



Slutrapport | Mars 2019

Utvärdering av provresultat vid Trafikverket Förarprov

Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Utvärdering av provresultat vid Trafikverket Förarprov. Slutrapport.

Författare: Elin Nyman, Trafikverket Förarprov verksamhetsstyrning.

Dokumentdatum: 2019-03-06.

Kontaktperson: Elin Nyman, Trafikverket.

Tryck: Endast digital utgåva.

Omslagsfoto: Kalin Eftimov; Mostphotos.

Distributör: Trafikverket.

Sammanfattning

Rapporten behandlar godkännandegrad och antal genomförda prov för behörigheter vid Trafikverket Förarprovs examinerings de senaste fem åren (2014–2018).

En genomgående trend för de flesta behörigheter är att godkännandegraden utvecklas negativt. Det finns några undantag där trenden är neutral eller positiv; det gäller för körprov 96 och BE samt kunskapsprov C1, taxiförarlegitimation kartläsning och yrkeskunnande buss del 2. Också kunskapsprovet för B-behörighet där provet genomförts på svenska har en neutral utveckling.

Trafikskoleanmälda prov för B-behörighet har en godkännandegrad på ungefär 70 procent för både körprov och kunskapsprov, att jämföra med motsvarande siffra för privatanmälda som är ungefär 35 procent.

Om man bortser från B-behörigheten och tittar på övriga behörigheter som behandlas i rapporten, kan man se en trend där män har ett högre resultat på de flesta körproven, medan kvinnor har ett högre resultat på de flesta kunskapsproven. Ett exempel är motorcykel behörighet A där män i snitt har 10 procentenheter högre resultat på körprovet, medan kvinnor i snitt har 2 procentenheter högre resultat på kunskapsprovet.

När det gäller genomförda kunskapsprov för B-behörighet har antalet ökat för prov genomförda på albanska, arabiska, bosniska, engelska, franska, persiska, ryska, somaliska, sorani, spanska, thailändska och turkiska. För prov genomförda på svenska har antalet däremot inte ökat.

Kunskapsprov B genomförda på svenska har en neutral trend i godkännandegrad, både för det totala antalet genomförda prov och för förstagångsprovtagare. Prov genomförda på de 12 andra språk som behandlas i rapporten har en negativ trend när det gäller godkännandegraden, både för det totala antalet gjorda prov och för förstagångsprovtagare.

Innehållsförteckning

1	Projektbeskrivning.....	5
2	Bakgrund till examination av förare i Sverige	6
3	Behörigheter i Sverige i dag.....	11
4	Projektresultat	12
4.1.	Antal genomförda prov år 2014–2018.....	13
4.2.	Alla behörigheter utom B	14
	Körprov 96, BE, CE	14
	Körprov A, A1, A2	14
	Körprov C, C1, D.....	15
	Körprov TAXI.....	16
	Kunskapsprov AM.....	16
	Kunskapsprov BE, CE	17
	Kunskapsprov A	18
	Kunskapsprov C, C1, D.....	19
	Kunskapsprov yrkeskunnande Taxi	20
	Kunskapsprov Taxiförarlegitimation.....	21
	Kunskapsprov Lokförare, Traktor, YB (person), YL (goods)	22
	Kunskapsprov YK Buss del 1 och del 2, YK Gods del 1 och del 2	23
4.3.	Behörighet B.....	24
	Körprov totalt antal prov	24
	Körprov förstagångsprov	25
	Körprov olika anmälningssätt – privatanmäld/trafikskoleanmäld.....	26
	Kunskapsprov totalt antal prov	26
	Kunskapsprov förstagångsprov	28
	Kunskapsprov olika anmälningssätt – privatanmäld/trafikskoleanmäld	29
	Kunskapsprov muntligt.....	29
	Kunskapsprov tolk	30
	Kunskapsprov godkännandegrad olika språk totalt antal prov.....	30
	Kunskapsprov godkännandegrad olika språk förstagångsprov.....	31
	Redovisade språk med totalt antal genomförda kunskapsprov.....	31
	Redovisade språk med totalt antal genomförda kunskapsprov könsuppdelat.....	32
5	Diskussion	33
6	Fortsatt arbete	35

1 Projektbeskrivning

Syftet med projektet är att visa trender och analysera resultat av statistik för olika prov inom Trafikverket Förarprov. Målet är att statistiken ska kunna användas för att ge återkoppling och ökad förståelse kring provresultat hos provtagare, utbildare och myndigheter. Detta skulle sedan kunna användas som stöd för att se styrkor i utbildningen, men också för att identifiera områden där utbildningen kan behöva utvecklas. I förlängningen skulle projektet kunna leda till att fler kunder kommer bättre förberedda till sina prov och har med sig en större kunskap.

