

vag@transportstyrelsen.se

STR:s remissvar: Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:41) om förarprov, gemensamma bestämmelser. (diariennr. TSF 2026-15)

Sammanfattning

Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) **avstyrker** förslaget att förlänga giltighetstiden för godkänt kunskapsprov för behörighet B från fyra till tolv månader.

STR bedömer att förändringen riskerar att ytterligare försvaga kopplingen mellan kunskapsprov och körprov i körkortsprocessen. Erfarenheter från tidigare förändringar i provsystemet visar att en svagare tidsmässig koppling mellan teori och praktik tenderar att leda till sämre provresultat, fler omprov och längre genomströmningstid i systemet. Mot denna bakgrund anser STR att förändringar av provsystemet bör analyseras inom ramen för en bredare översyn av förarutbildningssystemets struktur och funktion.

STR:s ställningstagande

När det sammanhållna provet infördes 2008 var syftet att stärka sambandet mellan kunskap och färdighet i körkortsprocessen. Den tidsmässiga kopplingen mellan kunskapsprov och körprov var en central del i denna struktur. Flera av de bestämmelser som tidigare bidrog till denna koppling har successivt tagits bort. Den föreslagna förändringen innebär att en av de kvarvarande strukturerna i systemet försvagas ytterligare.

STR menar därför att förslaget riskerar att motverka den ursprungliga intentionen bakom reformen.

STR framförde i sitt remissvar till utredningen Översyn av förarutbildningssystemet, TSG 2023 - 1619, tveksamhet till delförslaget att ett godkänt kunskapsprov för behörighet B ska gälla i ett år i stället för nuvarande fyra månader. STR anser att utredningens påstående att inga instanser påpekat negativa konsekvenser därför inte stämmer. STR tveksamhet baserades på en bedömd risk att det kan ge negativa konsekvenser, speciellt om det genomförs isolerat, vilket det nu gör enligt förslaget. STR bedömer således att förslaget riskerar att få negativa systemeffekter och tvingas därför således att avstyrka det.

Kopplingen mellan teori och praktik

Forskning om lärande visar att teoretiska kunskaper och praktiska färdigheter utvecklas bäst när de integreras i en sammanhållen läroprocess. Om tidsintervallet mellan kunskapsprov och körprov blir långt finns en risk att teoretiska kunskaper hinner försvagas innan de omsätts i praktisk körning. I ett system där en stor andel av kandidaterna genomför kunskapsprovet

utan att samtidigt vara redo för körprov kan en längre giltighetstid därför leda till att utbildningsprocessen i större utsträckning fragmenteras.

Konsekvenser av förslaget

Förlängningen av giltighetstiden för godkänt kunskapsprov kan få flera konsekvenser för hur utbildningsprocessen utvecklas i praktiken. I ett system där en stor andel kandidater genomför kunskapsprovet utan att samtidigt vara redo för körprov finns en risk att tidsintervallet mellan teori och praktik ökar. Detta kan leda till att teoretiska kunskaper hinner försvagas innan de omsätts i praktisk körning.

Erfarenheter från tidigare förändringar i provsystemet visar att en svagare koppling mellan teori och praktik kan bidra till:

- fler omprov
- längre utbildningstid för den enskilde
- ökade kostnader i körkortsprocessen

Redan i dag genomför många kandidater flera kunskapsprov och körprov innan körkort erhålls. Under 2025 betalade körkortsaspiranter uppskattningsvis cirka **372 miljoner kronor i avgifter till staten** för underkända kunskaps- och körprov för behörighet B. Denna omfattning av omprov innebär betydande kostnader för den enskilde och indikerar samtidigt att små förändringar i hur utbildning och prov samverkar kan få stora effekter för systemets effektivitet. Mot denna bakgrund finns det skäl att noggrant analysera hur förändringar i provsystemet påverkar utbildningsprocessen i sin helhet.

