

Datum
2021-10-18Dnr/Beteckning
TSF 2021-13Handläggare
Susanne Alger
Väg och järnväg
Enhet Trafikant

Efter remiss 2021-06-18 har ändringar gjorts i konsekvensutredningen.
Dessa beskrivs nedan och visas med en kantmarkering.

Konsekvensutredning av föreskriftsförändringar till följd av regeringsuppdrag om att förhindra fusk och illegal utbildningsverksamhet m m

Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen föreslår att det införs i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:41) om förarprov, gemensamma bestämmelser att provdeltagare ska lämna sina tillhörigheter på anvisad plats vid provtillfället.

I samma föreskrift (TSFS 2012:41) föreslår Transportstyrelsen även att en felaktig hänvisning rättas till, tillämpning av bedömning av prov förtydligas och att krav på dokumentation av prov läggs till.

Transportstyrelsen föreslår att antalet elever en handledare samtidigt kan handleda begränsas till fem i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:1) om ansökan om och godkännande som handledare vid övningskörning.

Transportstyrelsen föreslår att Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:43) om förarprov, behörighet B ändras för att komplettera bestämmelserna om provfordon i en föreslagen ändring i körkortsförordningen.

Transportstyrelsen föreslår att de som rapporterar in prov och genomförda utbildningar ska intyga att de uppgifter de lämnar är korrekta. Det berör följande föreskrifter:

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:41) om förarprov, gemensamma bestämmelser

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:50) om kunskapsprov för traktorkort

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:12) om utbildning av förare för behörighet AM

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:14) om förarbevis för moped klass II, snöskoter och terränghjuling

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:26) om riskutbildning för behörighet A1, A2 och A

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:40) om riskutbildning för behörighet B

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

Transportstyrelsen föreslår också att kravet på fordon och skyddsutrustning i TSFS 2009:26 omformuleras samt att TSFS 2012:50 kompletteras med ändringar som införts i TSFS 2012:41 som borde lett till motsvarande ändringar även TSFS 2012:50. Det gäller att provdeltagarna ska intyga att de inte tänkt använda otillåtna hjälpmedel, tid vid anpassat muntligt prov med tolk (120 minuter), tid för kunskapsprov med tolk (100 minuter) och att det inte ska stå att Trafikverket ska anlita tolk.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Transportstyrelsen har lämnat förslag till regeringen om hur man ska komma till rätta med fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet. Många av förslagen förutsätter förändringar av bestämmelser på lag- eller förordningsnivå, men det finns några områden där man redan nu kan förändra de berörda föreskrifterna. Dessa områden beskrivs kortfattat nedan och finns också redovisade i Transportstyrelsens rapport¹. Förslagen har även skickats ut på remiss av regeringen och vi har under detta arbete även tagit del av vad som framförts i remissvaren avseende de områden som nu berörs².

1.1 Fusk vid förarprov (TSFS 2012:41)

Det förekommer att provdeltagare fuskar vid förarprov, vilket kan leda till att en person tilldelas en behörighet utan att ha erforderliga kunskaper och färdigheter. Detta kan i sin tur påverka trafiksäkerheten negativt. Det skulle behövas mer effektiva verktyg för att motverka fusk i samband med prov för olika förarbehörigheter på väg. Från och med 1 mars 2020 finns dock författningsstöd för den försäkran på heder och samvete provdeltagare lämnar i samband med kunskapsprovet på Trafikverket³, vilket ger bättre stöd för åtal för osann försäkran. Ännu verkar detta inte ha avskräckt fuskare. Totalt har ca 100 polisanmälningar gjorts och i januari 2021 hade 2

¹ Transportstyrelsen (2020) *Uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet*. Hämtad från <https://transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/vag/trafikant/rapport-atgärder-mot-fusk-vid-forarprov-och-illegal-utbildningsverksamhet.pdf>

² [Remiss av I2020/02448 Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdrag om åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet - Regeringen.se](#)

³ När Trafikverket nämns i denna utredning avses Trafikverket Förarprov

dömts, vilket tyder på att fler domar väntar framöver. Enligt Trafikverket Förarprov har allt fler försök till fusk upptäckts vid kunskapsprov för främst körkortsbehörighet B de senaste åren - kanske som en följd av att kameraövervakning nu sker på i stort sett samtliga orter (se tabell 1).

Fusket har även ändrat karaktär under de senaste åren. Från att tidigare i stort sett enbart ske genom fusklappar eller liknande har fusket blivit mer avancerat med tekniska hjälpmedel och hjälp utifrån. Det finns en marknad för att sälja hjälp till provfusk exempelvis i form av svar på tidigare filmade provfrågor eller assistans via hörsnäckor under provet. Organiserat fusk med tekniska hjälpmedel vid ett annat prov som har avgörande konsekvenser – högskoleprovet – har fått stor uppmärksamhet och lett till förslag om inpasseringskontroller och radiopejling, men regeringen har ännu inte tagit ställning till dessa. Däremot finns för högskoleprovet bestämmelser om att provdeltagarna ska lämna sina tillhörigheter på anvisad plats just för att försvåra för fuskare. Sådana regler saknas för förarprovet.

Tabell 1 Antal upptäckta fuskförsök av olika slag år 2017-2020

År	Antal upptäckta fuskförsök	Varav med tekniska hjälpmedel	Varav med fusklappar eller liknande
2017	34	14	20
2018	98	78	20
2019	174	165	9
2020	185	183	2

1.2Handledning (TSFS 2012:1)

Den som övningskör privat måste ha en godkänd handledare. Handledaren måste skicka in en ansökan till Transportstyrelsen för varje elev och bli godkänd, men kan handleda samma elev för flera behörigheter om man ansökt om det. Enligt gällande regler får en handledare högst ha 15 godkännanden samtidigt. Det kan innebära att en handledare kan ha 15 godkännanden fördelat på till exempel 5 elever om handledaren ansöker om godkännande för tre olika körkortsbehörigheter för samma elev vid olika tillfällen.

Den nuvarande gränsen på 15 godkännanden sattes utifrån tanken att varierande familjestrukturer och familjeombildning kan leda till konstellationer med flera barn och bonusbarn i likartad ålder och att varje barn kan vilja ha hjälp med mer än en behörighet. En annan faktor som

påverkade antalet tillåtna godkännanden var att man tog bort möjligheten att begära att ett godkännande som handledare ska upphöra att gälla. För att man inte ska kunna kringgå reglerna genom sådana ansökningar och sen ansöka om nya godkännanden för andra personer infördes regeln om att ett godkännande gäller i fem år.

Varje godkännande är giltigt i fem år, oavsett om eleven tar körkort eller inte under den perioden. Med nuvarande regler kan en handledare alltså ansöka om högst tre godkännanden per år utan att hamna i en situation där han/hon måste vänta på att tidigare godkännanden blivit ogiltiga.

Illegal utbildningsverksamhet, det vill säga tjänster kopplade till förarutbildning som erbjuds mot betalning i strid mot gällande regler, kan ta sig många olika uttryck. Att ta betalt för att handleda vid övningskörning räknas som yrkesmässig utbildning och för det krävs det tillstånd.

Tanken bakom den restriktion till femton godkännanden som infördes 2012 och som gäller idag var att ge en signal om vad som kan anses vara privat verksamhet till skillnad från yrkesmässig verksamhet, som kräver tillstånd. Efter införandet utvärderade Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) handledarreformen⁴. De konstaterade då att begränsningen inte har haft någon effekt alls på den olagliga verksamheten. Detta eftersom de som idag sysslar med olaglig verksamhet på olika sätt ändå kringgår regelverket för så kallad privat övningskörning. Trots detta konstaterande fanns det några personer som VTI intervjuade som skulle vilja se en ytterligare sänkning av antalet godkännanden man får ha samtidigt, även om man inte trodde att det skulle räcka för att stävja den olagliga verksamheten. Enligt VTI skulle en ytterligare sänkning endast beröra en väldigt liten grupp och på ett tydligare sätt kunna visa att det handlar om privat verksamhet och inte yrkesmässig verksamhet som kräver tillstånd.

Dagens begränsning för privat övningskörning har en omfattning som överstiger behovet hos de flesta. Med nuvarande regler kan man ledas att tro att man får ägna sig åt yrkesmässig utbildning så länge det inte rör sig om fler än 15 godkännanden. Personer som har svårt att få tag i en handledare anlitar ofta privatpersoner för att få mängdträning till lägre kostnad än lektioner vid trafikskola och inser inte alltid att det handlar om illegal verksamhet.⁵ För att tydligare markera var gränsen för privat verksamhet går

⁴ Sonja Forward et al. (2018). *Effekterna av begränsat antal handledarskap. En utvärdering*. (VTI rapport 974). Linköping: VTI. <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1222523/FULLTEXT02.pdf>

⁵ Trafikverket & Transportstyrelsen. (2019). *Förslag på nytt förarutbildningssystem för personbil, behörighet B. Slutrapport med bilagor*. Hämtad från <https://www.transportstyrelsen.se/493f7a/globalassets/global/publikationer/vag/oversynen-slutrapport-med-bilagor-190228-slutlig.pdf>

har en önskan att ytterligare begränsa antalet handledartillstånd under senare år förts fram både från bransch och politiskt håll, med tanke på signalvärdet.

