid tillsyn.

#### **Borttagna krav och administrativa ändringar**

- Kraven på innehållet i delkursintyg tas bort.
- Uppgift om vilka ämnen och mål som fortbildningen har avsett tas bort i anteckningarna som ska föras vid fortbildning.
- Uppgiften om för- och efternamn utgår vid rapportering av genomförd utbildning i Transportstyrelsens e-tjänst.
- Hänvisningar till bestämmelser som ändrats uppdateras.
- Berörda paragrafer ändras till att omfatta de nya undervisningsmetoderna fjärrundervisning, distansundervisning och avancerad simulator.

#### **4. Vilka är berörda?**

Förslagen berör alla förare i Sverige som innehar ett yrkeskompetensbevis och som vill fortsätta utföra transporter i framtiden, vilket motsvarar ca 180 000 förare.<sup>2</sup>

Förslagen berör indirekt alla företag som har anställda yrkesförare som omfattas av kraven på yrkesförarkompetens. Det finns ca 16 000 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik.<sup>3</sup>

Förslagen berör alla utbildningsanordnare som bedriver tillståndspliktig utbildning inom yrkesförarkompetens, vilket motsvarar ca 360 företag.<sup>4</sup>

Förslagen berör alla lärare inom yrkesförarkompetens. Det finns ca 1 300 lärare<sup>5</sup> registrerade hos landets utbildningsanordnare. En lärare kan dock vara registrerad hos flera utbildningsanordnare, vilket innebär att det faktiska antalet lärare är färre än 1 300.

---

<sup>2</sup> Transportstyrelsen, sektion Yrkestrafikregler, februari 2026

<sup>3</sup> Transportstyrelsen, vägtrafikregistret, februari 2026

<sup>4</sup> Transportstyrelsen, sektion Förarprovning, februari 2026

<sup>5</sup> Transportstyrelsen, sektion Förarprovning, februari 2026

Förslaget berör de gymnasieskolor och kommunal vuxenutbildning som utbildar i yrkesförarkompetens och som har egna förarprovare. Idag finns det ca 170 gymnasieskolor och kommunala vuxenutbildningar som bedriver yrkesförarkompetensutbildning i Sverige.<sup>6</sup> Av dessa har 78 stycken egna förarprovare<sup>7</sup>.

Försvarsmakten berörs av förslaget, då myndigheten har tillstånd att bedriva utbildning i yrkesförarkompetens.

Transportstyrelsen berörs av ändringarna, framför allt gällande tillståndsprövning. Myndigheten behöver granska ändrade planer för genomförande, ta del av utbildningsmaterial i form av distansundervisning och bedöma om utbildningsmaterialet ger en god utbildning. Transportstyrelsen utövar även tillsyn över utbildningsanordnarna.

## 5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

### 5.1 Företag

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

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

I Sverige finns det ca 360 tillståndshavare som har rätt att bedriva grundutbildning respektive fortbildning inom området yrkesförarkompetens. Företagen är verksamma inom utbildningsbranschen och transportbranschen. Storleken varierar då det finns ett antal större aktörer som är etablerade i hela landet och ett flertal små aktörer som bara är aktiva på en ort.

Utbildarnas kunder utgörs till den största delen av ägare och anställda hos företag som bedriver yrkesmässig trafik. Dessa företag berörs indirekt av förändringar i regelverken kring yrkesförarkompetens.

Nu aktuell reglering handlar om möjligheterna att utveckla grund- och fortbildningar genom fjärrundervisning och distansundervisning. De effekter av betydelse som följer av regleringen är dock effekter av att YKF ändras. De övergripande effekterna i fråga om konkurrensfördelar, kostnader för nya plattformar m.m. finns beskrivna i Transportstyrelsens rapport [Uppdrag att utreda en modernare utbildning för yrkesförarkompetens \(TSG 2022-8327\)](#).

---

<sup>6</sup> Transportstyrelsen, sektion Förarprovning, februari 2026

<sup>7</sup> Transportstyrelsen, sektion Förarprovning, februari 2026

Konsekvenserna av regelförändringarna som föreslås i Transportstyrelsens föreskrifter handlar om följdändringar av YKF. Ändringarna av föreskrifterna får därför inga konsekvenser av betydelse för företagens arbetsförutsättningar och konkurrensförmåga. De administrativa lättnader vi föreslår bör medföra minskade kostnader för företagen. Övriga mindre justeringar som föreslås i föreskrifterna bedöms vara av sådan karaktär att de inte har några konsekvenser av betydelse.