Utredningen konstaterar att den korta giltighetstiden medför en ineffektiv resursanvändning vilket STR håller med om. Ett centralt argument för det här förslaget är att det är svårt att hitta omprovstider inom tidsramen för nuvarande giltighetstid för godkänt kunskapsprovet, då många inte klarar sitt förstagångsprov. STR vill i sammanhanget påminna om att Transportstyrelsen redan har pekat på del-lösning på detta i sin egen utredning: *6.1 Utbildningstillfällen med särskild inriktning på vägledning* för att bättre säkerställa att kandidaten är väl förberedd inför prov. En lösning är att verkställa Transportstyrelsens eget förslaget med vägledningslektioner i stället för att förlänga giltighetstiden då denna åtgärd har sina nackdelar för integration mellan teori- och praktik.

Erfarenheter från tidigare reformer

Tidigare förändringar i provsystemet ger viss vägledning om möjliga systemeffekter. När kopplingen mellan teori och praktik försvagades kring millennieskiftet försämrades provresultaten för kunskapsprovet kraftigt under perioden. En sådan analys bör lämpligen ske inom ramen för en samlad statlig utredning där förarutbildningssystemets struktur, provsystemets utformning och utbildningens olika moment prövas i ett sammanhang. Det har genomförts två utredningar i relativ närtid (2019, TS/TRV och 2024 endast TS) men behovet av en utredning som tar en helhetssyn kvarstår ändå. STR anser därför avslutningsvis att **det bör tillsätta en statlig offentlig utredning om hur förarutbildningen kan omformas och förbättras, baserat på Transportstyrelsens förslag.**

I syfte att fördjupa diskussionen, har STR gjort en sammanställning av historiska erfarenheter och strukturella utvecklingslinjer i förarutbildningssystemet vilken biläggs.

Landskrona den 11 mars 2026

Med vänlig hälsning

SVERIGES TRAFIKUTBILDARES RIKSFÖRBUND



Maria Prole
Förbundsordförande

BILAGA 1 - Historiska erfarenheter och strukturella utvecklingslinjer i förarutbildningssystemet

BILAGA 1 - Historiska erfarenheter och strukturella utvecklingslinjer i förarutbildningssystemet

1. Inledning

Det svenska förarutbildningssystemet har under de senaste två decennierna genomgått flera förändringar. Reformernas syfte har i huvudsak varit att förbättra tillgänglighet, effektivitet och trafiksäkerhet. Erfarenheterna från denna period visar samtidigt att hur provsystemet är utformat har stor betydelse för hur utbildningen planeras, genomförs och avslutas i praktiken. Även relativt begränsade förändringar i provsystemets struktur kan få tydliga effekter på utbildningsbeteenden, provresultat och systemets totala effektivitet.

Erfarenheterna visar också att provsystemets utformning inte enbart påverkar själva provsituationen. Den påverkar även hur utbildningen planeras, när elever väljer att genomföra prov och hur teori och praktik integreras i utbildningsprocessen.

Provsystemet fungerar därmed i praktiken som en strukturerande mekanism i ett i övrigt öppet förarutbildningssystem. Syftet med denna bilaga är därför att redovisa centrala utvecklingslinjer i förarutbildningssystemet samt att belysa de strukturella mekanismer som påverkar samspelet mellan utbildning, prov och trafiksäkerhet.

2. Förarutbildningssystemets grundstruktur

Det svenska förarutbildningssystemet kännetecknas av en relativt öppen utbildningsmodell.

Utbildning inför körkort kan ske genom:

- utbildning vid trafikskola
- privat övningskörning
- kombinationer av dessa

Systemet innehåller även obligatoriska moment såsom riskutbildning samt kunskapsprov och körprov hos Trafikverket. Den öppna modellen ger den enskilde stor frihet att planera sin utbildning. Samtidigt innebär den att ansvaret för utbildningens upplägg, progression och omfattning i hög grad ligger hos den enskilde eleven. I ett sådant system får provsystemet en särskilt viktig funktion. Provens utformning, relation till utbildningen och tidsmässiga struktur påverkar i praktiken hur utbildningen planeras och genomförs. Erfarenheterna från de senaste två decennierna visar att förändringar i provsystemet ofta leder till förändrade utbildningsbeteenden hos elever och handledare.