Idag är godkännandet kopplat till behörighet, inte individer, vilket innebär att flera godkännanden kan gälla samma elev. Man kan ha flera godkännanden för samma individ om denna övningskör för flera av de 13 körkortsbehörigheter man kan övningsköra för privat, exempelvis bil och motorcykel. Detta kan leda till problem för handledare med få elever men flera behörigheter, vilket inte var avsikten då begränsningen infördes.

1.3 Rapportering (TSFS 2012:41, 2012:50, 2009:12, 2009:14, 2009:26, 2012:40, 2010:127)

Vid gymnasieskolor eller kommunal vuxenutbildning är det förordnade förarprovare som avger rapport om godkända förarprov eller godkänt prov för yrkesförarkompetens. En gymnasieskola eller kommunal vuxenutbildning som inte har någon egen förarprovare, har istället en rapportör som avger rapport om slutförd grundutbildning för yrkesförarkompetens, eleverna kan sedan genomföra sina prov hos Trafikverket.

Hos de som har rätt att anordna kunskapsprov för förarbevis moped klass II, snöskoter och terränghjuling kan alla provförrättare rapportera resultat.

För att få anordna obligatoriska utbildningar (introduktionsutbildning, riskutbildning, förarbevis, AM⁶, YKB⁷) krävs tillstånd från Transportstyrelsen. Varje tillståndshavare har några få (1-3) rapportörer som rapporterar elevernas namn, resultat och andra efterfrågade uppgifter i Transportstyrelsens rapporteringssystem efter att ha samlat in dessa från lärarna som genomfört utbildningen.

Sådan dokumentation som styrker att rapport om godkänt prov eller rapport om slutförd utbildning har genomförts på ett rättssäkert sätt och enligt våra regelverk ska kunna visas i samband med tillsyn. Till illegal utbildningsverksamhet räknas också verksamhet med tillstånd som inte följer gällande regler. Det har framkommit vid tillsyn att obligatoriska utbildningar rapporteras på ett felaktigt sätt. Det kan vara att utbildare rapporterar elever som inte alls deltagit i utbildningen. Rapport av utbildningar som inte genomförts eller som bara delvis genomförts har också förekommit. I syfte att kringgå tillståndskrav och regler uppställda för sådan utbildningsverksamhet rapporteras tillståndspliktig utbildning ibland

⁶ Behörighet AM avser moped klass I (s.k. EU-moped) och ger även rätt att köra moped klass II, traktor a (gjorda för en hastighet på högst 40 km/tim) och motorredskap klass II (gjorda för en hastighet på högst 30 km/tim).

⁷ Yrkeskompetensbevis kan man få efter grundkurs och godkänt prov. Därefter krävs fortbildning var femte år för att förnya det.

för annans räkning. Det genomförs också utbildningar med färre timmar eller större elevgrupper än vad som anges i föreskrifterna. Konsekvenserna för trafiksäkerheten kan bli allvarliga. Dagens påföljder för felaktig rapportering verkar inte ha tillräckligt avskräckande effekt.

Möjliga påföljder för tillståndshavare (t.ex. trafikskolor och riskutbildare) som felaktigt rapporterat en genomförd utbildning är idag att återkalla tillståndet, däremot är det osäkert om den faktiske rapportören kan lagföras för något brott i samband med en sådan rapportering. Detta gäller idag även i de fall rapporteringen skulle bygga på osanna uppgifter.

Gymnasieskolor som bedriver utbildning i form av fordons- och transportprogrammet med inriktning transport, naturbruksprogrammet, bygg och anläggningsprogrammet med inriktning anläggningsfordon samt kommunala vuxenutbildningar som bedriver yrkesförarutbildningar, behöver inte tillstånd för att bedriva ovanstående förarutbildningar. Det betyder i sin tur att sanktionsmöjligheterna är begränsade. Det går med andra ord inte att återkalla ett tillstånd som inte finns och inte krävs i denna verksamhet. För att visa på vikten av att rapportera in korrekta uppgifter finns behov av att även kunna hålla den som rapporterar ansvarig om felaktiga rapporteringar sker.

1.4 Dokumentation (TSFS 2012:41, 2012:50)

En förutsättning för att Transportstyrelsen ska kunna upptäcka fusk med rapportering och andra oegentligheter i samband med utbildning och prov för blivande förare är att det finns en fungerande tillsyn och att Transportstyrelsen kan få in den dokumentation som krävs kring provverksamheten.

Protokollen som förs under körproven hos Trafikverket och Försvarmakten är numera digitala. Förarprovaren registrerar bland annat vilka moment som prövats och, om det underkänts, vilka kursplanemål som inte uppfyllts. Dessa data skickas sedan in till Trafikverkets system. Resultaten från kunskapsproven samlas in automatiskt eftersom eleverna själva registrerar sina svar i Trafikverkets system. Transportstyrelsen har en överenskommelse med Trafikverket om att få del av information om förarproven.

I samband med att Trafikverket gjorde en utveckling och förändring av sin databas slutade leveranserna av vissa statistikuppgifter till Transportstyrelsen i slutet på 2018 och upphörde helt från och med januari 2019. Detta påverkar även Försvarmaktens dokumentation som integrerats med Trafikverkets. För gymnasieskolor och kommunal vuxenutbildning finns inget tydligt krav om att dokumentation över förarprovarens bedömningsunderlag och provens innehåll ska föras och sedan sparas.

Erfarenheter från Transportstyrelsens tillsyn visar att det många gånger kan vara svårt och i vissa fall omöjligt att säkerställa att proven har genomförts enligt regelverken och på ett rättssäkert sätt. Dessa uppgifter behövs för att säkerställa en rättssäker förarprovning samt vid uppföljning, regelutveckling och vidareutveckling av provverksamheten.

Över lag har stort analysunderlag förlorats på grund av Trafikverkets uteblivna leveranser, vilket påverkar rättssäkerheten. Idag saknas underlag för analyser angående vilka utbildningsbrister som trafikskolorna och övriga utbildare har eller hur proven genomförts och bedömts av förarprovarna. Det går inte heller att göra kopplingar till Strada avseende vilka utbildningsbrister som ger störst trafiksäkerhetspåverkan.

Sett i ett större sammanhang ger det sämre underlag för forskning och analys av hur regler ska utformas för att stärka och utveckla de utbildningsområden som bidrar till de transportpolitiska målen.

1.5 Felaktig hänvisning (TSFS 2012:41)

När Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:70) om ansökan om utfärdande och förnyelse av körkort genom elektronisk överföring ersattes av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:114) om ansökan om körkort på elektronisk väg ändrades hänvisningen till denna föreskrift i TSFS 2012:41 både i sektionerna om körprov och om rapportering, men inte i sektionen om kunskapsprov där hänvisningen till TSFS 2009:70 felaktigt står kvar.

1.6 Hinder för prov (TSFS 2012:41)

I föreskrift 2012:41 finns också behov av att förtydliga att om provdeltagaren inte uppfyller villkoren för körkortstillståndet betraktas det som hinder för prov. Det tolkas för närvarande in under den efterföljande punkten där det står att sökanden av någon annan omständighet inte bör genomgå provet. Denna passar dock inte särskilt bra när provdeltagaren inte uppfyller villkoren i körkortstillståndet eftersom användandet av ordet *bör* ger uppfattningen att frågan om hinder enligt den punkten får avgöras efter en avvägning, som exempelvis när det gäller en situation där sökanden uppträder hotfullt. Om villkoret i körkortstillståndet inte är uppfyllt vid provtillfället *får* inte provdeltagaren genomgå provet.⁸

Om provtagaren motsätter sig att lämna sina tillhörigheter på anvisad plats bör även detta utgöra hinder för prov. Man skulle kunna tolka in det under

⁸ Se 3 kap. 9 § körkortsförordningen, 3 kap 10 § körkortslagen och TSFS 2016:4 för mer information om villkor

”annan omständighet”, men för tydlighetens skull kan man definiera det som en egen punkt i uppräkningsav hinder.

1.7 Bedömning av körprov (TSFS 2012:41)

Att de paragrafer som står under rubriken ”Bedömning av körprov vid Trafikverket och Försvarsmakten” i 4 kap. i TSFS 2012:41 gäller alla körprov framgår inte. Det bör klargöras att även proven vid gymnasieskola och vid den kommunala vuxenutbildningen omfattas av dessa principer eftersom det inte finns några andra specifika krav för dessa.

1.8 Fordon vid körprov behörighet B (TSFS 2012:43)

Det pågår arbete med att ändra 3 kap. 11 § körkortsförordningen till att bara tillåta fordon som innehas av Trafikverket, trafikskolor eller gymnasieskolan att användas vid körprov för behörighet B. Detta för att försvåra för illegala trafikutbildare att erbjuda fordon vid prov. Det finns dock omständigheter då det inte är möjligt eller önskvärt att genomföra körprovet med Trafikverkets, trafikskolornas eller gymnasieskolornas fordon, exempelvis när det krävs ett anpassat fordon med anledning av funktionshinder. Regeringen avser därför att ge Transportstyrelsen bemyndigande att föreskriva om undantag från denna bestämmelse. I skrivande stund finns inga beslut fattade, men om förslaget till ändring i körkortsförordningen bifalls är det planerat att träda i kraft 1 december 2021. Om Transportstyrelsen inte tagit fram föreskrifter om undantag till dess skapar det problem för förare som behöver genomföra provet i ett anpassat fordon.