Statistiken som används är hämtad från Trafikverket Förarprovs statistikdatabas.

De huvudsakliga intressenterna i projektet är Trafikverket Förarprov, Transportstyrelsen, trafikskolebranschen och körkortstagare.

Projektet har genomförts på grund av att Trafikverket Förarprov inte tidigare gjort någon årlig sammanfattning av provresultat. Detta skulle i framtiden kunna ges ut som en årlig rapport för att se hur resultaten utvecklas.

För Trafikverket Förarprov är projektet intressant, och det kan i slutänden ge viktiga mervärden i form av bättre provresultat och kortare väntetider för prov. Om projektet leder till att utbildare och provtagare får bättre kunskap om hur olika parametrar påverkar resultatet, kan det i förlängningen leda till att kunder kommer bättre förberedda kunskapsmässigt till sina prov. Detta skulle kunna leda till färre omprov, vilket frigör provtider och motverkar långa väntetider i bokningssystemet.

Projektorganisation enligt följande:

Projektsponsor:	Rikard Granlund, Trafikverket Förarprov, Verksamhetsstyrning
Projektledare:	Elin Nyman, Trafikverket Förarprov, Verksamhetsstyrning
Övriga i projektgrupp:	Mikael Stenberg, Trafikverket Förarprov, Verksamhetsstyrning Fredrik Amundsson, Trafikverket Förarprov, Verksamhetsstyrning

2 Bakgrund till examination av förare i Sverige

Det första tillståndet för att framföra ett fordon i Sverige utfärdades 1902, men det var först 1906 som det infördes krav på att inneha ett körkort för att köra bil. Inte förrän 1916 infördes vad föraren skulle ha kunskap om, och det var till en början mest fordonsteknisk information.¹

I förordningen som kom 1916 strävade man efter så kompetenta besiktningsmän som möjligt. För att bli besiktningsman behövde man nu känna till automobilens konstruktion, kunna manövrera fordonet, inneha körkort samt ha tillvunnit sig allmänt förtroende genom ”redbarhet, samvetsgrannhet och hedrandeandel”.

I 1920 års instruktion till besiktningsmännen beskrevs det att de skulle genomföra ett skriftligt prov samt en provkörning med den blivande föraren, för att kunna utfärda ett tillstånd att köra bil.

Under 1920-talet startades också en mängd körskolor av blandad kvalitet.² År 1924 infördes regler för bilskolor, och 1939 bildades Sveriges Bilskolors Riksförbund (SBR). År 1966 blev SBR det som i dag heter Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR)³

1923 års sakkunniga föreslog att förarutbildningen skulle kontrolleras av bilinspektörer. De fann det olämpligt att samma person utbildade, provade och skrev officiellt intyg om den nyblivne föraren.

År 1937 fastslogs det att Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle vara chefsmyndighet för besiktningsmannaorganisationen för förarprov.

År 1948 blev Statens bilinspektion en underavdelning inom Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, med ansvar att utbilda och anställa besiktningsmän. Efter detta blev förarprovet och examinationerna mer enhetliga över hela landet.

Förarprovet utformades 1947 som tre delprov: skriftligt, muntligt och körprov. Det skriftliga provet innehöll 25 frågor som skulle besvaras på 15 minuter. Det muntliga provet skedde i samband med det skriftliga provet, och behandlade frågeområden som var svåra att redogöra för i ett skriftligt prov. De frågeområdena var:

- motorismens utveckling
- trafikolyckorna som humanitärt och samhällsekonomiskt problem
- trafikolyckornas karaktär
- möjligheterna att med särskilda anordningar förebygga skador
- landsvägskörning
- körning i halt väglag

¹ Nils Petter Gregersen. *Trafiksäkerhet Samspelet mellan människor, fordon och trafikmiljö*. 1 uppl. Stockholm: Wolters Kluwer Sverige AB, 2016.

² Anita Franke, Leif Larsson och Ann-Charlotte Mårdsjö. *Förarutbildningssystemet i Sverige - Delrapport 1 - En historisk beskrivning av förarutbildningssystemet i Sverige*. 1 uppl. Göteborg: Göteborgs universitet, 1995.

³ Nils Petter Gregersen. *Trafiksäkerhet Samspelet mellan människor, fordon och trafikmiljö*. 1 uppl. Stockholm: Wolters Kluwer Sverige AB, 2016.

- alkohol- och trötthetspåverkan
- åtgärder vid trafikolycka.

Det skriftliga provet skulle visa aspirantens kunskaper om trafiksäkerhet, medan det muntliga skulle visa vad eleverna förstått av reglernas innebörd. Körprovet innehöll minst 10 minuters effektiv körtid. Då fick eleven själv bestämma körväg, förutsatt att vägarna som valdes var tillräckligt vältrafikerade. De tre delproven bedömdes i sin helhet och det fanns klara direktiv för när aspiranten skulle godkännas eller underkännas.