3. Utvecklingen sedan millennieskiftet

Under början av 2000-talet genomfördes flera förändringar i provsystemet, bland annat kopplade till digitalisering och förändringar i kunskapsprovets utformning. Under denna period ökade antalet genomförda prov samtidigt som andelen godkända kunskapsprov minskade.

Utvecklingen innebar att allt fler kandidater genomförde prov utan att uppnå godkänt resultat. Konsekvensen blev ett växande antal omprov och i vissa perioder ökade väntetider i provsystemet. Denna utveckling bidrog till en bred diskussion om hur provsystemets utformning påverkar utbildningsprocessen och hur relationen mellan teori och praktik kan stärkas.

4. Reformen med sammanhållet prov

Som ett svar på utvecklingen infördes 2008 reformen med ett mer sammanhållet provsystem.

Reformen syftade till att stärka kopplingen mellan teoretiska kunskaper och praktiska färdigheter i körkortsprocessen.

Den innebar bland annat:

- en tydligare koppling mellan bokning av kunskapsprov och körprov
- en tidsmässig begränsning av kunskapsprovets giltighet
- ett system som uppmuntrade kandidater att genomföra teori och praktik i nära anslutning till varandra

Syftet var att skapa en mer sammanhållen utbildningsprocess där teoretiska kunskaper och praktiska färdigheter utvecklas parallellt. Under de första åren efter reformen förbättrades resultaten på kunskapsprovet och antalet omprov minskade. Reformen illustrerar därmed tydligt hur provsystemets utformning kan påverka utbildningsbeteenden och provresultat.

5. Förändringar under senare år

Under senare år har flera av de bestämmelser som infördes i samband med reformen förändrats eller tagits bort. Samtidigt har antalet genomförda prov ökat och andelen privatanmälda prov blivit större. I dag genomförs en stor majoritet av kunskapsproven utan koppling till trafikskola. Denna utveckling innebär att en växande andel kandidater planerar och genomför sin utbildning helt på egen hand. Provresultaten för både kunskapsprov och körprov har samtidigt under senare år visat en nedåtgående trend. Sammantaget tyder detta på att en ökande andel kandidater genomför prov utan att vara tillräckligt förberedda.

6. Nuvarande situation i provsystemet

Statistik från de senaste åren visar flera tydliga utvecklingstendenser:

- en relativt låg andel godkända förstagångsprov
- ett stort antal omprov
- en hög och ökande andel privatanmälda prov

För många kandidater innebär detta att både kunskapsprov och körprov behöver genomföras flera gånger innan körkort erhålls. Konsekvensen blir ökade kostnader och längre utbildningstid för den enskilde. Ett konkret mått på systemets effektivitet är omfattningen av omprov. Under 2025 betalade körkortsaspiranter uppskattningsvis cirka 372 miljoner kronor i avgifter till staten för underkända kunskaps- och körprov för behörighet B. Detta innebär att en betydande del av kostnaderna i körkortsprocessen i praktiken uppstår i provsystemet snarare än i utbildningen.

6.1 Belastningen i provsystemet och konsekvenser för provverksamheten

Den höga andelen underkända prov påverkar inte enbart de enskilda kandidaterna utan även provsystemets funktion.

När en stor andel kandidater genomför prov utan att nå godkänd nivå innebär det att provsystemet i praktiken används som en återkommande kontrollpunkt i en pågående utbildningsprocess snarare än som ett avslutande kompetensprov. Detta skapar en betydande belastning på provsystemet. För förarprovare innebär situationen att en mycket stor andel av de genomförda körproven leder till underkännande. I vissa fall innebär detta att upp till nio av tio kandidater i en provserie inte uppnår godkänt resultat.