I Transportstyrelsens rapport till regeringen⁹ föreslogs att bara fordon som tillhandahölls av Trafikverket eller trafikskolor skulle få användas vid körprov för behörighet B. I rapporten föreslogs dock vissa undantag från detta. De undantag som nämndes var körprov vid gymnasieskola, körprov efter föreläggande, körprov för hävande av villkor och körprov i anpassade fordon.

Dock var Trafikverket i sitt remissvar till regeringen kritiska till att genomföra prov utan dubbelkommando förutom om det gällde prov i anpassade fordon. De menade att såväl körprov som gäller föreläggande och körprov som gäller hävande av villkor automat ofta är riskfyllda och att det därför ska krävas fordon med dubbelkommando.

⁹ Transportstyrelsen (2020) *Uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet*. Hämtad från <https://transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/vag/trafikant/rapport-atgarder-mot-fusk-vid-forarprov-och-illegal-utbildningsverksamhet.pdf>

Enligt de föreskrifter som gäller idag finns vissa krav på det fordon som ska användas vid körprovet, exempelvis viktkrav, krav på att det ska kunna uppnå viss hastighet, krav på extra invändiga backspeglar för passagerare i framsätet och krav på huvudstöd i framsätet. I föreskrifterna står också att dessa krav inte behöver uppfyllas om körprovet avläggs i en anpassad bil. Undantaget har uppfattats som alltför svepande och att ge undantag från den övre gränsen för fordonets vikt strider mot körkortslagen. Undantag från kravet på till exempel extra invändiga backspeglar och huvudstöd medför också en arbetsmiljörisk för förarprövarna.

1.9 Krav på fordon vid riskutbildning för motorcykel (TSFS 2009:26)

I körkortsdirektivet¹⁰ ställs krav som syftar till att göra prövningen mer enhetlig inom EU. Vid en ändring 2020¹¹ sänktes minimigränsen för cylindervolymen för de motorcyklar som används vid körprov för behörighet A2. Som en följd av detta ändrades lägsta cylindervolym från 395 till 245 cm³ i föreskriften om förarprov (TSFS 2015:15). Även om körkortsdirektivet inte direkt ställer krav på riskutbildningen anser Transportstyrelsen att det är inkonsekvent och begränsande att inte ge möjlighet att använda samma motorcyklar under utbildning och prov.

1.10 Krav på skyddsutrustning (TSFS 2009:26)

I TSFS 2009:26 står att skyddsutrustningen¹² ”ska vara fri från skador”. Motsvarande formulering finns i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:15) om förarprov behörighet A1, A2 och A, vilket enligt branschföreträdare lett till att förarprövare tolkat bestämmelserna som att minsta obetydliga repa på skyddsutrustningen utgör hinder för prov. Detta har inte varit syftet med formuleringen och i ett annat planerat föreskriftsarbete ändras formuleringen i TSFS 2015:15. För att förtydliga krav på utrustningen vid riskutbildningen och undvika att det ställs olika krav vid riskutbildning och förarprov krävs en liknande ändring i TSFS 2009:26.

1.11 Kunskapsprov för traktorkort (2012:50)

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:50) om kunskapsprov för traktorkort har förbigåtts vid tidigare beslutade ändringar i TSFS 2012:41 (inklusive TSFS 2021:8). Det gäller att provdeltagarna ska intyga att de inte tänkt använda otillåtna hjälpmedel samt ändringar av

¹⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (omarbetning)

¹¹ Kommissionens direktiv 2012/36/EU av den 19 november 2012 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort

¹² Skyddskläder av skinn eller annat kraftigt material samt skyddsglasögon eller motsvarande, kraftiga stövlar eller kängor, handskar och ryggskydd

regleringen kring prov med tolk. Förändringarna i TSFS 2012:41 var en följd av att Transportstyrelsen hade fått information från Trafikverket Förarprov om att provtiden inte alltid räcker till vid kunskapsprov som sker med tolk. TSFS 2012:50 behöver ändras så att samma reglering gäller även vid kunskapsprov för traktorkort.

2. Vad ska uppnås?

Transportstyrelsens föreskrifter ska så långt det är möjligt förhindra fusk och försvåra illegal förarutbildning. Föreskrifterna ska också vara tydliga, överensstämna med varandra och på bästa sätt reglera förarutbildningssystemet.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

För samtliga problem gäller att de kvarstår om ingenting görs.

Fusk vid förarprov

Sannolikheten att problemen med fusk ökar bedöms vara större än att de minskar. Det är lite enklare för dem som avser att fuska om de får ha telefonen på och alla sina tillhörigheter med sig. För att Trafikverket ska kunna förmå provdeltagare att lämna sina tillhörigheter på anvisad plats bör det vara reglerat.

Handledning och rapportering

Om den illegala utbildningsverksamheten fortsätter i samma eller större omfattning riskerar man, om man ser till ett större sammanhang, att trafikskolorna går sämre på grund av osund konkurrens och tappar tilltron till gällande krav.

Dokumentation

Om kraven avseende dokumentation av prov inte ändras får Transportstyrelsen även fortsättningsvis svårt att få in nödvändig dokumentation för tillsynsverksamhet och uppföljning.

Felaktig hänvisning

Om den felaktiga hänvisningen inte ändras uppstår otydligheter eftersom den hänvisar till en föreskrift som inte längre gäller.

Hinder för prov

Ett körkortstillstånd kan vara förenat med särskilda villkor som är nödvändiga från trafiksäkerhetssynpunkt, exempelvis att innehavare som ser dåligt måste ha glasögon. Det är redan nu ett hinder för prov om man exempelvis kommer till körprovet utan glasögon om det är ett villkor i körkortstillståndet, men eftersom det räknas in under ”av någon annan omständighet” under punkt 9 i bestämmelsen är det inte tydligt för alla.

Likaså skulle en vägran att följa anmodan att lägga sina tillhörigheter på anvisad plats kunna tolkas in i ”av någon annan omständighet”, men det är tydligare om det beskrivs i en egen punkt.

Bedömning av körprov

Det fortsätter vara otydligt vilka krav som gäller vid bedömning av körprov vid gymnasieskola och vid den kommunala vuxenutbildningen.

Fordon vid körprov behörighet B

Om förordningsändringen genomförs är det omöjligt att genomföra körprov med andra fordon än sådana som är kopplade till Trafikverket, trafikskola eller gymnasieskola om inte Transportstyrelsen föreskriver om undantag. Det skulle göra det omöjligt för de personer som har krav på anpassning i sitt körkortstillstånd att genomföra körprovet. Om detta undantag inte införs blir mobiliteten för dessa personer kraftigt begränsad.

Krav på fordon vid riskutbildning för motorcykel

Om kraven på fordon som används vid riskutbildning inte ändras kan de utbildare som vill använda motorcyklar med cylindervolym 245 cm³, eller elektriska motorcyklar, inte genomföra riskutbildningen med sådana fordon fastän eleven kan använda sådana vid körprovet.

Krav på skyddsutrustning

Utan en ändring kvarstår otydlighet i formuleringar om skyddsutrustning.

Kunskapsprov för traktorkort

Om kraven för traktorproven inte ändras ger det sämre stöd för åtal för osann försäkran eller osant intygande. Provdeltagarna får kortare tid vid tolkade prov än vad andra prov av samma ursprungliga längd får. Om den nuvarande regleringen om att Trafikverket ska anlita tolk kvarstår finns det fortfarande dubbla regelverk för prövning av tolk som inte är helt kompatibla med varandra.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Man skulle kunna ändra rutinerna för hanteringen av provdeltagares tillhörigheter vid provet utan stöd i författning, men då har man inte så mycket att sätta emot om någon protesterar.

För övriga förändringar ser Transportstyrelsen inga alternativ som inte innebär reglering.

3.3 Regleringsalternativ

Fusk vid kunskapsprov

När det gäller fusk vid kunskapsprov ser Transportstyrelsen bara ett regleringsalternativ.

För att förhindra provdeltagare att fuska sig till ett bättre resultat med hjälp av dolda otillåtna hjälpmedel, exempelvis elektronisk utrustning, ska provdeltagarna, enligt förslaget, lämna sina personliga tillhörigheter på särskild anvisad plats. Även om detta inte är en garanti för att de inte medför sådana hjälpmedel är det inte riktigt lika enkelt att dölja dem. Det föreslås också att mobiltelefoner ska vara avstängda. Eftersom förutsättningarna ser olika ut på förarprovskontoren specificeras inte närmare hur förvaringsplatserna ska vara utformade eller hur hanteringen ska gå till för att vara mest ändamålsenlig. Vad som är tillåtna hjälpmedel definieras sedan tidigare i föreskriften som ”sådana som tillhandahålls av provförrättaren eller de som provförrättaren godkänner”.

Se även åtgärder under rubrikerna Kunskapsprov för traktorkort och Hinder för prov i detta avsnitt.