Avgifterna för ansökan om tillstånd kan komma att påverkas som en följd av föreslagna föreskrifter. Om handläggningstiden ökar, kan avgiften för ansökan behöva ändras.

## 5.2 Enskilda

För blivande yrkesförare innebär förslagen att de ges undervisning genom praktiska moment och körträning inom de områden där det är särskilt viktigt att praktiskt öva. Det säkerställer att de efter avslutad utbildning på ett tryggt sätt kan utföra gods- eller persontransporter.

Att vissa delar av grundutbildningen måste innehålla praktiska moment innebär att dessa delar av utbildningen behöver ske på plats. I dagsläget bedrivs grundutbildning i hög grad på plats hos utbildningsanordnare, så i detta avseende får reglerna en begränsad effekt i praktiken.

Även för deltagare som genomgår fortbildning får reglerna den effekten att undervisning avseende vissa områden kommer att ske på plats, antingen hos utbildningsanordnaren eller att utbildaren besöker företagen. I hög grad är det dock redan så idag, eftersom det enligt YKF krävs att utbildningen ska innehålla praktiska moment. Effekterna för enskilda är därför begränsade även vid fortbildningen.

Regleringen av innehållet i kunskapsprov vid gymnasieskola och kommunal vuxenutbildning väntas få en positiv effekt för eleverna. Elevens kunskap kommer att prövas utifrån de kunskapsmål som framgår av YKF och eleven har därmed de kunskaper som kan förväntas av en arbetsgivare vid en eventuell anställning. Det innebär att elever som avlägger kunskapsprov inom gymnasieskola eller kommunal vuxenutbildning prövas mot samma mål som elever som avlägger prov i yrkesförarkompetens vid Trafikverket.

## 5.3 Staten, regioner eller kommuner

Kommuner som bedriver grundutbildning för yrkesförarkompetens inom gymnasieskola och kommunal vuxenutbildning med egen förarprovare berörs på så sätt att innehållet i kunskapsproven kan behöva ses över och revideras. Kommunerna berörs också av att de behöver skapa rutiner och utrymme för bevarande av utformade och använda versioner av kunskapsproven.

Försvarsmakten har tillstånd att bedriva utbildning i yrkesförarkompetens. Vår bedömning är att förslagen påverkar dem i mindre omfattning, eftersom det endast rör sig om förtydliganden av vilka anteckningar läraren ska göra och vilka ämnesområden som ska innehålla praktiska moment eller körträning.

Transportstyrelsen berörs inom den del av verksamheten som prövar ansökningar om tillstånd för att utbilda inom yrkesförarkompetens. Transportstyrelsen kommer att granska utbildningsanordnarens utbildningsmaterial när det gäller distansundervisningen för att bedöma om undervisningen uppfyller kraven för en god utbildning samt bedöma tidsåtgången för distansundervisningen. Prövningen kan komma att bli mer tidskrävande, vilket i förlängningen kan komma att förändra avgiften för tillståndsprovning, se avsnitt 5.1.

Transportstyrelsens arbets sätt kommer att förändras vid tillsyn av en utbildning som sker med hjälp av fjärrundervisning eller distansundervisning. Tillsynen av denna typ av undervisning kan lämpa sig mer som skrivbordstillsyn än genom platsbesök, vilket kan medföra sänkta tillsynskostnader.

#### 5.4 Miljö

Ett ökat användande av fjärrundervisning, distansundervisning och avancerade simulatorer kan få positiva effekter på miljön. Detta är dock något som följer primärt genom ändringarna av YKF och har beskrivits i ovan nämnda rapport<sup>8</sup>. Det är genom förordningsändringarna som undervisningsformerna möjliggörs. Den enda ändring av Transportstyrelsens föreskrifter som vi ser får en miljömässig effekt är tydligare regler avseende körträning, där vi föreslår att ämnesområdet "Optimering av bränsleförbrukningen" ska ingå i körträningen. Idag finns inga regler om vilka ämnesområden som ska ingå i körträningen.