I en bilförarutredning 1962 togs två alternativ fram för examinationsrätten för körkort i Sverige. Alternativ 1 var att förarproven också fortsatt skulle examineras av en statlig myndighet. Alternativ 2 innebar att examinationsrätten skulle finnas hos trafikskolorna. Alternativ 2 föreslogs eftersom man menade att trafikskolorna hade ett mer omfattande bedömningsunderlag för aspiranten att utgå ifrån. Departementschefen gick emot och bestämde att alternativ 1 skulle fortsätta användas, främst på grund av att trafikskolorna var ekonomiskt beroende av eleverna.

Bilförarutredningen menade vidare att förarprovningen inte var tillfredsställande under denna period. Det berodde på att proven inte ansågs likvärdiga och inte höll jämn kvalitet och svårighetsgrad runt om i landet.

År 1965 betonades det i föreskrifterna att teori och praktik skulle integreras.

Trafikinspektionspersonalen hade tre uppgifter: 1) utbildningskontroll, 2) tillsyn av trafikskolorna och 3) förarprovning. Det fanns två befattningar: trafikskoleinspektör (som skulle ansvara för punkt 1 och 2), och förarprovare (som skulle ansvara för punkt 3). Förarprovare kunde vara antingen trafikassistenter eller bilinspektörer.

Statens trafiksäkerhetsverk (TSV) inrättades 1968 som en central myndighet för samordning av trafiksäkerhetsarbetet i landet. TSV tog över uppdraget att vara huvudman för förarutbildningen i Sverige från Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Från och med nu fanns det chans till löpande uppföljning och överblick över allt trafiksäkerhetsarbete i landet.

I en utredning från TSV 1972 diskuterades effekterna av att förarutbildningen sker vid privata körskolor. Man menade att detta medför en naturlig konflikt mellan trafiklärares kommersiella intresse och elevens utbildningsintresse. Det diskuterades om staten skulle överta trafikskoleväsendet. Det skulle bli en avgiftsfri utbildning och körkortsprovet skulle slopas. I stället skulle utbildande lärare bedöma elevens körförmåga. Detta genomfördes dock inte.

I slutet av 70-talet bestod förarprovet av ett förhör och ett körprov. Förhöret skulle visa aspirantens kunskaper om vägtrafikens utveckling, trafiksäkerhetsfrågornas betydelse, trafikolyckornas orsaker, omfattning och karaktär samt vikten av ett ansvarsmedvetet och hänsynsfullt uppträdande i trafiken. Förhöret skulle också visa personens kunskaper om gällande trafikföreskrifter och om den påverkan som sjukdom, uttröttnings- och stimulerande eller bedövande ämnen ur trafiksäkerhetssynpunkt medför på den mänskliga organismen.

Fram till slutet av 70-talet hade teoriprovet varit ganska instabilt, med flera system som prövats. Efter detta togs ett nytt teoriprov fram. TSV utvecklade ett skriftligt prov med 80 frågor och tre svarsalternativ per fråga.

Körprovet skulle vid den här tiden ta reda på tre olika delar:

1. den sökandes kunskaper om konstruktion och verkningssättet hos fordon av det slag provet avsåg
2. den sökandes förmåga att i landsvägs- och gatutrafik föra fordon av det slag provet avsåg
3. den sökandes sinnesnärvaro och omdömesförmåga.⁴

År 1975 blev halkutbildningen obligatorisk, och året efter initierades forskning på VTI om "insiktsskapande utbildning".⁵

I en proposition från regeringen år 1981 föreslog man att trafikantutbildningen skulle vara en obligatorisk del i gymnasieskolan. Men det fanns olika uppfattningar om hur undervisningen skulle genomföras, och ett annat problem var att det skulle bli en ökad ämnesträngsel i gymnasieskolan. Därför föreslog man att trafikantutbildningen skulle vara frivillig och anordnas i den utsträckning kommunerna själva bestämde, det vill säga precis som det fungerat även under 60- och 70-talet.

År 1988 fastställdes en ny kursplan som TSV tagit fram. Teoriutbildningen skulle innefatta fem punkter: fordonskännedom, trafikregler, trafikens förrådiska situationer, människans begränsade förmåga samt komplettering och tillämpning av vissa bestämmelser. Körutbildningen skulle innehålla fyra punkter: fordonskännedom, manövrering, körning i trafik och körning under särskilda förhållanden. Dessa mål skulle tolkas av trafikskolan och dess lärare.