Handledning

Regleringsalternativ 1 (Transportstyrelsens förslag):

Transportstyrelsen föreslår att gränsen för vilken omfattning av handledning som är tillåten sänks från 15 godkännanden per handledare till fem elever per handledare.

Att begränsa antalet i termer av antal elever snarare än godkännanden föranleds av det förhållande att en person kan tänkas vilja vara handledare för flera olika körkortsbehörigheter som t.ex. personbil, motorcykel och lastbil. Detta kan i vissa fall innebära flera godkännanden för en och samma elev. Med den föreslagna ändringen kan en handledare ha flera godkännanden för en och samma elev men ändå högst fem elever under en femårsperiod.

Regleringsalternativ 2:

Gränsen för vilken omfattning av handledning som är tillåten sänks från 15 godkännanden per handledare till 7 elever.

Fördelen med att begränsa antalet i termer av antal elever snarare än godkännanden beskrivs under regleringsalternativ 1.

Regleringsalternativ 3:

Gränsen för vilken omfattning av handledning som är tillåten sänks från 15 godkännanden per handledare till 3 elever.

Fördelen med att begränsa antalet i termer av antal elever snarare än godkännanden beskrivs under regleringsalternativ 1.

Rapportering

Ordet *omgående* infogas, men utgör ingen förändring i sak (finns i avtalen).

Regleringsalternativ 1 (Transportstyrelsens förslag):

För att förtydliga rapportörens ansvar föreslås att det införs ett krav om att rapportören ska intyga på heder och samvete att lämnade uppgifter om prov för förarbevis och genomförda obligatoriska utbildningar är sanningsenliga. När det gäller körprov vid Trafikverket och Försvarsmakten är körprovsprotokollet digitalt och resultaten går direkt in i systemet via elektronisk överföring. Transportstyrelsen föreslår att förarprövarna därför får intyga att uppgifterna är korrekta i samband med att de skickas.

Regleringsalternativ 2:

I regleringsalternativ 2 föreslås däremot att läraren alltid ska rapportera utbildning och intyga uppgifternas riktighet, eftersom läraren bör veta vilka elever som genomgått utbildningen och nått målen för denna.

Dokumentation

För denna del anser Transportstyrelsen att det bara finns ett regleringsalternativ. Transportstyrelsen föreslår att en ny paragraf om att körprovets innehåll och bedömningsunderlag ska dokumenteras införs både i avsnittet som gäller Trafikverket och Försvarsmakten och i den som gäller gymnasieskola och kommunal vuxenutbildning. Alla dessa ska på begäran av Transportstyrelsen ge upplysningar och lämna ut dokumentation i den utsträckning som behövs för tillsynsverksamheten. För att säkerställa att detta är möjligt ska dokumentationen sparas i minst fem år.

Felaktig hänvisning

För denna del anser Transportstyrelsen att det bara finns ett regleringsalternativ. Transportstyrelsen föreslår att hänvisningen till TSFS 2009:70 i avsnittet om hinder för kunskapsprov i TSFS 2012:41 ersätts av en hänvisning till TSFS 2013:114 i likhet med hur det gjorts både i sektionerna om körprov och rapportering.

Hinder för prov

För denna del anser Transportstyrelsen att det bara finns ett regleringsalternativ. Transportstyrelsen föreslår att en ny punkt läggs till som specificerar att villkoren i körkortstillståndet måste vara uppfyllda vid provtillfället. Några språkliga förändringar föreslås också.

I samband med remissen har Trafikverket framfört önskemål om att vägran att placera tillhörigheterna på anvisad plats ska regleras specifikt som hinder för prov. En sådan hindersbestämmelse har därför förts in i de relevanta föreskrifterna. Tillägget innebär ingen större förändring i praktiken eftersom det annars hade varit möjligt att använda sig av den sista punkten i listan över hinder. Tillägget innebär dock större tydlighet för både provdeltagare och Trafikverket.

Bedömning av körprov

För denna del anser Transportstyrelsen att det bara finns ett regleringsalternativ. Transportstyrelsen föreslår att rubriken som gäller bedömning av körprov och den efterföljande paragrafen i 2012:41 ändras så att den inte längre bara gäller prov vid Trafikverket och Försvarsmakten eftersom de krav som ställs gäller alla körprov.

Fordon vid körprov behörighet B

Ett undantag som föreslogs i rapporten om fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet angående vilka fordon som får användas vid körprov för behörighet B gällde fordon som tillhandahölls av gymnasieskola. Om det nuvarande förslaget till förordningsändring träder i kraft innebär det att fordon som innehas av Trafikverket, trafikskolor eller gymnasieskolan får användas vid körprov för behörighet B. Något undantag för gymnasieskolans fordon är därför inte aktuellt. Vi vill dock förtydliga att det inte gäller alla elever utan bara de som utbildas för körkort inom ramen för sin utbildning¹³.

Regleringsalternativ 1 (Transportstyrelsens förslag):

Undantag från kravet i körkortsförordningen ges för sökande som innehar ett körkortstillstånd med villkor om anpassat fordon och vars bil särskilt har utrustats för honom eller henne.

Som en följd av att övriga måste använda fordon som tillhandahålls av Trafikverket, trafikskola eller gymnasieskola tas också undantaget från kravet på dubbelkommando bort för prov som görs efter föreläggande eller för upphävande av villkor.

När det gäller körprov i anpassade fordon ställs krav på att fordonet högst ska väga 3 500 kg, ska kunna köras med en hastighet av minst 100 km/tim och vara utrustad med extra invändig backspegel för passagerare i framsätet och huvudstöd för framsätena.

Eftersom det redan står i körkortsförordningen att den som gör körprov ska tillhandahålla lämpligt fordon tas meningen om att sökanden själv ska tillhandahålla ett sådant fordon bort.

Regleringsalternativ 2:

Undantag ges för sökande som

¹³ För närmare information se broschyren [Förarutbildning inom gymnasieutbildning och kommunal vuxenutbildning - Skolverket](#)

1. förelagts om att ge in bevis om godkänt förarprov enligt 10 kap. 6 § körkortslagen (1998:488),
2. innehar ett körkortstillstånd med villkor om anpassat fordon och vars bil särskilt har utrustats för honom eller henne, eller
3. avlägger körprov för upphävande av villkor med begränsning till fordon med automatisk växellåda.

Krav på fordon vid riskutbildning för motorcykel Regleringsalternativ 1 (Transportstyrelsens förslag)

För att minska skillnader mellan kraven som ställs vid riskutbildning och vid förarprov ska det vara möjligt att använda eldrivna motorcyklar även vid riskutbildningen. Det möjliggör också användningen av mer miljövänliga fordon vid riskutbildningen.

För att minimigränsen för kubik vid riskutbildning för A2 ska vara likvärdig som vid förarprov sänks den till 245 cm³. Trots att det innebär viss skillnad mellan kraven för riskutbildning och för förarprov sänks minimigränsen för A vid riskutbildning också till 245 cm³.

Regleringsalternativ 2:

Alternativ 2 innebär att ha precis samma fordonskrav vid riskutbildningen som vid förarprovet. Kraven vid förarprovet för behörigheterna A1, A2 och A regleras i TSFS 2015:15:

För behörighet A1 ska motorcykeln ha en nettoeffekt av högst 11 kW. Om motorcykeln drivs av en förbränningsmotor ska den ha en cylindervolym av minst 120 cm³ och högst 125 cm³ samt ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt av högst 0,1 kW/kg. Om motorcykeln drivs av en elektrisk motor ska förhållandet mellan nettoeffekt och tjänstevikt vara minst 0,08 kW/kg och högst 0,1 kW/kg.

För behörighet A2 ska motorcykeln ha en nettoeffekt av minst 20 kW och högst 35 kW. Om provfordonets originalutförande har ändrats får fordonet inte ha sitt ursprung i ett fordon med en nettoeffekt högre än 70 kW. Om motorcykeln drivs av en förbränningsmotor ska den ha en cylindervolym av minst 245 cm³ samt ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt av högst 0,2 kW/kg. Om motorcykeln drivs av en elektrisk motor ska förhållandet mellan nettoeffekt och tjänstevikt vara minst 0,15 kW/kg och högst 0,2 kW/kg.

För behörighet A ska motorcykeln ha en nettoeffekt av minst 50 kW och en tjänstevikt som överstiger 175 kg. Om motorcykeln drivs av en förbränningsmotor ska den ha en cylindervolym av minst 595 cm³. Om

motorcykeln drivs av en elektrisk motor ska förhållandet mellan nettoeffekt och tjänstevikt vara minst 0,25 kW/kg.

Krav på skyddsutrustning

För denna del anser Transportstyrelsen att det bara finns ett regleringsalternativ. Transportstyrelsen föreslår att formuleringen av kravet i TSFS 2009:26 ändras för att klargöra att det först är när en skada påverkar funktionen som den utgör ett problem.

Kunskapsprov för traktorkort

För denna del anser Transportstyrelsen att det bara finns ett regleringsalternativ.