#### 5.5 Externa effekter

Utbildningen av yrkesförare syftar till att förarna ska uppnå kunskaper och praktiska färdigheter för att på ett tryggt sätt utföra gods- eller persontransporter. Genom att reglera vilka ämnesområden som ska innefatta praktiska inslag och körningsträning ska förarna bli bättre förberedda på de situationer och utmaningar som de kommer att möta som yrkesförare. Med god kvalitet på utbildningen får det också positiva effekter på framför allt trafiksäkerheten.

---

<sup>8</sup> [Uppdrag att utreda en modernare utbildning för yrkesförarkompetens](#) (TSG 2022-8327).

## **6. Sammanfattning av övervägda alternativ och varför föreslagen reglering anses vara det bästa alternativet**

Under avsnitt 3.3 har vi redogjort för de områden där vi ser att det finns regleringsalternativ till den föreslagna regleringen. Vi har inte i övrigt sett några ändamålsenliga alternativ som inte innebär reglering, se avsnitt 3.2.

### **Praktiska moment vid grundutbildning och fortbildning**

Enligt YKF ska både grundutbildningen och fortbildningen innehålla praktiska inslag. Transportstyrelsen har i samråd med branschen (vid en workshop) kommit fram till att de föreslagna områdena är de som lämpar sig bäst i form av lärarledd praktisk undervisning på plats.

Transportstyrelsens förslag innebär att utbildningsanordnaren är fri att välja inom vilka ämnen som undervisning ska bedrivas i form av fjärr- och distansundervisning så länge som de utpekade momenten sker på plats och omfattar praktiska övningar.

Alternativet att vi reglerar vilka ämnen inom varje område som ska omfattas av praktiska moment skulle innebära en mycket omfattande bestämmelse och skulle minska utbildningsanordnarens flexibilitet att kunna anpassa utbildningen med utgångspunkt från de förutsättningar som råder på platsen och deltagarnas behov.

### **Körträning**

Transportstyrelsens förslag innebär att körträning ska ingå inom de ämnesområden som har en tydlig koppling till de mål som ska uppnås i YKF. Förslaget innebär att utbildningsanordnaren själv kan välja de ämnen inom ämnesområdet där körträningen genomförs.

Alternativet är att ange ämnen i en mycket detaljerad bestämmelse. Det skulle minska utbildningsanordnarens flexibilitet att kunna anpassa körträningen med utgångspunkt från de förutsättningar som råder på orten. Med anledning av detta är vår bedömning att körträning behöver ingå i sex ämnesområden. I praktiken blir det fyra områden tillämpliga vid en grundutbildning för godstransport och fem vid inriktning persontransport.

### **Krav på undervisningsverksamheten vid fjärrundervisning**

Förslaget att lärare och elever ska kunna se, höra och kommunicera med varandra vid fjärrundervisning, bör säkerställa identifieringen av deltagaren och ett aktivt deltagande under utbildningen.

Alternativet att ställa tekniska krav på utrustningen för kommunikering mellan lärare och elever, kan innebära att kraven blir omoderna och förhindrar användandet av modern utrustning. Transportstyrelsen ser inget behov av att detaljreglera utrustning som ska användas för kommunikationen vid fjärrundervisning.

**När får avancerad simulator användas**

Transportstyrelsens förslag innebär att praktisk utbildning i avancerad simulator används i ämnen och trafiksituationer som är svåra att öva på genom körträning i ett fordon, exempelvis trafikfarliga situationer och olika väderförhållanden. Förslaget innebär också att elever som går grundutbildning där det inte finns någon särskild infrastruktur, t.ex. reserverade körfält, ändå får möjlighet att träna på att använda sådan infrastruktur med en avancerad simulator.

Ett alternativ är att tillåta att avancerad simulator får användas inom samtliga ämnen som nämns i direktivet. Vår bedömning är dock att några av dessa ämnen bör ske genom körträning i ett fordon eftersom körträning inom ramen för yrkesförarkompetens syftar till att förbättra förarens körskicklighet.

**Anteckningar vid användande av avancerad simulator**

Transportstyrelsens förslag innebär att utbildningsanordnare ska föra anteckningar om ämnen och antal timmar, om man ersätter körträning med praktisk utbildning i en avancerad simulator. Vår bedömning är att detta är tillräckligt för att utbildningsanordnaren ska kunna följa upp att deltagaren har genomfört alla delar som ska ingå i körträningen och att den tillåtna tiden inte överskrids.

