

## Konsekvensutredning av ändring av Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2009:12

### Transportstyrelsens förslag:

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

### A. Allmänt

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

##### 1.1 Bakgrund

För att få köra en moped klass I (som är konstruerad för en hastighet på högst 45 km/timmen) krävs ett körkort med behörighet AM. Till skillnad från andra körkortsbehörigheter finns inte krav på körprov. I körkortsdirektivet<sup>1</sup> är det krav på kunskapsprov för behörighet AM, men medlemsstaterna kan välja att antingen ha ett körprov eller en obligatorisk utbildning. Sverige har valt obligatorisk utbildning. Redan när förarbevis för moped klass I infördes 2000 krävdes utbildning hos behörig utbildare, men när AM infördes i Sverige 2009 höjdes kraven. Det fastställdes också att obligatorisk övningskörning i trafik skulle ingå i utbildningen och att privat övningskörning inte skulle tillåtas (SOU 2005:45). För att få ett sådant körkort ska man alltså genomgå en obligatorisk utbildning och få godkänt på ett kunskapsprov. När behörigheten AM infördes i Sverige 2009 utgick man till stor del från kursplanen för motorcyklar, men tänkte att det skulle vara på en lägre nivå. Man menade att körprov inte var nödvändigt eftersom en obligatorisk utbildning där även körning i trafik ingick infördes. Krav på praktiska moment på fyrhjulig moped (så kallad mopedbil) saknas dock eftersom sådana inte var lika vanliga när AM-utbildningen utformades 2008–2009.

##### 1.2 Nuvarande regler speglar inte dagens behov

Problemen med dagens utbildning är att den bara omfattar tvåhjuliga mopeder, inte fokuserar tillräckligt på riskmedvetenhet och inte alltid ger tillräckligt med tid i trafik för att eleven ska kunna köra självständigt.

Eftersom AM är den enda körkortsbehörighet som inte omfattar ett körprov är det viktigt att eleverna utvecklar tillräckligt goda färdigheter att köra i trafik under utbildningen. Utbildare som idag vill att elever övningskör

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

ytterligare för att uppnå målen kan ha svårt att få gehör från elever och deras föräldrar trots att en längre utbildning ger bättre förutsättningar för att uppnå målen.

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

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

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

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

### 1.3 Fler kör mopedbilar

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

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

och inkluderar både fordon i trafik och avställda fordon. I vägtrafikregistret finns inget fordonsslag benämnt mopedbil. Trafikanalys och Statistiska Centralbyrån (SCB) använder olika definitioner, varför uppgifter om antal mopedbilar 2021 skiljer sig åt. Enligt Trafikanalys är det 16 454 mopedbilar och enligt SCB 13 077.

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

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

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

#### 1.5 Tidsomfattning

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

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

Många utbildare efterfrågar fler undervisningstimmar, exempelvis 11–12 timmar teori, 6 timmar praktik på tvåhjulig moped eller 8 timmar praktik på fyrhjulig moped. Även restriktioner kring hur kompakt utbildningen kan göras har efterfrågats. Argument som framförts är att eleverna behöver tid att smälta nya kunskaper och erfarenheter och reflektera kring dessa. I Transportstyrelsens tillsynsverksamhet har också konstaterats att med kort tid för körning i trafik kan det vara svårt att hinna uppnå en färdighetsnivå där eleverna kan köra självständigt.

## 1.6 Antalet olyckor ökar

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

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

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

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

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

Jämfört med en tvåhjulig moped är mopedbilen en förbättring säkerhetsmässigt, men den har mycket sämre säkerhet än en personbil. När Euro

NCAP krocktestade åtta mopedmodeller (inklusive modeller i mc-utförande), fick ingen mer än två stjärnor av fem möjliga. Detta trots att hastigheten vid testningen var lägre än för personbilar och vissa av mopedbilarna var utrustade med krockkudde (Trafikverket, 2020). Av det krocktest VTI filmat och publicerat på sin webbplats (Krocktester - vti.se) framgår tydligt att en krock med mopedbil kan få allvarliga följder, särskilt om man inte använder bilbälte.