För kunskapsprov för traktorkort är Transportstyrelsens förslag att i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:50) om kunskapsprov för traktorkort införa samma försäkran som provdeltagarna lämnar vid kunskapsprov gällande körkortsbehörigheterna. De får då försäkra att de inte avser att använda otillåtna hjälpmedel eller på annat sätt vilseleda vid provet. Om den blivande föraren inte undertecknar en sådan försäkran ses det som ett hinder för att få genomföra provet. Några språkliga förändringar föreslås också.

I föreskrifterna föreslås även ändringar avseende prov med tolk. Tiden vid anpassat muntligt prov med tolk ändras till 120 minuter i stället för 90. Tid för kunskapsprov med tolk definieras till högst 100 minuter. Formuleringen om att Trafikverket ska anlita tolk tas bort som en följd av att detta redan regleras i Förvaltningslagen.

4. Vilka är berörda?

De som berörs av föreslagna regleringar är:

- handledare och elever som avser att övningsköra privat
- personer som ska avlägga kunskapsprov vid Trafikverket
- blivande traktorförare som inte behärskar det svenska språket fullt ut eller som är i behov av tolk på grund av allvarlig hörsel- eller talskada
- de som hjälper provdeltagare att fuska med hjälp av tekniska hjälpmedel
- de provdeltagare som genomför körprovet för behörighet B till följd av ett föreläggande eller för att häva villkor samt de som har behov av att göra körprovet i ett anpassat fordon
- de som har många handledargodkännanden
- de som rapporterar uppgifter om genomförda prov eller utbildningar (Trafikverket, Försvarmakten, trafikskolor, riskutbildare och andra utbildningsanordnare med tillstånd, gymnasieskolor och kommunal vuxenutbildning)
- riskutbildare och deltagare i riskutbildningen för motorcykel
- Trafikverket

- Transportstyrelsen

Förutom de som nämns ovan kan Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten och Sveriges domstolar beröras i de fall polisanmälan görs vid provfusk eller vilseledande rapportering.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

(X) 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.

De företag som berörs av föreslagen reglering är olika typer av utbildningsanordnare med tillstånd (t.ex. trafikskolor och riskutbildare). Den 22 mars 2021 fanns 1200 tillståndshavare. Transportstyrelsen bedömer att regleringen inte får effekter av betydelse för tillståndshavarna. Nedan beskrivs de direkta och indirekta effekter som regleringen skulle kunna få.

Handledning

Begränsningen av antal elever en handledare får handleda gäller inte personer som i sin anställning har till uppgift att vara handledare (4 kap. 8 c § körkortsförordningen). Den nya gränsen för hur många man får handleda är avsedd att ge en tydligare signal om var gränsen till illegal utbildning går. Om illegal utbildningsverksamhet minskar ger det i förlängningen sundare konkurrens. Åklagarmyndigheten menade i sitt remissvar till regeringen att den föreslagna begränsningen till fem handledartillstånd sannolikt skulle ha såväl positiva som negativa konsekvenser. En negativ följd skulle kunna vara att illegala trafikskolor i större utsträckning då genomför övningskörningar utan handledartillstånd.

Rapportering

Kravet på att rapportörer ska intyga på heder och samvete kan medföra att utbildningsanordnare med tillstånd måste införa nya rutiner för att sammanställa och rapportera information, men kravet på att informationen ska vara korrekt är däremot inte nytt. För att kvalitetssäkra den information som rapporteras in bör dock företagen ha en genomtänkt process där det är tydligt vem som lämnat uppgiften, där det är svårt att manipulera uppgifter och där eventuella oriktiga uppgifter kan spåras till källan. Det kan hända att striktare rutiner, åtminstone inledningsvis, kan medföra ökade kostnader för företagen, exempelvis om en administratör behöver genomföra ytterligare

kontroller innan rapportering. Å andra sidan kan också tänkas att förändringar resulterar i en mer effektiv process för rapportering.

Krav på fordon vid riskutbildning för motorcykel

Förändrade krav på fordon som används vid riskutbildning för motorcykel kan komma att leda till att utbildare köper in andra motorcyklar framöver. Det förekommer i dagsläget att man använder modifierade tyngre motorcyklar för att uppfylla kraven för cylindervolym. Om utbildare tillåts använda såväl mindre som eldrivna motorcyklar ger det fler möjligheter till ett varierat utbud av fordon i utbildningen. Sänkningen av minsta möjliga cylindervolym för A2 kanske inte omedelbart ger effekter, men på sikt när företagen byter ut sin maskinpark. De har större möjligheter att välja de fordon de anser vara mest lämpliga. Fordon med lägre effekt innebär vanligtvis lägre inköpskostnad.

Krav på skyddsutrustning

Att skyddsutrustning inte ska vara skadad så det påverkar funktionen är självklart och medför ingen skärpning eller lättnad i sak jämfört med tidigare.

5.2 Medborgare

Fusk vid förarprov

De som gör kunskapsprov på Trafikverket måste placera sina tillhörigheter på anvisad plats vid provtillfället, vilket gör det svårare att använda otillåtna hjälpmedel under kunskapsprovet.

Kunskapsprov för traktorkort

De som gör kunskapsprov för traktorkort måste intyga att de inte ska använda otillåtna hjälpmedel eller på annat sätt vilseleda vid provet. Om de inte gör det betraktas det som hinder för prov. Om de fuskar trots en sådan försäkran kan de åtalas för osann försäkran. Personer som hjälpt dem att fuska kan åtalas för medhjälp till osann försäkran. Under 2020 genomfördes 619 kunskapsprov för traktorkort¹⁴. De som behöver tolk vid sådana prov får mer tid på sig.

Handledning

I och med att det nya förslaget gäller antal elever i stället för antal godkännanden finns ingen begränsning för hur många olika behörigheter handledningen avser för varje elev. Däremot får de som vill handleda fler än fem elever inte göra det om de inte fått undantag. Om man övningskör utan handledarstillstånd kan ansvar för tillåtande av olovlig körning enligt 3 § 3

¹⁴ Enligt uppgift från Trafikverket Förarprov 2021-04-27

st. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott kunna aktualiseras för handledarna. Det sker för övrigt redan idag.

Det är möjligt att ansöka om undantag från regeln (vilket dock är förenat med en avgift på 1 500 kr). I dagsläget har en procent av alla registrerade handledare fler än fem elever, vilket motsvarar 8 647 handledare. Även om det är få som ansökt om undantag från gränsen på 15 godkännanden har det förekommit flera förfrågningar, huvudsakligen från personer med anställning i skolor, på flyktingförläggningar eller andra organisationer, om möjligheter att få övningsköra ideellt med fler elever. Det är inte så konstigt att det är just i sådana sammanhang som möjligheten att övningsköra med fler elever efterfrågats. Begränsningen av antal elever man får handleda kan orsaka problem för personer som ideellt vill hjälpa nyanlända övningsköra. Många blivande förare övningskör med sina föräldrar men för de som inte har den möjligheten kan det vara svårt att hitta någon handledare. För exempelvis nysvenskar som saknar föräldrar eller bekanta som uppfyller kraven för handledare kan ytterligare begränsning medföra att det är ännu svårare att övningsköra privat och lagligt.

En av de remissinstanser som skickade svar till regeringen efter att förslaget om åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet skickats ut på remiss var Sveriges MotorCyklister (SMC). De påtalade att eftersom genomsnittsåldern på en elev som tar A-kort är 35 år är det ofta kompisar, kollegor eller motorcykelklubbmedlemmar som ställer upp som handledare, ibland som ett resultat av kontakter via sociala medier, men såg det ändå som rimligt att sänka antalet godkännanden. De som var handledare före 2012 måste dock själva kontakta Transportstyrelsen för att ta bort sådana godkännanden eftersom de, till skillnad från senare godkännanden, inte löper ut efter fem år. Även om SMC menar att det vore praktiskt om handledarskapet avslutas i och med att eleven tar körkort skulle det motverka idén med en begränsning av antalet elever. Om man kan ta nya elever så fort en blir klar skulle det kunna bli betydligt fler än 15 (eller fem) över en femårsperiod även om man inte har fler än så åt gången.

Hinder för prov

Om man motsätter sig att lämna sina tillhörigheter på anvisad plats utgör det hinder för prov.

Fordon vid körprov behörighet B

Personer som har krav på anpassning i sitt körkortstillstånd kan även fortsättningsvis genomföra körprovet. Några ytterligare krav ställs dock på dessa fordon efter önskemål från Trafikverket, vilket möjligtvis kan leda till andra val i samband med fordonsanpassning och en mindre utgift i samband med provtillfället. Personer som förelagts prov och personer som gör

körprov för att häva villkor kan fortsättningsvis inte använda sina egna fordon utan måste hyra fordon från Trafikverket eller trafikskola.

Krav på fordon vid riskutbildning för motorcykel

I och med att lägsta gränsen för cylindervolym ändras för riskutbildningen för A2 och A ger det fler fordonsalternativ, vilket kan underlätta för korta personer att hitta lämpliga fordon i A2-klassen.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Fusk vid kunskapsprov

Trafikverket bör utarbeta nya rutiner vid provet så att det blir svårare att använda otillåtna hjälpmedel men att deltagarna ändå kan förvara sina medhavda tillhörigheter på ett säkert och tryggt sätt. Trafikverket bedömer att inköp av eventuella skåp eller liknande medför en extra kostnad på omkring en miljon (plus installation för ca 100 000) och att interna kostnader för nya arbetssätt uppgår till ca 100 000¹⁵.