Alternativet att utbildningsanordnaren ska anteckna vilka trafiksituationer inom ett ämne och antalet timmar per övningstillfälle för varje elev ger ett bättre underlag för utbildningsanordnaren och Transportstyrelsen vid en eventuell tillsyn. Detta alternativ ökar dock den administrativa bördan för utbildningsanordnaren. Med anledning av detta så väljer vi bort detta alternativ.

**7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

Av 8 kap. 1 § punkterna 1, 3, 4, 6 och 8 YKF framgår att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter bl.a. om

- grundutbildningen och dess innehåll samt körträning för grundläggande kompetens,
- fortbildningen och dess innehåll,

- villkor för att bedriva utbildningsverksamhet,
- tillsyn över utbildningsverksamheten, och
- användaridentifiering och kontroll vid fjärrundervisning och distansundervisning.

Av andra stycket framgår även att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om verkställighet av lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens (YKL) eller YKF.

I 8 kap. 3 § YKF anges att vi får meddela föreskrifter om prov som avslutar grundutbildning enligt YKL när det gäller utbildning i gymnasieskola eller kommunal vuxenutbildning där eleven går en nationell kurs.

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

Nu gällande föreskrifter är en del av den svenska implementeringen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2022/2561/EG av den 14 december 2022 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport. Direktivet ger bl.a. medlemsstaterna möjlighet att välja mellan olika utbildningsalternativ. Vad gäller användande av IKT-verktyg så framgår det av avsnitt 2 – 4 i bilaga 1 till direktivet, vem som ansvarar för att utbildningen är ändamålsenlig och håller god kvalitet. Bedömningen är att de förslag som lämnas i konsekvensutredningen är förenliga med och ligger inom ramen för vad direktiv 2022/2561/EG medger.

Anmälan enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler är inte aktuellt då det inte föreslås några tekniska regler i förslagen.

Förslagen innehåller inga nya och ändrade krav för att personer ska få utöva yrket lärare inom yrkesförarkompetens. Vi har därför inte gjort ett inre marknadsstest i enlighet med 4 § förordningen (2020:757) om proportionalitetsprövning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer.

Anmälan enligt förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden är inte aktuellt då de tjänster som regleras inom området yrkesförarkompetens är tjänster som är undantagna enligt 2 § första stycket 3 lagen (2009:1079) om tjänster på den inre marknaden.

Det är även vår uppfattning att dessa förslag inte omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1807 av den 14 november 2018 om en ram för det fria flödet av andra data än personuppgifter i Europeiska unionen då föreskriftsförslaget inte innehåller några datalokaliseringskrav.

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

Regeringen har fattat beslut om ändringar i förordningen om yrkesförarkompetens som träder ikraft den 1 september 2026. Transportstyrelsen behöver meddela kompletterande föreskrifter för att branschen ska veta vilka krav som kommer att ställas på bl.a. praktisk utbildning i avancerad simulator. Mot bakgrund av detta föreslår vi att ändringsföreskrifterna också ska träda ikraft den 1 september 2026.

Transportstyrelsen bedömer att det kommer krävas informationsinsatser. Främsta skälet är att utbildningsanordnarna behöver information om att de ska ansöka om ändring av tillståndet enligt 5 kap. 2 a YKF om man avser att bedriva utbildning med distansundervisning, fjärrundervisning eller avancerad simulator. Olika informationsinsatser, som till exempel pressmeddelande och uppdaterad information på Transportstyrelsens externwebb kommer att behövas, utöver ordinarie branschträffar.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

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

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

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

## **10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Transportstyrelsen bedömer att föreslagna regleringar inte påverkar funktionsmålet i sak men att de inte heller motverkar målet.

## **11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Syftet med yrkesförarkompetens är att öka förarnas kunskaper och praktiska färdigheter som krävs för att på ett tryggt sätt utföra gods- eller persontransporter. Förslagen väntas bl.a. leda till att höja kvalitén på

utbildningen. Syftet är att ytterligare öka effekterna av de krav som redan ställs för att fortsatt uppnå god trafiksäkerhet och minskade utsläpp från trafiken.