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

Även om allvarliga personskador till följd av olyckor med tvåhjuliga mopeder inte ökat på samma sätt har minskningen av olyckor med moped klass I, som var markant just efter att AM-utbildningen infördes, senare stagnerat. Trafiksäkerhetsarbetet i Sverige utgår ifrån att, på sikt, ingen ska dödas eller allvarligt skadas inom vägtransportssystemet. För att kunna uppnå Nollvisionens<sup>2</sup> etappmål om att antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras till år 2030, och allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent, krävs att man vidtar ytterligare åtgärder.

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

### 1.7 De blivande AM-förarnas utbildningsbehov

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

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

---

<sup>2</sup> Proposition 1996/97:137 Nollvisionen och det trafiksäkra samhället.

problem att det inte finns praktiska moment med fyrhjuliga fordon och hur de ska framföras i trafiken, placering med mera. Det finns utbildare som erbjudit riskutbildning, men intresset har varit lågt.

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

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

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

### 1.8 A-traktorförare

AM-körkort ger behörighet att köra A-traktor men är inte det enda sättet att få köra sådana fordon. Traktorkort ger också behörighet att köra A-traktor. Traktorkortet är inte kopplat till någon obligatorisk utbildning utan endast ett kunskapsprov. För att få traktorkort måste man ha fyllt 16 år, medan åldersgränsen för AM är 15 år. De flesta ungdomar som vill köra A-traktor väljer därför att ta AM-körkort. Utbildningen för AM är inte avsedd för A-traktor, men kan vara den utbildning A-traktorförare får. Förbättringar av AM-utbildningen och möjligheten att utbildas för fyrhjuliga fordon bör ge positiva effekter även för de som väljer att köra A-traktor med AM-körkort. Den 20 mars 2024 fanns, enligt Transportstyrelsens uppgifter, 36 281 traktorer som är ombyggda bilar (A/EPA-traktor) i trafik (och ytterligare 20 305 som var avställda).

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

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

## **2. Vad ska uppnås?**

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

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

### **2.1 Avgränsningar**

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

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

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

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

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

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

Om det inte heller fortsättningsvis blir möjligt att utbilda med fyrhjuliga mopeder får endast de som har körkortstillstånd för mopeder med fler än två hjul utbildas på sådana. Utbildningen kommer inte att ha krav på minsta antal timmar körning i trafik och så få timmar praktisk körning att det finns risk att inte alla klarar av att köra självständigt. Det finns inte heller tillräckligt utrymme för diskussioner kring risker.

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

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

#### **3.3 Regleringsalternativ**

##### **TSFS 2009:12**

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

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

Krav på fordon begränsas inte utifrån antal hjul. Där innehåll i kursplan bara är relevant för mopeder med ett visst antal hjul noteras detta. Av undervisningsplan ska framgå vilket eller vilka slag av mopeder man avser använda vid undervisningen.

Teoriundervisningen och provet omfattar kunskap om alla slags mopeder. Huvuddelen avser sådant som gäller oavsett slag, men det finns också med aspekter som är mer specifika för respektive mopedslag.



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

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

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

Minsta undervisningstid utökas därför från 12 till 17 timmar och specificeras för läroledd teoriundervisning och praktisk undervisning. Minimigränser sätts för körning i gatu- och landsvägstrafik eftersom erfarenhet är en viktig förutsättning för att bli en säkrare förare. Om man jämför med behörighet A eller B, där man dessutom kan övningsköra privat, är det ändå lite tid att både lära sig hantera fordonet och samspela med andra trafikanter i olika trafiksituationer. Grundläggande manöverträning ska ske på verksamhetens övningsplats och vara genomförd innan körning i trafik.

Transportstyrelsen har inte ansett det lämpligt att ange någon begränsning av antalet undervisningstimmar per dygn, vilket efterfrågats av flera remissinstanser. Det införs dock ett allmänt råd<sup>3</sup> som förtydligar att utbildningspassen inte bör vara för långa och att både den teoretiska och praktiska utbildningen bör ske utspritt över flera dagar. Syftet är att gynna god inläring och kunna få den effekt som eftersträvas. Dessa dagar kan fördelas över flera veckor vilket ger utrymme för reflektion både under och mellan undervisningstillfällena. För att de som genomgår utbildningen (främst ungdomar) ska kunna hålla koncentrationen uppe bör inte undervisningspassen vara för långa. Teori och praktik bör varvas. Det är inte lämpligt att ha en hel dag teoriundervisning eller praktisk undervisning.