Kunskapsprov för traktorkort

Författningskrav på intygande vid kunskapsprov för traktorkort ger bättre stöd för åtal för osann försäkran.

Försäkran vid traktorprov bedöms inte medföra någon kostnad för Trafikverket. Trafikverket påverkas av att provtiden för kunskapsprov för traktorkort utökas för prov där tolk används blir 10 minuter längre. Under 2020 genomfördes 5 kunskapsprov för traktorkort med tolk. Trafikverket kan fortsättningsvis pröva behovet av tolk utifrån förvaltningslagens bestämmelser och behöver inte förhålla sig till Transportstyrelsens föreskrifter. Av 13 § förvaltningslagen framgår att en myndighet ska använda tolk och se till att översätta handlingar om det behövs för att den enskilde ska kunna ta till vara sin rätt när myndigheten har kontakt med någon som inte behärskar svenska. En myndighet ska under samma förutsättningar använda tolk och göra innehållet i handlingar tillgängligt när den har kontakt med någon som har en funktionsnedsättning som allvarligt begränsar förmågan att se, höra eller tala. Rätten till tolk påverkas inte av föreskriftsförändringen men det specificeras inte längre hur Trafikverket ska administrera det hela.

Felaktig hänvisning och hinder för prov

Det blir tydligare hur reglerna för hinder vid prov ska tillämpas vid Trafikverket när den felaktiga hänvisningen i listan över hinder vid kunskapsprov korrigeras och en punkt tillkommer i listan över hinder för körprov. Det blir mindre risk för missförstånd av reglerna, vilket underlättar

¹⁵ Enligt uppgift från Trafikverket 2020-05-20

Trafikverkets arbete. Om en avvisning överklagas finns tydligare grund för beslutet.

Rapportering

Transportstyrelsens tillsynsverksamhet undersöker, liksom idag, om det finns skäl att tro att rapporteringen inte stämmer. En skriftlig försäkran ger bättre underlag för ett eventuellt åtal om osann försäkran eller osant intygande. För att ansvar för osann försäkran ska kunna komma i fråga krävs att den osanna uppgiften har lämnats uppsåtligen. När det gäller eventuell polisanmälan till följd av felaktig rapportering bör Transportstyrelsen göra en preliminär bedömning om det finns uppsåt bakom. Även om man inte ska godta otillfredsställande rutiner kan det i enskilda fall finnas omständigheter som gör att en polisanmälan inte är en rimlig åtgärd.

Dokumentation

Eftersom dokumentation av provverksamheten redan tidigare omfattats av överenskommelser mellan Trafikverket och Transportstyrelsen utgör inte den nya regleringen något ytterligare krav för Trafikverket, men kan bidra till att överenskommelsen efterlevs.

Den nya paragrafen om dokumentation av prov tydliggör förväntningarna avseende dokumentation vid körprov i gymnasieskolan och vid den kommunala vuxenutbildningen. De föreslagna paragraferna om dokumentation av prov bör ge Transportstyrelsen bättre underlag för tillsynsverksamhet och uppföljning.

Bedömning av körprov

Genom den ändrade rubriken och efterföljande paragraf i TSFS 2012:41 blir det tydligare hur bedömning av körprov ska ske vid gymnasieskola och vid den kommunala vuxenutbildningen. Missförstånd kan undvikas och skolornas arbete underlättas.

Fordon vid körprov behörighet B

De föreslagna undantagen leder sannolikt till att något färre prov sker med fordon utan dubbelkommando. Detta, tillsammans med något ändrade krav på anpassade fordon vid körprov för behörighet B ger ökad säkerhet för förarprövarna. Trafikverket måste anpassa sitt bokningssystem och sin information utifrån de nya förhållandena, men kostnaden beräknas rymmas inom ramen för lagd budget.¹⁶

Handledning

Liksom tidigare har handledare möjlighet ansöka om att få handleda fler än det tillåtna antalet elever. Dessa ansökningar hanteras av Transportstyrelsen.

¹⁶ Enligt uppgift från Trafikverket 2021-05-18

Efter att antalet godkännanden år 2012 begränsades till femton har endast sex ansökningar om undantag kommit in och samtliga har avslagits eftersom de bedömts utgöra verksamhet som kräver tillstånd. En begränsning till fem elever kan leda till fler undantagsärenden. Det är svårt att bedöma hur stort behovet av undantag kommer att bli men om man fördelar antalet handledare som idag har fler än fem elever på de fem år ett godkännande gäller och antar att omkring en tiondel av dessa är intresserade av att söka undantag skulle det innebära drygt 170 undantagsansökningar per år¹⁷.

Troligtvis kommer det att vara flest ansökningar under det första året. I samband med de första ansökningarna kommer också handläggningstiden att vara längre eftersom det blir nya avvägningar att diskutera för varje fall. När praxis etablerats kommer det att bli mindre diskussioner och kortare handläggningstider. Sannolikt kommer det också in färre ansökningar om det finns mer underlag för att förutse vilka omständigheter som kan leda till undantag. Vi antar att den föreslagna höjningen av provningsavgiften från 1 500 till 3 000 kr från 1 januari 2022 kan komma att begränsa hur många som söker undantag.

Oavsett avgiften så kräver ett ökat antal ansökningar resurser från Transportstyrelsen, vilket i dagsläget inte finansierats. Avgiften går inte direkt till Transportstyrelsens verksamhet utan in i stadskassan. Transportstyrelsens verksamhet finansieras sedan från det anslag som regeringen beslutat om.

En uppskattning är att en ansökan kan kräva cirka 3 timmars arbetstid i genomsnitt sedan en praxis etablerats. De ansökningar som kommer in från början, innan praxis etablerats, kommer att behöva diskuteras med fler personer och därmed ta längre tid.

Om vi räknar med 150 ansökningar det första året och att de 50 första ansökningarna tar ungefär 6 timmar var och de efterföljande 100 ansökningarna i genomsnitt 3 timmar, blir kostnaden för Transportstyrelsen cirka 510 000.¹⁸ Om det därefter skulle komma in ca 100 ansökningar per år skulle det utifrån den beräkningsmodellen innebära en kostnad på 255 000 kronor per år.¹⁹

Antalet ansökningar kan komma att minska då den nya begränsningen har blivit mer känd och accepterad, vilket då minskar arbetsbördan och kostnaderna för Transportstyrelsen.

¹⁷ 8 647/5*,1=172,94

¹⁸ 600 timmar x 850 kr

¹⁹ 300 timmar x 850 kr

Transportstyrelsen måste ändra i systemen för att sätta spärrarna på en annan nivå och utifrån elever i stället för godkännande. Kostnader för ändringar av register och system till begränsning fem elever per handledare beräknas uppgå till 250 000 kronor²⁰.

Rapportering

Även system för rapportering måste kompletteras med intygande på heder och samvete. Det gäller både system hos Trafikverket och Transportstyrelsen. Om Transportstyrelsens egna anställda gör detta beräknas kostnaden uppgå till 480 000–610 000 kronor. Om uppgiften överläts till konsulter beräknas kostnaden uppgå till 900 000–1 150 000 kronor²¹. Trafikverkets kostnad för ändringar i IT-system beräknas rymmas inom ordinarie förvaltningsarbete.²²

Om det i föreskriften införs ett krav om att rapportering lämnas på heder och samvete och att rapportören därmed förbinder sig att rapportera enligt Transportstyrelsens föreskrifter skulle det finnas bättre förutsättningar för att fusk skulle bedömas som brottet osann försäkran enligt 15 kap. 10 § Brottsbalken eller osant intygande enligt 15 kap. 11 §.

5.4 Externa effekter

De ändrade kraven på motorcyklar vid riskutbildning kan bidra till att fler utbildare så småningom väljer att köpa el-motorcyklar, vilket i någon mån kan påverka nivån av buller och utsläpp i anslutning till trafikövningsplatser. Kanske kan det också på sikt bidra till att fler av de som går utbildningen så småningom väljer el-motorcyklar, vilket kan bidra till att uppnå utsläppsmål.

Om man får bukt med fusk på förarprov och felaktig rapportering är det gynnsamt för trafiksäkerheten.

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

6.1 Handledning

En nackdel med att utgå från antal godkännanden i stället för elever är att det för närvarande finns tretton olika körkortsbehörigheter som en person, åtminstone i teorin, kan vara handledare för. Även om det bedöms vara osannolikt att många vill och kan ha så många godkännanden för samma elev är det en möjlighet vi inte ser anledning att begränsa.

²⁰ Enligt uppgift från avdelning Körkort, Transportstyrelsen, 2021-05-06

²¹ Enligt uppgift från avdelning Körkort, Transportstyrelsen, 2021-05-06

²² Enligt uppgift från Trafikverket 2021-04-18

En sänkning till högst tre, fem eller sju elever kan bidra till att tydliggöra en gränsdragning mellan privat handledarskap utan förvärvssyfte och yrkesmässig utbildning som kräver tillstånd. Då det främst är fråga om signalvärdet är det svårt att bedöma effekten av respektive antal på den illegala verksamheten, men en gräns vid fem har föreslagits vid ett flertal tillfällen.