### C. Företag

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

### D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag			+783	Krav på anteckningar tas bort vid fortbildning <sup>9</sup> .
	Tydligare regler underlättar för utbildarna att göra rätt.	Utbildare behöver se över sina administrativa rutiner, t.ex. anpassningar av plan för genomförande.	- 677	Beräknad på 4 timmars tidsåtgång per utbildare. 360 utbildare och en timkostnad på 470 SEK/per timme <sup>10</sup> .
	Tydligare regler om praktiska inslag och körträning ska ge förare en bättre utbildning så de är väl förberedda på de krav som kommer att ställas på dem som yrkesförare			Företag som anställer nyutbildade förare som innehar yrkesförarkompetens förväntar sig att föraren kan framföra fordonet/fordonen på ett säkert sätt och optimera bränsleförbrukningen.

<sup>9</sup> Vi antar att 100 000 förare genomgår en delkurs per år och utbildningsanordnare sparar en minut per förare.  $100\,000 / 60 = 1\,667$  timmar x 470 SEK/timme = 783 490 SEK

<sup>10</sup>Kostnaden beräknas på en genomsnittlig månadslön för en trafiklärare och instruktörer om 39 000 SEK enligt uppgift från Statistiska centralbyrån (SSYK 344). Vi utgår ifrån att den genomsnittliga arbetstiden är 168 timmar vilket medför en timlön på 232 SEK/timme. Tillkommer arbetsgivaravgifter x 1,33, debiteringsgrad x 1,2 plus fasta kostnader m.m. på 100 SEK/timme, vilket ger 470 SEK/per timme.

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
<b>Medborgare</b>	<p>Tydligare regler om praktiska inslag och körträning ska ge förare en bättre utbildning så de är väl förberedda på de krav som kommer att ställas på dem som yrkesförare.</p> <p>Om föraren deltar på en fjärr- eller distansundervisning har föraren bra förutsättningar att få en god utbildning.</p>	<p>Förare som saknar dator eller vissa tillbehör hemma eller på arbetsplatsen behöver köpa, hyra eller låna utrustning.</p>		<p>Effekten uppstår om föraren ska delta på en utbildning och utbildningsanordnaren genomför vissa delar som fjärr- eller distansundervisning.</p>
<b>Staten m.fl.</b>	<p>Genomgång av en distansundervisnings material ger bättre bedömningsunderlag om tillståndshavaren ger en god utbildning.</p> <p>Tillsyn av utarbetade prov ger bättre bedömningsunderlag om elever uppnår målen för yrkesförarkompetens.</p>	<p>Genomgången tar initialt tid i anspråk hos TS.</p> <p>Gymnasieskolor och kommunal vuxenutbildning kan behöva skapa rutiner för att spara utformade prov.</p>		<p>Tillstånd är avgiftsfinansierad verksamhet. Distansundervisning är en möjlighet för utbildare, vilket innebär att tidsåtgången är svår att bedöma. Beror på distansundervisningens längd och hur många som ansöker.</p> <p>De skolor som saknar rutiner behöver utarbeta och fastställa hur utformade prov ska sparas och gallningsrutiner för dessa.</p>
<b>Externa effekter</b>				
<b>Totalt</b>			+ 106	

## **E. Förslagets proportionalitet**

Vår bedömning är att förslagen är proportionerliga med hänsyn till de krav som följer av direktivet, såsom identifiering och val av ämnen. Utan föreslagna bestämmelser går det inte att fastställa om föraren genomfört utbildningen, hur lång tid den tog och om föraren har uppnått målen.

## **F. Uppföljning och utvärdering**

Transportstyrelsen kommer löpande att följa upp och utvärdera konsekvenserna av dessa bestämmelser genom att använda uppgifter från vår tillstånds- och tillsynsverksamhet. Vi kommer även att ha en löpande dialog med branschen rörande utbildningsverksamheten.

En indikator på utfallet är antalet underkända och godkända elever som avlägger prov hos Trafikverket.

## **G. Samråd**

Samråd har skett med Statens skolverk i enlighet med 8 kap. 1 och 3 §§ YKF.

Den 25 september 2024 genomfördes en digital workshop om utbildning med praktiska inslag. Syftet med workshopen var att inhämta synpunkter från deltagarna om det finns ämnen som behöver ha praktiska inslag för att en god utbildning ska bedrivas. Deltagarna var Kommunal, Sveriges Trafikutbildares Riksförbund, Sveriges Åkeriföretag, Transportarbetarförbundet, Transportföretagen, Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd och Transportutbildarnas intresseorganisation.

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

Johanna Hallén  
johanna.hallen@transportstyrelsen.se

Mats Hjälms (åter i tjänst fr.o.m. 4 maj)  
mats.hjalm@transportstyrelsen.se