---

<sup>3</sup> I 1 § Författningssamlingsförordning (1976:725) definieras allmänna råd som "sådana generella rekommendationer om tillämpningen av en författning som anger hur någon kan eller bör handla i ett visst hänseende".

**Ansökan, krav på verksamheten, identitetskontroll och rapportering**

Kravet på lärarens personliga lämplighet tas bort eftersom vi inte anser att vi har bemyndigande att ställa sådana krav. För de flesta av lärarna finns det täckning av detta i annan reglering. Grundkravet är att lärarna ska vara godkända trafiklärare där det i lag och förordning om trafikskolor krävs personlig lämplighet för godkännande (3 § andra stycket förordningen [1998:978] om trafikskolor) och Transportstyrelsen har mandat att återkalla trafiklärarens godkännande om vi finner att denne är olämplig (6 § lagen [1998:493] om trafikskolor).

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

I förslaget specificeras att det ska finnas minst en moped per deltagare vid övningskörning på övningsplats. När det gäller övningskörning i trafik får läraren enligt körkortsförordningen bara ha uppsikt över en elev. Föreskrifterna hindrar inte att en elev följer med som passagerare, men det räknas inte som undervisningstid för den eleven.

Krav på skyddsutrustning specificeras och får en egen rubrik.

Villkor för fjärrundervisning specificeras i förslaget till föreskrifter och kompletteras med ett allmänt råd. Att *som komplement, en mindre del av teoriundervisningen* kan ske som fjärrundervisning innebär att det är mindre än hälften av tiden för de teoretiska delarna som kan komma ifråga. Utifrån erfarenheter från tillsyn begränsas antalet elever vid fjärrundervisning till högst åtta samtidigt för att ge rätt förutsättningar för elevcentrerat lärande och bedömning av måluppfyllelse.

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

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

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

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

#### **Övrigt**

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

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

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

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

De övergångsregler som funnits i de gällande föreskrifterna har nu tjänat ut sin roll och vi har inte sett behov av övergångsregler för de föreslagna föreskrifterna. De som redan har tillstånd kommer att fortsätta att ha tillstånd under de förutsättningar som gäller i de föreslagna föreskrifterna, men måste lämna in nya undervisningsplaner. Rapportering av utbildning enligt de nu gällande föreskrifterna ska ske senast 30 november 2025.

Kunskapsprov kan genomföras oavsett om de fått utbildning enligt gällande eller föreslagna föreskrifter, men om det genomförs efter 30 november 2025 kan det innehålla vissa frågor om innehåll som inte omfattats av innehållet i den gällande kursplanen.

#### **4. Vilka är berörda?**

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

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

## 5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

### 5.1 Företag

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

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

### 5.2 Enskilda

I dagsläget kostar en AM-utbildning omkring 5 000–7 000 kronor. En utökad utbildning bör ge bättre förberedda förare, men medför också ökade kostnader för individen. Exakt hur stora beror på marknaden, men om man utgår ifrån att utbildarens kostnad för en lärare uppgår till 1 000 kronor/timme som ska fördelas på eleverna som undervisas (max 16 vid teoriundervisning, max fyra vid manöverträning på övningsplats och en vid körning i trafik) och beaktar det föreslagna antalet undervisningstimmar kan kostnaden öka med ca 3 000 kronor eller mer. Kostnadsberäkningen omfattar dock inte alla utbildarens kostnader. Exempelvis ingår inte kostnader för inköp, försäkring och reparationer. Enligt STR kan kostnad om 2 500 kronor tillkomma per kurs för omkostnader för fyrhjuling moped.

Det är svårbedömt hur stor effekt ökade kostnader har på hur många som väljer att ta AM-körkort, men med tanke på att kostnaden ökar är det sannolikt att färre har råd att ta AM-körkort. I en enkätundersökning som genomförts av VTI (Selander et al., 2023), där visserligen bara 17 procent svarade, angav 17 procent av föräldrarna att de kunde betala upp till 500 kronor ytterligare för AM-utbildningen. Strax under 30 procent av föräldrarna kunde betala upp till 1 000 kronor ytterligare för utbildningen och mer än 20 procent 2 000 kronor eller mer. Dock önskade närmare nio av tio föräldrar att ungdomarna hade fått någon form av praktisk körning med fyrhjulingt fordon hos utbildaren.