I regleringsalternativ 1 föreslås en sänkning till fem elever. Den föreslagna gränsen vid fem elever har stort stöd bland intressenter och är mer utvald för signalvärdet än de praktiska konsekvenserna, men det är förhållandevis få som har fler elever än så. Enligt VTI:s studie som utgick från besluten under 2016 var det endast 0,3 procent av handledarna som handledde fler än fem elever. Då var det 597 handledare som hade fler än fem godkännanden. I dagsläget har en procent av alla registrerade handledare fler än fem elever, men det rör sig ändå om 8 647 handledare. Bland dessa finns ett okänt antal som fått godkännande som handledare före 1 februari 2012 och som gäller utan tidsbegränsning. För att dessa ska tas bort krävs att handledaren begär det. Blev man godkänd som handledare efter detta datum gäller handledarbeviset i fem år från beslutsdatumet, oavsett om eleven tar körkort eller inte.

I regleringsalternativ 2 föreslås en sänkning till sju elever. I dagsläget har 5 068 handledare fler än sju elever. Om nuvarande fördelning är representativ för framtiden skulle omkring 3 500 färre ha behov av att söka undantag om man skulle sätta gränsen för antalet till sju jämfört med fem. Om man i stället skulle dra gränsen vid tre, som i regleringsalternativ 3 skulle det vara drygt 15 500 fler (och skapa problem för familjer med fler barn). Därmed inte sagt att alla inom detta spann har behov av att söka undantag eftersom dessa siffror även inkluderar godkännanden för personer som redan tagit körkort²³. En lägre gräns än 15 kommer dock sannolikt att medföra fler ansökningar om undantag än de sex som förekommit de senaste nio åren. Dessa måste Transportstyrelsen vara beredda att hantera.

6.2 Rapportering

För närvarande är det endast några få från varje utbildare som har tillgång till Transportstyrelsens system för rapportering. Om alla lärare skulle rapportera in i systemet skulle väldigt många få tillgång till rapportsystemet och potentiellt ställa till oreda eftersom de inte är vana användare. Transportstyrelsen anser därför att det är mer ändamålsenligt att rapportörerna intygar uppgifternas korrekthet (regleringsalternativ 1) och att utbildarna får se till att ha rutiner som säkerställer uppgifternas spårbarhet och kvalitet.

²³ I avsnitt 5.3 finns ett resonemang kring möjligt antal ansökningar

6.3 Krav på fordon vid körprov behörighet B

Det är nödvändigt att ge undantag för anpassade fordon för att de personer som behöver sådana ska ha möjlighet att ta körkort.

Dubbelkommando är en förutsättning för en säker arbetsmiljö för förarprovare och ger möjlighet att undvika farliga trafiksituationer trots förare som inte har nödvändiga kunskaper och färdigheter. När det gäller föreläggandeprov och hävandeprov har vi efter diskussion med Trafikverket kommit fram till att dubbelkommando krävs av trafiksäkerhetsskäl. Trafiksäkerheten och förarprovarens arbetsmiljö väger tyngre än individernas kostnader och preferenser. Det föreslås därför inget undantag för dessa prov i regleringsalternativ 1.

De tidigare undantagen för körprov med anpassade fordon var väl svepande. Att ge undantag från den högre viktgränsen strider mot körkortslagens definition av vilka fordon som kan köras med behörighet B²⁴. Att ställa krav på nackstöd och backspegel ger en säkrare situation för förarprovarena. Kravet på den hastighet fordonet ska kunna uppnå regleras i körkortsdirektivet²⁵.

Regleringsalternativ 2 bygger på tanken att de som gör prov efter föreläggande ska få använda den bil de är van vid eftersom det är den de kommer att använda och som ger de bästa förutsättningarna för att ge en rättvis bild av deras förmåga. Annars måste dessa, som förmodligen redan är i en pressad situation, dessutom hantera en för dem obekant bil, vilket skulle kunna medföra att de presterar sämre och förlorar sitt körkort – ett hårt slag.

Ett godkänt prov ger dock provdeltagarna möjlighet att framföra alla fordon som kräver behörighet B, inte bara det egna, så det måste kunna ske trafiksäkert. Även idag görs många prov i Trafikverkets bilar. De förarprovare som genomför den här typen av prov har möjlighet till större flexibilitet för att inte orsaka onödig stress i situationen.

De som ska häva villkor automat är inte tvungna att hyra annan bil. När det gäller sådana prov är det dock redan idag en majoritet som väljer att göra provet i Trafikverkets fordon.²⁶ Grunden till att ge undantag för hävande av villkor är att dessa personer redan har körkort och bedömts som tillräckligt trafiksäkra för att köra på egen hand. Denna förmåga bör kvarstå även vid hävandeprov, men Trafikverket menar att det inte ser ut så i verkligheten och drar paralleller till taxiproven där man nu övergått till att kräva

²⁴ 2 kap. 5 § körkortslagen

²⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (omarbetning)

²⁶ Enligt uppgift från Trafikverket 2021-05-17

dubbelkommando. Det är visserligen få körprov som gäller hävande av villkor (mindre än 1 % av körproven för behörighet B) men en stor andel underkänns (mer än 60 % under åren 2018-2020).²⁷

Frånvaron av dubbelkommando i dessa bilar medför en mer osäker arbetssituation för förarprövarna. Att undantagen för anpassade fordon kvarstår gör det enklare för de som gör provet i sådana.

6.4 Krav på fordon vid riskutbildning för motorcykel

När det gäller krav på fordon vid riskutbildning för behörighet A och A2 innebär alternativ 2 att tillämpa samma krav som vid förarprovet för dessa behörigheter. I så fall skulle minimigränsen vid riskutbildningen för A2 sänkas till 245 cm³ och för A skulle den höjas till 595 cm³.

Transportstyrelsen har låtit branschen komma med synpunkter på flera möjliga lösningar när det gäller fordonskraven vid riskutbildning för motorcykel.

En synpunkt var att det vore bra om trafikskolorna hade fler motorcyklar med cylindervolym 250-400 cm³, så att A2 verkligen blir en egen klass. Nu är det ofta frågan om större motorcyklar med en cylindervolym på 600-800 cm³ där man har ”strypt” motoreffekten för att motsvara effektgränsen för behörighet A2. Även för de elever som senare kör upp med en A-motorcykel kan det vara bra att börja bygga upp sin körteknik med en mindre cykel. Kanske blir de så nöjda med den att de väljer att köpa en sådan i stället för en mer effektstark cykel vilket kan ge positiva effekter i olycksstatistiken. För närvarande är kubikkravet vid riskutbildning minst 395 cm³ för både A och A2 och nästan alla trafikskolornas motorcyklar för dessa behörigheter uppfyller det kravet. Om man skulle införa ett krav på minst 595 cm³ för A skulle det inte finnas så stort intresse av att köpa mindre fordon eftersom fler utbildas på A än A2 och de mindre motorcyklarna upplevs som mer begränsande för trafikskolans verksamhet.

Transportstyrelsens bedömning är att en sänkning av minimigränsen för såväl A2 och A till 245 cm³, som i regleringsalternativ 1, gör regelverket mer konsekvent, med tanke på EU-direktiv och provföreskrift, samtidigt som frånvaron av en maxgräns för A2 och tillåtelse att använda elmotorcyklar ger fler möjligheter för branschen och provdeltagarna när de väljer motorcyklar utan att tvinga dem att omedelbart förändra fordonsparken. Att motorcyklar med lägre effekt är billigare kan dock locka utbildare att välja sådana fordon.

Ett argument för att en sänkning av gränsen för såväl A2 och A till 245 cm³ är möjlig är att det inte är manövrering av fordonet som är syftet med

²⁷ Enligt uppgift från Trafikverket 2021-05-19

riskutbildningen. De upplevelser och insikter som man vill få fram under en riskutbildning avgörs mer av motorcykelns karaktär än av dess motorkubik. Även de som gör riskutbildningen med lätt motorcykel, A1, får upplevelser och insikter. En person som har A1-körkort och vill ta A2 eller A behöver inte göra om kunskapsprov och riskutbildning, men däremot körprovet eftersom det är då fordonshanteringen bedöms. Vid rapporteringen av riskutbildningen anges inte vilken typ av motorcykel som använts.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsen har bemyndigande att föreskriva om regler om förarprov enligt 8 kap. 5 § körkortsförordningen (1998:980) och 7 kap. 2 § militärtrafikförordningen (2009:212).

Transportstyrelsen har bemyndigande att meddela föreskrifter om begränsning av det antal godkännanden som en handledare får inneha samtidigt enligt 8 kap. 3 a § körkortsförordningen.

Transportstyrelsen har bemyndigande att meddela föreskrifter om tillsyn över utbildningsverksamheten och kunskapsproven för moped klass II, snöskoter, terränghjuling och AM enligt 13 § förordningen (2009:186) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Transportstyrelsen har bemyndigande att meddela föreskrifter om introduktions- och riskutbildning enligt 8 kap. 3 a och b §§ körkortsförordningen.

När det gäller bemyndigande att besluta om undantag från kommande krav i 3 kap. 11 § körkortsförordningen som rör vilka fordon som ska användas vid körprov för behörighet B är det under beredning men i skrivande stund inte beslutat.