En sådan situation innebär flera strukturella utmaningar:

- ett stort antal omprov som belastar provsystemets kapacitet
- längre väntetider för prov
- en arbetssituation där förarprovare i stor utsträckning genomför prov som leder till underkännande

På sikt innebär detta även utmaningar ur ett arbetsmiljö- och kompetensförsörjningsperspektiv. Förarprovarens uppdrag är att genomföra en kvalificerad myndighetsbedömning av förarens kompetens. När en mycket stor andel prov genomförs av kandidater som ännu inte nått godkänd nivå riskerar provsystemet att i praktiken fungera som en sorteringsmekanism snarare än som ett avslutande kompetensprov.

7. Strukturella utvecklingsområden i förarutbildningssystemet

7.1 Sambandet mellan teori och praktik

Forskning om lärande visar att teoretisk kunskap och praktisk färdighet utvecklas mest effektivt när de integreras i en sammanhållen läroprocess.

När teori och praktik utvecklas parallellt förstärker de varandra. Om momenten däremot separeras riskerar kunskapen att bli fragmenterad.

I ett öppet utbildningssystem får därför provsystemets struktur stor betydelse för hur denna koppling fungerar i praktiken. Riskutbildning del 2 ska enligt gällande föreskrifter genomföras i slutet av körkortsutbildningen men före kunskapsprovet. Syftet är att momentet ska genomföras när eleven uppnått en relativt hög körkompetens och befinner sig nära slutet av sin utbildningsprocess. Om giltighetstiden för kunskapsprovet förlängs till tolv månader kan detta i praktiken innebära att riskutbildningen genomförs långt tidigare i utbildningsprocessen än vad som ursprungligen varit avsett. I praktiken kan detta innebära att riskutbildning del 2 genomförs mer än ett år innan körkortet slutligen erhålls. En sådan tidsförskjutning riskerar att minska utbildningens pedagogiska och trafiksäkerhetsmässiga effekt.

7.2 Åtgärder som stärker förberedelsen inför prov

Ett återkommande problem i förarutbildningssystemet är att kandidater genomför prov innan de uppnått tillräcklig kunskaps- och färdighetsnivå.

När detta sker leder det till fler omprov, längre utbildningstid och ökade kostnader för den enskilde.

I många utbildningssystem används därför olika former av strukturer som stödjer elevernas progression mot prov och hjälper dem att bedöma när de är redo att genomföra prov.

Exempel på sådana modeller kan vara:

- utbildningsmoment som genomförs i en viss ordning
- utbildningsloggar som visar progression
- digitala självskattningsverktyg inför prov
- rekommendationer eller riktlinjer för utbildningsprocessens upplägg

Syftet med sådana strukturer är att öka träffsäkerheten i provsystemet och minska antalet omprov.

7.3 Struktur och genomströmning i utbildningssystemet

Den svenska modellen ger den enskilde stor frihet att planera sin utbildning. Samtidigt innebär detta att utbildningsprocessen i stor utsträckning formas av individens egna val och förutsättningar. Hur provsystemet är utformat påverkar i praktiken när elever genomför prov, hur utbildningen planeras och hur många provförsök som krävs innan körkort erhålls. Systemets struktur påverkar därmed både utbildningens effektivitet och den genomsnittliga kunskapsnivån hos nya förare.

8. Behov av ett helhetsperspektiv

Sammantaget visar utvecklingen att hur relationen mellan utbildning och prov utformas är en central systemfråga för både trafiksäkerhet, utbildningens effektivitet och provsystemets funktion. De förändringar som genomförts under senare år har i huvudsak varit begränsade justeringar i enskilda delar av systemet. Erfarenheterna visar samtidigt att sådana förändringar ofta får konsekvenser även för andra delar av utbildningsprocessen.

Mot denna bakgrund finns det starka skäl att analysera förarutbildningssystemet ur ett bredare helhetsperspektiv där relationen mellan utbildning, prov och trafiksäkerhet beaktas samlat.

En sådan analys bör lämpligen ske inom ramen för en samlad statlig utredning där förarutbildningssystemets struktur, provsystemets utformning och utbildningens olika moment prövas i ett sammanhang.

Syftet bör vara att identifiera lösningar som stärker trafiksäkerheten, förbättrar utbildningsprocessens effektivitet och bidrar till ett mer träffsäkert och hållbart provsystem.