Den nya kursplanen för både körprov och kunskapsprov trädde i kraft 1989, efter att den tidigare funnits sedan 1973.⁶

År 1990 infördes det nya teoriprovet samt två års prøvotid efter körkortstagandet. En särskild utbildning för trafiklärare infördes för mc-utbildning. Krav på handledare och 16 års åldersgräns för övningskörning infördes 1993.⁷

TSV lades ner och vid årsskiftet 92/93 övertog Vägverket TSV:s uppgifter.

År 1992 utredde man om någon annan än Vägverket skulle ges ansvaret för förarprovningen, till exempel Polisen, Statens bilinspektion eller länsstyrelsen. Svaret blev nej.

Fram till 1995 diskuterades det återkommande om man skulle låta trafikskolorna ansvara för förarprovningen, med trafikantutbildning inom gymnasiets ramar. Men det

⁴ Anita Franke, Leif Larsson och Ann-Charlotte Mårdsjö. *Förarutbildningssystemet i Sverige - Delrapport 1 - En historisk beskrivning av förarutbildningssystemet i Sverige*. 1 uppl. Göteborg: Göteborgs universitet, 1995.

⁵ Nils Petter Gregersen. *Trafiksäkerhet Samspelet mellan människor, fordon och trafikmiljö*. 1 uppl. Stockholm: Wolters Kluwer Sverige AB, 2016.

⁶ Anita Franke, Leif Larsson och Ann-Charlotte Mårdsjö. *Förarutbildningssystemet i Sverige - Delrapport 1 - En historisk beskrivning av förarutbildningssystemet i Sverige*. 1 uppl. Göteborg: Göteborgs universitet, 1995.

⁷ Nils Petter Gregersen. *Trafiksäkerhet Samspelet mellan människor, fordon och trafikmiljö*. 1 uppl. Stockholm: Wolters Kluwer Sverige AB, 2016.

blev ingen förändring till följd av detta, utan Vägverket fortsatte att examinera nya förare.⁸

År 2000 infördes krav på förarbevis för moped klass 1 och för terrängskoter. Under 2006 blev det obligatoriskt att gå en introduktionsutbildning för handledare och elev inför övningskörningsstarten. Samma år infördes en ny kursplan. År 2009 blev riskutbildningen obligatorisk för motorcykel, och en tvådelad riskutbildning för personbil infördes (riskettan och risktvåan).⁹

Sammanfattningsvis har kraven på god förarutbildning teoretiskt och praktiskt växt fram i takt med den ökade bilismen under 1900-talet. I början skedde all förarutbildning i privat regi. Först 1945 infördes krav på att den som fungerade som trafiklärare skulle registrera sig hos polismyndigheten. Innehållet i förarutbildningen har under 1900-talet gått allt mer mot en starkare betoning av aspirantens förmåga att kunna bedöma trafiksituationer.¹⁰

För att ta ett körkort för personbil i dag krävs godkänt kunskapsprov och körprov. Kunskapsprovet och körprovet är ett sammanhållet prov. Aspiranten börjar alltid med ett kunskapsprov.¹¹ Både kunskapsprov och körprov måste vara godkända inom giltighetstiden två månader från det att den första av de två delarna har godkänts. Annars måste båda delarna göras om igen med godkänt resultat.

Dagens körprov för B-behörighet inleds med att aspiranten får göra en eller flera delar av en säkerhetskontroll. Därefter väntar ungefär 30 minuters körning i både stadstrafik och landsvägstrafik. Förarprövaren bedömer om aspiranten kör på ett trafiksäkert och riskmedvetet sätt, och om de fem kompetensområdena som ingår i provet uppfylls. Dessa är: fordonskännedom, manövrering, miljö och sparsam körning, trafikregler samt trafiksäkerhet och beteende.¹²

Kunskapsprovet för B-behörighet består i dag av 70 frågor, och 65 av dessa räknas in i resultatet. Fem av frågorna är testfrågor som ska utvärderas inför framtida kunskapsprov. Aspiranten kan inte se vilka frågor som är testfrågor. Gränsen för godkänt resultat är 52 rätt, och provtiden är 50 minuter.

Kunskapsprovet mäter kunskapen inom fem områden: fordonskännedom och manövrering, miljö, trafiksäkerhet, trafikregler samt personliga förutsättningar.¹³

⁸ Anita Franke, Leif Larsson och Ann-Charlotte Mårdsjö. *Förarutbildningssystemet i Sverige - Delrapport 1 - En historisk beskrivning av förarutbildningssystemet i Sverige*. 1 uppl. Göteborg: Göteborgs universitet, 1995.

⁹ Nils Petter Gregersen. *Trafiksäkerhet Samspelet mellan människor, fordon och trafikmiljö*. 1 uppl. Stockholm: Wolters Kluwer Sverige AB, 2016.

¹⁰ Anita Franke, Leif Larsson och Ann-Charlotte Mårdsjö. *Förarutbildningssystemet i Sverige - Delrapport 1 - En historisk beskrivning av förarutbildningssystemet i Sverige*. 1 uppl. Göteborg: Göteborgs universitet, 1995.