Vid de praktiska timmarna kommer den utökade utbildningstiden kunna användas till att översätta kunskapen från teoretiskt kunnande till praktisk färdighet. Att det finns ett minimikrav på antal timmar i trafik innebär att eleven får mer utbildning och erfarenheter av körning i trafik, vilket ökar möjligheterna att uppnå självständighet vid körning. Det medför fler timmar enskild undervisning, vilket är dyrare än om en hel grupp delar på lärarkostnaden. De ökade kostnader som ändringarna medför får anses vara acceptabla med tanke på den trafiksäkerhetsvinst som kan uppnås. Om den förändrade utbildningen lyckas göra mopedförarna mer riskmedvetna bör trafiksäkerheten öka. Det förutsätter dock att AM-förarna bara kör de fordon

de utbildats för. Den omständigheten att körkortsbehörigheten inte är begränsad till det fordonsslag man utbildats för kan leda till ökad risk för olyckor och osäkerhet i trafiken. För ungdomar kan vårdnadshavares inställning till att de utbildas för mopeder med samma antal hjul som de avser att köra spela stor roll för om förändringen leder till säkrare förare. Det föreligger en risk att man väljer utbildning för tvåhjulig moped för att den är billigare. Även med utökad tid är det svårt att ändra attityder. Det finns inga formella hinder för utbildare att involvera vårdnadshavare i utbildningen.

Om den utökade utbildningen får till följd att eleverna klarar provet i högre utsträckning sparar man in kostnader för ytterligare prov (420 kronor dagtid eller 520 kronor kvällar och helger).

När det allmänna rådet tillämpas av utbildarna får eleverna bättre möjligheter att smälta och reflektera över det som de har lärt sig. Förhoppningsvis är risken för att utbildningen genomförs allt för komprimerad med alldeles för långa undervisningspass något lägre.

### 5.3 Staten, regioner eller kommuner

Undervisningsplanerna kommer att behöva granskas av Transportstyrelsen, vilket kommer att kräva extra resurser i ett inledande skede då många undervisningsplaner inkommer. Tillstånds- och tillsynsverksamheten är avgiftsfinansierad och vi bedömer att de ökade kostnaderna kopplade till tillstånd och tillsyn bör kunna rymmas inom befintlig verksamhet om det planeras in i förväg.

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

Trafikverket kommer att behöva anpassa kunskapsprovet efter det justerade innehållet i kursplanen. Arbetet bedöms rymmas inom den ordinarie verksamheten för att utveckla prov. Eftersom det är samma teoretiska kursplanemål oavsett om man utbildas för två-, tre- eller fyrehjulig moped behövs det inte olika kunskapsprov.

### 5.4 Miljö

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

## 5.5 Externa effekter

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

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

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

I det ursprungliga remissförslaget utgick vi från möjligheten att sätta villkor på körkortet utifrån vilken AM-utbildning föraren gått. Vår bedömning är fortfarande att detta vore det bästa alternativet eftersom det innebär att de blivande mopedförarna genomgår en AM-utbildning där de övningskör med ett fordon med som har samma antal hjul som det de faktiskt avser att köra ute i trafiken. Efter besked om att resurser saknas för att utveckla det systemstöd som krävs för att genomföra detta alternativ har vi dock varit tvungna att omarbete förslaget.

Att man gjort bedömningen att de systemförändringar som skulle krävas för ändrade regler inte kan genomföras just nu beror på att Transportstyrelsen håller på att byta system. Att införa många förändringar i det gamla systemet innebär för stora risker eftersom det gamla systemet är instabilt. Även de till synes enkla ändringar som var tanken i det ursprungliga förslaget innebär en risk. Dessutom behöver Transportstyrelsen använda alla resurser, både när det gäller kompetens och pengar, till att få det nya systemet klart i tid.