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

8.1 Körkortsdirektivet

I Europaparlamentet och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006, körkortsdirektivet, om körkort finns viss reglering avseende körkort och förarprov. Körkortsdirektivet reglerar bara vissa delar av körkortsområdet och innehåller även minimikrav och utgör därför så kallad minimiharmonisering. De delar av körkortsdirektivet som främst är relevanta för reglering om förarprov är bilaga II till körkortsdirektivet, där det bland annat regleras att förarprovet ska bestå av ett kunskapsprov och ett körprov samt vad dessa prov ska omfatta. Även bilaga IV till

körkortsdirektivet är relevant för förarprovsvksamheten. Där regleras minimikrav på personer som ska fungera som förarprovare vid körprov. Transportstyrelsen föreslår att hastighetsundantaget för anpassade fordon ska tas bort och att även anpassade fordon ska kunna köras i 100 km/tim vid körprov. Ändringen medför att direktivets minimikrav i bilaga II punkt 5.2 uppfylls.

Övriga föreskriftsändringar som föreslås i detta arbete är dock inte relevanta för kraven i bilagorna.

8.2 Anmälan av tekniska föreskrifter

Enligt 6 § i förordningen (1994:2029) om tekniska regler ska myndigheter under regeringen göra en anmälan genom Kommerskollegium när de föreslår nya tekniska föreskrifter.

Krav som ställs på en produkt först efter att den släppts ut på marknaden är i anmälningsdirektivets mening inte tekniska specifikationer, utan kan vara anmälningspliktiga ”andra krav”. Detta förutsätter att kraven på ett väsentligt sätt kan påverka produktens sammansättning, natur eller saluföring. Transportstyrelsen bedömer inte att de föreslagna föreskrifterna, på ett väsentligt sätt, kan påverka produktens, i det här fallet motorcykelns, sammansättning, natur eller saluföring.

Avstämning har skett med Kommerskollegium i samband med externremiss.

8.3 Tjänstedirektivet

Av 2 § förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden, som hänvisar till tjänstedirektivet²⁸, följer att nya eller förändrade krav på tjänsteverksamhet ska anmälas till Kommerskollegium. Det står inte helt klart om bedrivande av trafikutbildning är tjänster i direktivets mening. Transportstyrelsen gör dock bedömningen att bedrivande av trafikutbildning ändå får anses vara en tjänst som omfattas av tjänstedirektivet. Dock är det inte fråga om sådana krav som framgår av artikel 15.2 och därför behöver de föreslagna föreskriftsändringarna inte anmälas enligt artikel 15.7.

Avstämning har skett med Kommerskollegium i samband med externremiss.

Transportstyrelsen gör bedömningen att det inte heller är aktuellt att anmäla föreskrifterna enligt artikel 39.5. Detta eftersom Transportstyrelsen bedömer att det inte är aktuellt med tillfälligt tillhandahållande av tjänster av tjänsteutövare som är etablerade i annat land inom EU/EES.

²⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG om tjänster på den inre marknaden, artiklarna 15.7 och 39.5

8.4 Inverkan på de fyra friheterna

De fyra friheterna är fri rörlighet för personer, varor, tjänster och kapital mellan EU-länderna.

Transportstyrelsen bedömer att de föreslagna föreskrifterna inte hindrar fri rörlighet av personer, varor eller kapital.

Vad gäller den fria rörligheten för tjänster så riktar sig flertalet av de föreskriftsförslag som Transportstyrelsen tagit fram mot företag som håller utbildningar och körkortsprov. Krav på tillstånd och att det ska finnas handlingar tillgängliga vid tillsyn är något som redan är reglerat. Det kan vara så att det kan uppfattas som krångligt för det utländska företaget att behöva spara på kunskapsprov i fem år, att dokumenten ska finnas tillgängliga vid tillsyn samt att rapportören ska försäkra på heder och samvete att de uppgifter de lämnar är korrekta. Att det är krångligt innebär inte en inskränkning av den fria rörligheten. Det är inte svårare för ett utländskt bolag att tillhandahålla sina tjänster i Sverige med de föreslagna föreskrifterna. Om det ändå anses inskränka den fria rörligheten för tjänster är inskränkningen nödvändigt för att uppnå tvingande hänsyn till allmänintresset, dvs. trafiksäkerheten. Begränsningen är inte på något sätt diskriminerande och den är proportionerlig.

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

Flertalet av de åtgärder som föreslås kräver, förutom regelutveckling, att olika typer av IT-system anpassas eller tas fram både hos Trafikverket och Transportstyrelsen. IT-utveckling och anpassning av system är en trång sektor i Transportstyrelsen och närmare tidplaner för vilken tid som krävs för nödvändiga systemförändringar behöver tas fram genom en fortlöpande dialog mellan regelutvecklare och systemutvecklare. I de diskussioner som förts hittills har den föreslagna tidplanen för ikraftträdande (1 december) ansetts som realistisk med tanke på systemförändringarna.

Alla som ska handleda måste informeras om de nya begränsningarna och de som ska göra förarprov om de ändringar som gäller för det, men det bör inte vara ett problem att göra det inom den aktuella tidsramen.

Trafikverket kan vilja installera skåp, krokare eller andra förvaringslösningar för att ha någon plats där de kan anvisa provdeltagare att placera sina tillhörigheter, men det är inte ett uttalat krav att Trafikverket ska tillhandahålla sådana anpassningar innan bestämmelserna träder i kraft eftersom det är en möjlighet snarare än ett tvång.

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 miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Den föreslagna regleringen bedöms inte påverka funktionsmålet i någon större utsträckning. Möjligheten att använda motorcyklar med lägre cylindervolym/effekt vid riskutbildningen öppnar dock upp för att ge korta personer större möjligheter att hitta lämpliga fordon. Eftersom kvinnor i genomsnitt är kortare än män kan det leda till mer jämställda villkor under riskutbildningen.

Om inte Transportstyrelsen föreskriver om undantag från den föreslagna ändringen i körkortsförordningen försämras möjligheterna att ta körkort för personer som innehar ett körkortstillstånd med villkor om anpassat fordon och vars bil särskilt har utrustats för honom eller henne.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Fusk vid förarprov kan leda till att en person tilldelas en behörighet utan att ha erforderliga kunskaper och färdigheter, vilket kan påverka trafiksäkerheten negativt. Det kan också bli följden av felaktig rapportering av obligatoriska utbildningar. I och med att denna reglering försvårar för de som avser att fuska på prov och gör att de som inte rapporterar sanningsenligt kan hållas ansvariga för det, vilket bör vara avskräckande, bidrar den till hänsynsmålen. Med tanke på nollvisionen och de trafikpolitiska målen är det viktigt med trafiksäkra och miljömedvetna förare. Regleringsförslagen bedöms inte påverka transportsystemets utformning eller funktion.

C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Sundare konkurrensvillkor och ökade inkomster Får använda elmotorcyklar och fler typer av motorcyklar vid riskutbildning Spårbarhet vid rapportering Kvalitetssäkrad rapportering	Nya rutiner för rapportering kan innebära visst merarbete för vissa Måste spara dokumentation i minst fem år		
Medborgare	Längre tid för tolkade kunskapsprov för traktor Möjlighet att göra prov i egen bil under vissa förutsättningar	Måste lämna tillhörigheter på anvisad plats Behöver se till att fordonskraven uppfylls för anpassade fordon		
	Kan övningsköra för fler behörigheter med varje elev	Kan inte handleda fler än fem elever samtidigt. Vissa kan få svårare att hitta handledare		
	Eventuellt lättare för korta deltagare att hitta riskutbildare med lägre och lättare motorcyklar			

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas	Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
Staten m.fl.		250	Transportstyrelsens ändringar av register och system till begränsning fem elever per handledare och följdkostnader
		480–1 150	Transportstyrelsens kostnad för införande av försäkran vid rapportering
		-	Trafikverkets kostnad för ändringar i bokningssystem och andra IT-system rymt inom ordinarie förvaltningsarbete
		100	Trafikverkets kostnad för nytt arbetssätt
		1 100	Skåp, inkl. installation (Trafikverket)
		510 första året därefter 220	Transportstyrelsens kostnad för handläggning av ansökningar om att handleda fler än 5 elever
	Bättre underlag för tillsyn		
	Korrekt hänvisning och tydligare reglering av bedömning och hinder för prov		
Externa effekter	Eventuellt aningen mindre utsläpp så småningom Färre medtrafikanter som får körkort på felaktiga grunder.		
Totalt		2 440— 3 110	

D. Samråd

Förändringarna har diskuterats med Trafikverket, Skolverket och Försvarmakten vid ett möte den 4 mars. Utöver det har kontakter löpande tagits med Trafikverket för att stämma av olika frågor.

Branschens synpunkter på fordonskrav vid riskutbildning för motorcykel och giltighetstiden för kunskapsprov B har inhämtats via e-postkorrespondens.

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

Susanne Alger, utredare, tel 010-495 45 03
susanne.alger@transportstyrelsen.se

Sophie Söderström, jurist, tel 010-495 68 63
sophie.soderstrom@transportstyrelsen.se