¹¹ Trafikverket. Kunskapsprov B. 2018.

<https://www.trafikverket.se/korkort/korkortsprov/personbil-och-latt-lastbil/kunskapsprov-b/> (Hämtad 2018-11-21)

¹² Trafikverket. Körprov B. 2018. <https://www.trafikverket.se/korkort/korkortsprov/personbil-och-latt-lastbil/korprov-b/> (Hämtad 2018-11-21)

¹³ Trafikverket. Kunskapsprov B. 2018. <https://www.trafikverket.se/korkort/korkortsprov/personbil-och-latt-lastbil/kunskapsprov-b/> (Hämtad 2018-11-21)

Listan nedan visar ungefärligt antal bilar i Sverige genom åren.¹⁴

<u>År</u>	<u>Antal bilar</u>	<u>År</u>	<u>Antal bilar</u>
1898	10	1930	145 000
1900	25	1939	249 000
1902	50	1940	81 000
1904	130	1950	345 000
1906	300	1960	1 324 000
1908	898	1970	2 446 000
1910	1 694	1980	3 077 000
1920	21 277	1990	3 925 000

År 2018 fanns 4 870 000 registrerade personbilar i trafik i Sverige.¹⁵

¹⁴ Mats Molander. *Automobilbesiktningsmannen – En kort historik om fordonskontroll och förarprovning*. 1 uppl. Borlänge: Vägverket publikation, 1997, 8-9.

¹⁵ Statistiska centralbyrån. Personbilar i trafik 1923-2018, tidsserie. 2019.
<https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/transporter-och-kommunikationer/vagtrafik/fordonsstatistik/pong/tabell-och-diagram/personbilar-i-trafik/>
(Hämtad 2019-02-22)

3 Behörigheter i Sverige i dag

Motorcykel:	A, A1, A2
Moped klass 1:	AM
Personbil och lätt lastbil:	B, BE, 96
Tung lastbil:	C, C1, CE, C1E
Buss:	D, D1, D1E, DE
Taxi:	körprov TAXI
Yrkeskompetens:	YB (person), YL (goods)
Yrkeskunnande taxi:	ekonomi TAXI, fallstudie TAXI, juridik TAXI, trafiknormer och trafiksäkerhet TAXI
Yrkeskunnande buss:	YK Buss del 1, del 2
Yrkeskunnande gods:	YK Gods del 1, del 2
Taxiförarlegitimation:	TL kartläsning, TL lagstiftning, TL säkerhet och beteende
Lokförarbevis:	kunskapsprov Lokförare
Traktorkort:	kunskapsprov Traktor

För en mer utförlig förklaring av körkortsbehörighet för olika fordonstyper, se bilaga 1.

4 Projektresultat

Här redovisas statistiska resultat från körprov och kunskapsprov vid Trafikverket Förrarprov för åren 2014, 2015, 2016, 2017 och 2018. För behörigheterna C1E, D1, D1E och DE finns för få prov gjorda för att göra en analys, och de lämnas därför utanför denna rapport. Samma sak gäller för säkerhetskontroller körprov (BE, C, C1, C1E, CE, D, D1 och DE).

Med "totalt antal prov" i resultatdelen menas totalt antal godkända samt underkända prov. Prov som kategoriserats som *avvisad*, *ej utförd* eller *utebliven* har alltså inte tagits med.

4.1. Antal genomförda prov år 2014–2018

Tabell 1. Antal genomförda prov 2014–2018 som används i projektet.