I det ursprungliga förslaget till nya föreskrifter fanns några inledande paragrafer för att beskriva att utbildningen skulle kunna ges i en lång och en kort variant beroende på om den skulle omfatta både två- och fyrehjuliga mopeder eller bara ett slag av moped. Vi utgick från att utbildningen skulle utvidgas till att omfatta såväl två- och fyrehjuliga mopeder. För en elev som inte har behov av att få behörighet för båda mopedslagen behövdes enligt det ursprungliga förslaget ingen övningskörning med den slags moped som inte är aktuell, vilket ledde till en kortare utbildning.

Ytterligare bestämmelser om villkor och hävande av villkor fanns för att det på körkortet skulle framgå vilket slag av moped innehavaren utbildats för. Rubriken Villkor och hävande av villkor lades till för att det skulle bli tydligare vad dessa paragrafer avser. Under rubriken Undervisningstid fanns information om undervisning för att häva villkor.

I stället för att dra ner på antalet undervisningstimmar för att minska kostnaderna för berörda medborgare valde vi i det ursprungliga förslaget att ge möjlighet att genomföra undervisning med en elev som medföljande. Det förutsätter förstås att båda eleverna får köra och att den medföljande eleven aktivt deltar. Det finns fördelar med ett sådant arbetssätt om det görs väl. Diskussioner kan bli mer levande när det görs med mer än en elev åt gången, och det kan bli mer tidseffektivt genom att instruktioner för körning, information om risker, tips och råd kan ges till två elever samtidigt.

Dock finns en risk att det bara blir färre timmar av egen körning utan något mervärde om det inte görs på ett bra sätt. Flera av remissinstanserna betraktade förslaget som direkt trafikfarligt och menade att lärarna skulle bli alltför distraherade av att ha ännu en elev.

Då det inte heller finns någon garanti för att en lägre kostnad för utbildarna resulterar i lägre kostnad för eleverna har vi nu tänkt om och i stället dragit ner på tiden för körning i trafik. Föreskrifterna hindrar inte att en elev följer med som passagerare, men det räknas inte som undervisningstid för den eleven.

I det ursprungliga förslaget kunde grundläggande manöverträning med fyrhjulig moped genomföras på annan plats än verksamhetens övningsplats, men av säkerhetsskäl har vi nu kommit fram till att oavsett slag av moped ska manöverträning ske på verksamhetens övningsplats.

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

Inför den ursprungliga remissen övervägde vi också att föreskriva om hur många timmar i sträck undervisning får ske, men avstod. Flera remissinstanser efterfrågade dock en tydligare begränsning, varför vi infogat ett allmänt råd om detta. Det är viktigt att eleverna får tid att reflektera och smälta vad de lärt sig, särskilt med tanke på vi vill skapa insikter när det gäller risker. Flera remissinstanser har efterfrågat en särskild riskutbildning. Att ställa krav på en särskild riskutbildning skulle kräva ändring i lag och förordning, vilket vi inte kan genomföra inom ramen för detta arbete. En annan lösning vore att specificera ett visst antal timmar av AM-utbildningen för riskutbildning. Vi vill dock inte begränsa reflektion kring risker till en sådan tidsrymd. Vår förhoppning är att hela utbildningen ska genomsyras av

risktänkande och att den utökade tiden ska användas till att skapa riskmedvetna förare, inte bara förmedla ytterligare fakta om trafikregler.

Förslaget innebär att det blir möjligt att genomföra utbildning på såväl två, tre och fyra hjul. Utbildningen har också förstärkts genom att ge större utrymme för diskussioner om risker och beteenden som utgör fara i trafiken. Förslaget förväntas bidra till säkrare förare med AM-körkort och bidrar därmed till strävan att uppfylla Nollvisionen.

Då alternativet med villkor på körkortet inte längre sågs som möjligt övervägde vi att kräva att samtliga utbildas på både två och fyra hjul för att försäkra oss om att eleverna får utbildning på ett fordon med samma antal hjul som de senare tänkt framföra. Det skulle vara bra för trafiksäkerheten. Det skulle också innebära att elever som inte har behov av att kunna köra alla varianter ändå skulle behöva utbildas för dem. Utbildningen skulle bli avsevärt längre och dyrare än idag. För att hålla nere kostnaderna för den enskilde medborgaren har vi därför valt bort detta alternativ. Ytterligare en konsekvens vore att samtliga utbildare skulle behöva skaffa åtminstone en fyrhjulig moped för att kunna bedriva AM-utbildning.

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

Transportstyrelsen har bemyndigande att föreskriva om regler om moped-utbildning och prov enligt 13 § förordningen (2009:186) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

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

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

Eftersom förslaget inte gör skillnad på mopeder med olika antal hjul finns inga tekniska regler som behöver anmälas till kommissionen enligt artikel 5.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

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



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

Förändringarna bör träda i kraft under utbildarnas lågsäsong, alltså vinter. Informationsinsatser bör göras till utbildare och allmänheten. Det måste finnas tillräcklig tid mellan beslut och ikraftträdande för att myndigheter och utbildare ska hinna göra nödvändiga förberedelser som att uppdatera undervisningsplaner och anskaffa lämpliga fordon om så behövs.

## 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?

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

## 11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Att lägga till ytterligare innehåll och utöka såväl teoriundervisning som praktisk körning bör bidra till minskad risk för att förare med AM-körkort dödas eller skadas allvarligt i trafiken. När det gäller effekt på miljö och

hälsa antas effekten vara försumbar då de kursplanemål som rör miljö inte har förändrats nämnvärt. Möjliga effekter av eventuell ökad mopedanvändning beror på om det leder till att färre cyklar eller till att färre behöver bli skjutsade.

## **C. Företag**

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

Det är omkring 370 tillståndshavare som utbildar för behörighet AM. En procent av dessa har 50 eller fler lärare och 87 procent har färre än tio lärare. 92 procent av tillståndshavarna är trafikskolor.

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

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

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

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

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

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

Eftersom även tre- och fyrhjuliga mopeder får användas under utbildningen kommer det antagligen vara utbildare som väljer att köpa in sådana, främst fyrhjuliga mopeder. Dessa kan kosta mellan 100 000 och 250 000 kronor, vilket är betydligt mer än två- och trehjuliga mopeder som brukar ligga mellan 15 000 och 50 000 kronor.

Förutom högre inköpskostnad är fyrhjuliga mopeder enligt STR också avsevärt dyrare att försäkra och behöver repareras oftare. Om man räknar

med en inköpskostnad runt 200 000 kronor som avskrivs med 50 000 kronor per år, försäkringskostnader på omkring 15–20 000 kronor/år och service, underhåll och reparation på 10–20 000 kronor/år innebär det en årlig kostnad för fyrhjuliga mopeder på sammanlagt omkring 80 000 kronor/år. Enligt en källa i försäkringsbranschen ligger genomsnittligt årlig försäkringskostnad för nyare mopedbilar mellan 10 000 och 15 000 kronor beroende på var i landet trafikskolan ligger.

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

Eftersom förslaget innebär att tid för övningskörning utökas och minimitid för körning i trafik anges kan företagen inte längre begränsa sådan körning till en eller två timmar fastän praktisk körning med en elev är trafikskolornas minst lönsamma aktivitet.

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

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

Det allmänna rådet ger en indikation om att teori och praktik bör varvas och fördelas över flera dagar. Det behövs för att ge utrymme för eleverna att reflektera över utbildningsinnehållet och sin egen förmåga. Alltför långa utbildningspass leder till bristande koncentration och om utbildningen genomförs under kort tid blir förutsättningarna för att eleverna ska hinna reflektera och få nya insikter sämre.

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

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

Kanske väljer fler att ta förarbevis för klass II eller att vänta tills de är 16 år och ta traktorkort om de avser att köra A-traktor.

I förslaget krävs uttryckligen att det ska finnas mopeder till alla vid övningskörning på övningsplats. Det innebär ingen större skillnad för utbildarna, men det är kostsamt för utbildare att ha en stor fordonspark.

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

Att utbildningen blir längre innebär att de kan debitera för fler timmar. Vi ser inga andra uppenbara effekter förutom att om utbildningen blir dyrare kan det, enligt företrädare för moped- och motorcykelbranschen, innebära att färre väljer att ta AM-körkort, vilket kan leda till att färre köper mopeder.