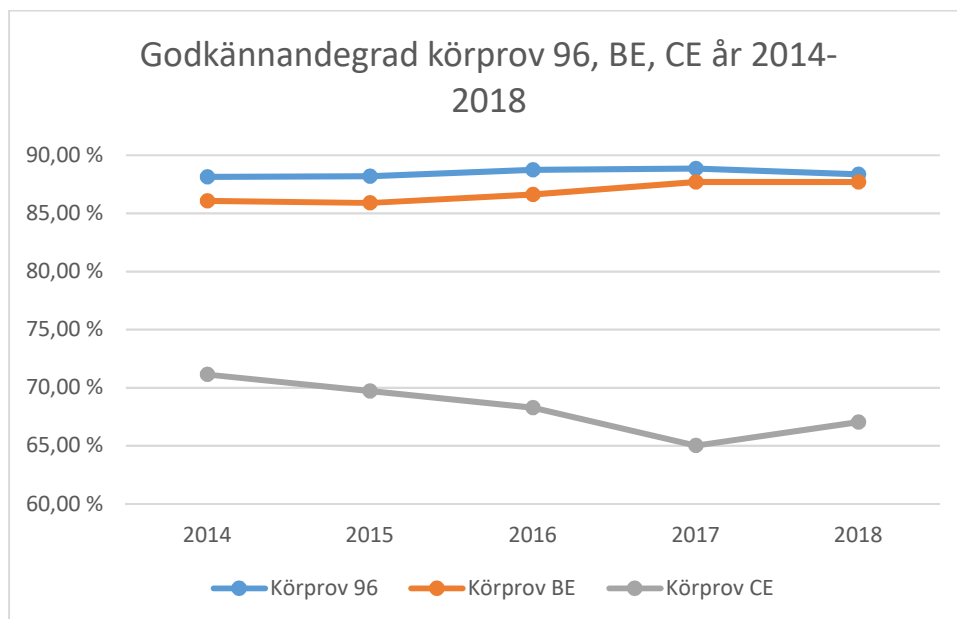
	2014	2015	2016	2017	2018
KÖRPROV					
A	9 146	10 067	10 089	9 973	10 378
A1	888	984	995	1283	1346
A2	2 127	2 161	2 101	1 957	1 964
B	246 452	261 323	268 616	275 200	292 868
BE	3 311	3 736	4 167	4 694	5 105
B96	17 009	15 337	13 658	13 411	11 471
C	6 406	5 685	5 642	4 657	6 614
C1	140	241	288	390	575
CE	3 506	3 196	3 119	2 230	3 099
D	3 132	3 068	2 501	2 520	3 697
KÖRPROV TAXI	7 250	7 527	8 963	11 452	10 845
KUNSKAPSPROV					
A	13 196	14 375	15 531	16 245	17 702
AM	36 494	41 955	50 989	57 028	70 431
B	267 660	283 141	280 060	306 452	330 126
BE	5 068	5 742	6 818	8 162	9 825
C	10 032	9 491	8 972	8 588	14 410
C1	195	349	395	561	847
CE	6 669	6 172	5 806	4 515	7 133
D	5 770	5 462	4 063	5 094	8 618
EKONOMI TAXI	1 290	1 656	2 833	2 741	3 189
FALLSTUDIE TAXI	1 375	1 353	2 134	2 059	2 455
JURIDIK TAXI	1 057	1 311	2 648	2 820	1 984
LOKFÖRARE	268	227	478	483	695
TL KARTLÄSNING	8 473	8 455	9 055	5 630	4 775
TL LAGSTIFTNING	6 740	6 323	9 757	9 133	9 203
TL SÄKERHET BETEENDE	6 585	6 685	10 551	10 008	7 255
TN OCH TS TAXI	982	1 033	1 575	1 641	1 574
TRAKTOR	802	869	686	628	602
YB (PERSON)	5 148	4 492	3 416	3 392	6 701
YK BUSS DEL 1	99	88	123	79	56
YK BUSS DEL 2	84	78	102	61	44
YK GODS DEL 1	1 246	1 328	1 462	1 533	1 719
YK GODS DEL 2	1 098	1 167	1 231	1 400	1 537
YL (GODS)	6 757	6 895	7 278	4 805	9 786
MUNTligt PROV B	2 812	3 211	3 252	2 942	2 918
TOLKPROV B	2 164	1 867	1 817	1 835	2 059

4.2. Alla behörigheter utom B

Körprov 96, BE, CE

Figur 1 visar godkännandegraden för körprov 96, BE och CE för totalt antal prov under 2014–2018. Skillnaden i godkännandegrad för totalt antal prov jämfört med förstagångsprov är marginell. För behörighet 96 har män ungefär 11 procentenheter högre resultat än kvinnor i snitt under femårsperioden. För behörighet BE har män i snitt 9 procentenheter högre resultat på körprovet än kvinnor under samma period. Män har i snitt 4 procentenheter högre resultat än kvinnor för behörighet CE.

Antalet genomförda prov i snitt per år: 14 177 för körprov 96, 4 203 för körprov BE och 3 030 för körprov CE.

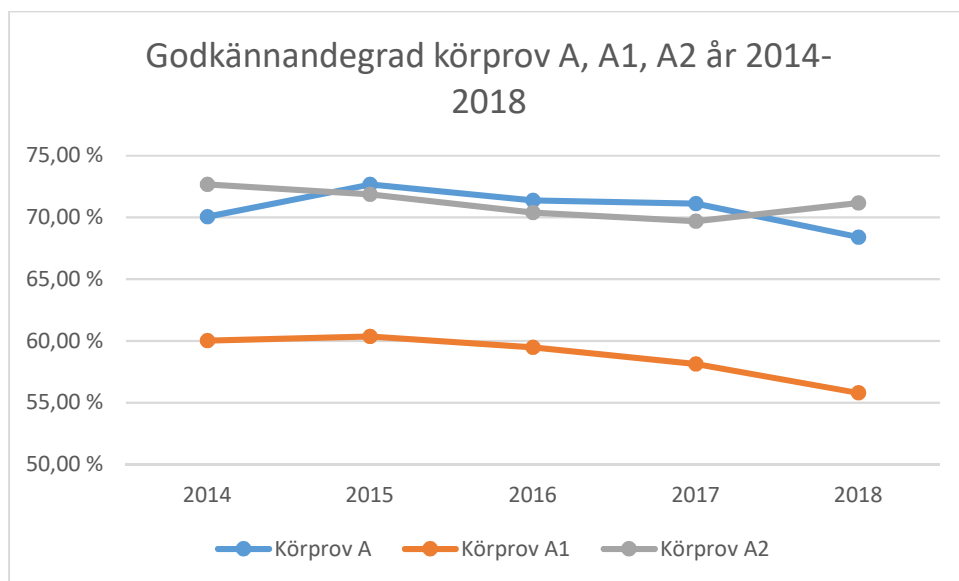


Figur 1. Godkännandegrad körprov 96, BE, CE totalt antal prov 2014–2018.

Körprov A, A1, A2

Figur 2 visar godkännandegraden för körprov A, A1 och A2 för totalt antal prov under 2014–2018. Skillnaden i godkännandegrad för totalt antal prov jämfört med förstagångsprov är marginell, och redovisas därför inte. För behörigheterna A och A2 har män högre högre resultat än kvinnor i snitt: 10 procentenheter för behörighet A och 2 procentenheter för behörighet A2 under femårsperioden. För behörighet A1 är resultatskillnaden mellan kvinnor och män marginell. Av totala antalet prov för de tre behörigheterna under perioden är 14 procent gjorda av kvinnor.

Antalet genomförda prov i snitt per år: 9 931 för körprov A, 1 099 för körprov A1 och 2 062 för körprov A2.

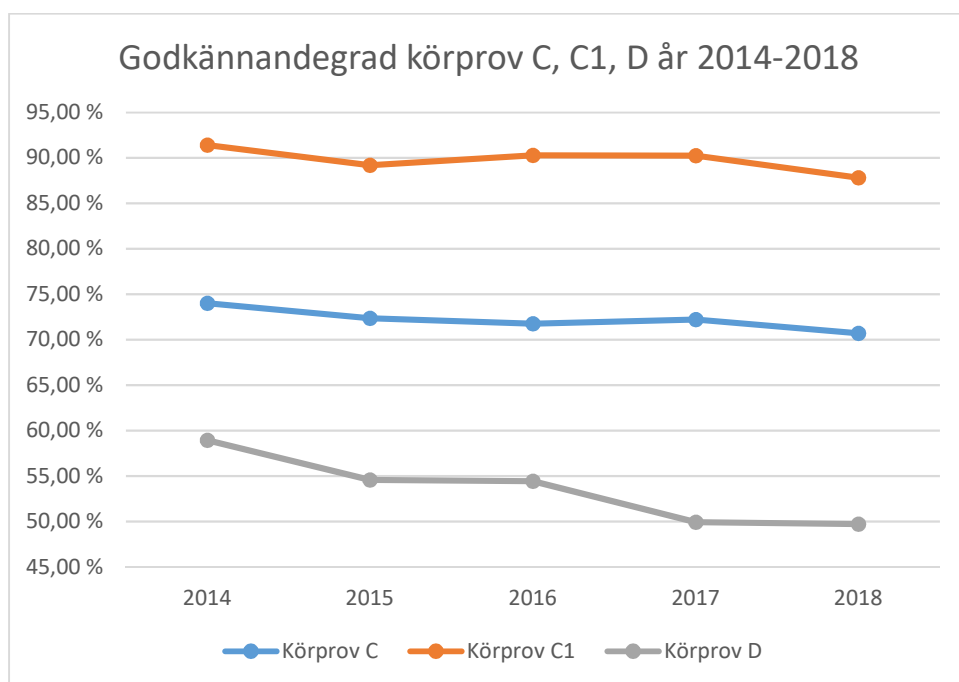


Figur 2. Godkännandegrad körprov A, A1, A2 totalt antal prov år 2014–2018.

Körprov C, C1, D

Figur 3 visar godkännandegraden för körprov C, C1 och D för totalt antal prov under 2014–2018. Skillnaden i godkännandegrad för totalt antal prov jämfört med förstagångsprov är marginell. För behörigheterna C och D har kvinnor i snitt 2–3 procentenheter högre resultat än män under perioden, medan män och kvinnor har liknande godkännandegrad för behörighet C1.

Antalet genomförda prov i snitt per år: 5 801 för körprov C, 327 för körprov C1 och 2 984 för körprov D.