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

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

## D. Sammanställning av konsekvenser

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

## E. Förslagets proportionalitet

Förslaget innebär färre begränsningar än tidigare och ger stor valfrihet för utbildare och blivande förare. Det bedöms som mer kostnadseffektivt och trafiksäkert att teoriundervisning och prov omfattar det innehåll som krävs för mopeder oavsett antal hjul än att ha separata kurser och prov utifrån antal hjul.

Inte alla utbildare ger idag tillräcklig tid i trafik för att eleverna ska kunna köra självständigt. Även om antalet timmar i trafik utökats är det fortfarande betydligt färre än vad som brukar krävas för andra behörigheter till följd av att vi försökt hålla nere kostnaderna för de blivande förarna. Syftet med utökningen är att åstadkomma säkrare förare. Vår bedömning är att förslaget är proportionerligt.

## F. Uppföljning och utvärdering

Transportstyrelsens ambition är att regelbundet se över alla föreskrifter. Vi avser att samla in information om de kurser som genomförs, exempelvis hur

många hjul mopederna som används har. Vi kan dock idag inte säga när eller hur en uppföljning kan genomföras. Transportstyrelsen kan följa generell olycksstatistik för mopeder, men kan inte koppla utfallet till förarnas utbildning, eller ens antal hjul. Då olycksstatistik är ett tämligen trubbigt instrument för att utvärdera utbildningsinsatser vore det önskvärt med andra mätningar i form av exempelvis enkätundersökningar och observationsstudier före och efter införandet för att se om utbildare i högre grad fokuserar på risker och om blivande förare får en utbildning som i högre grad motsvarar deras behov.

## **G. Samråd**

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

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

Susanne Alger, utredare  
telefon 010-495 45 03, e-post [Susanne.Alger@transportstyrelsen.se](mailto:Susanne.Alger@transportstyrelsen.se)

Jonas Malmstig, jurist  
telefon 010-49 55685, e-post [Jonas.Malmstig@transportstyrelsen.se](mailto:Jonas.Malmstig@transportstyrelsen.se)

## Referenser

BONANDER, C., ANDERSSON, R. & NILSON, F. 2015. The effect of stricter licensing on road traffic injury events involving 15 to 17-year-old moped drivers in Sweden: A time series intervention study. *Accident Analysis & Prevention*, 83, 154-161.

ERIKSSON, J., HENRIKSSON, P. & RIZZI, M. C. 2022. *Oskyddade trafikanters inblandning i olyckor och deras skadeutfall: en jämförande studie mellan fotgängare, cyklister, mopedister och motorcyklister*, Statens väg- och transportforskningsinstitut.

FORWARD, S., HENRIKSSON, P., NYBERG, J. & FORSBERG, I. 2012. *Effekten av de nya reglerna för AM-behörighet (moped klass I): en för- och efterstudie*, Statens väg- och transportforskningsinstitut.

IF 2021. Fler kör moped – antalet skador har ökat med 91 procent.

KOUCKY & PARTNERS AB 2021. Mopedbilar och A-traktorer, dess användare och trafiksäkerhet.

KULLGREN, A. & YDENIUS, A. 2023. Olyckor med personskada i mopedbilar och A-traktorer rapporterade till Folksam 2017 - 2022. Folksam.

SCB. 2022. *Stor ökning av mopedbilar i Sverige* [Online]. Available: <https://www.scb.se/hitta-statistik/redaktionellt/stor-okning-av-mopedbilar-i-sverige/> [Accessed 2023-09-25 2023]

SELANDER, H., WALLHAGEN, S. & FRIIS, C. 2023. Unga förare med A-traktor och mopedbil: utbildning, riskmedvetenhet och trafiksäkerhet. Statens väg- och transportforskningsinstitut.

STAVE, C. 2012. Processutvärdering av körkortsutbildning för EU-moped. *VTI rapport*. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.

TRAFIKVERKET 2018. Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped 2018 [Elektronisk resurs]. Borlänge: Trafikverket.

TRAFIKVERKET 2020. Gemensam inriktning för säker användning av fyrhjulingar, mopedbilar, traktorer och motorredskap 2020 [Elektronisk resurs]. Borlänge.

WALLHAGEN, S. & SELANDER, H. 2023. Unga förare i A-traktorer och mopedbilar – påverkan på trafiksäkerheten : litteraturgenomgång, polisintervjuer och olycksdata. *VTI resultat*. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.