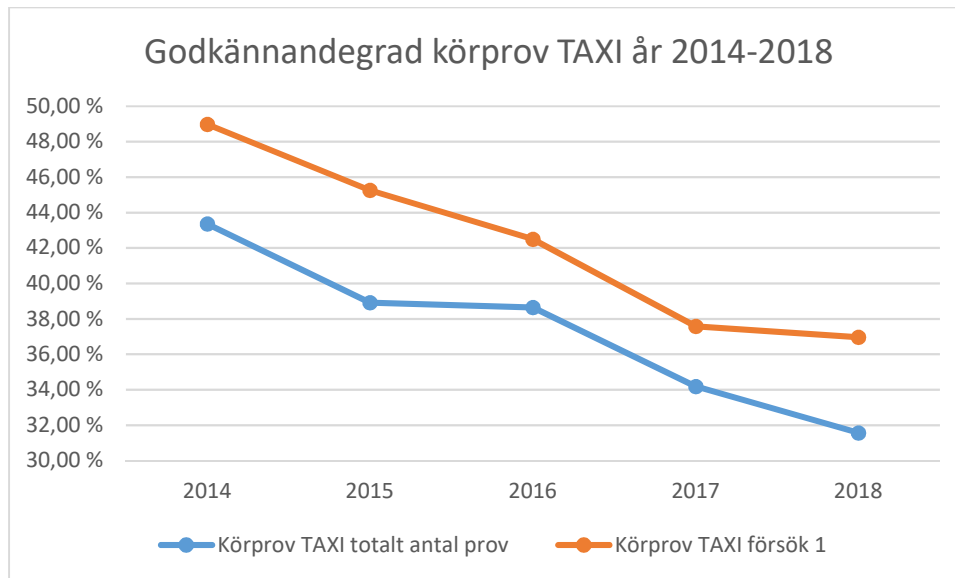


Figur 3. Godkännandegrad körprov C, C1, D totalt antal prov 2014–2018.

Körprov TAXI

Figur 4 visar godkännandegraden för körprov TAXI för totalt antal prov och för förstagångsprovtagare under 2014–2018. Notera att bara 6 procent av provtagarna är kvinnor. Kvinnor har i snitt 15 procentenheter högre resultat för totalt antal prov jämfört med män.

Antalet genomförda prov i snitt per år för körprov TAXI är 9 207.

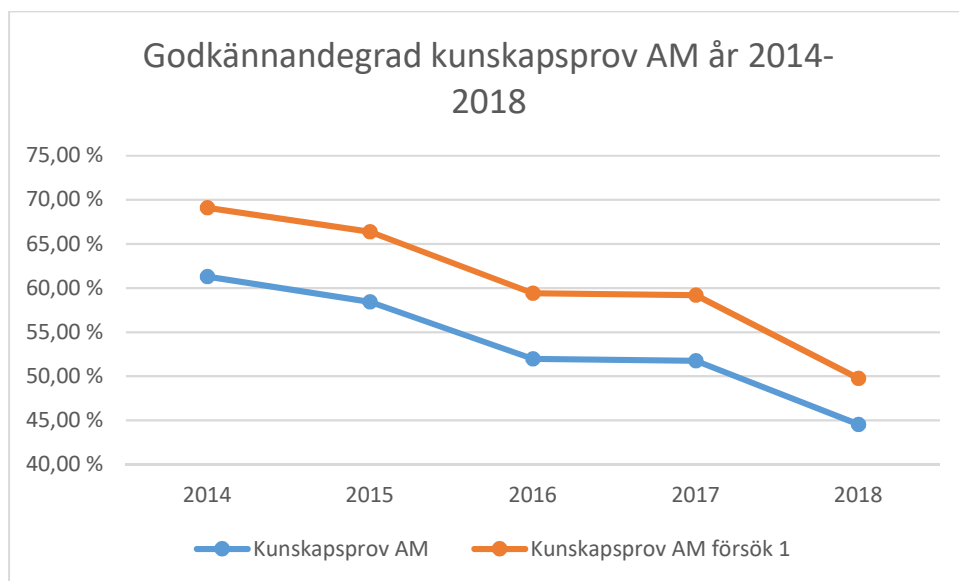


Figur 4. Godkännandegrad körprov TAXI 2014–2018. Totalt antal prov samt förstagångsprovtagare.

Kunskapsprov AM

Figur 5 visar godkännandegraden för kunskapsprov AM för totalt antal prov och för förstagångsprovtagare under 2014–2018. För kunskapsprov AM är förstagångsprovtagarnas resultat i snitt 7 procentenheter högre än för totalt antal prov. Kvinnor har ett marginellt högre resultat på kunskapsprovet för AM än män.

Antalet genomförda prov i snitt per år för kunskapsprov AM är 51 379.

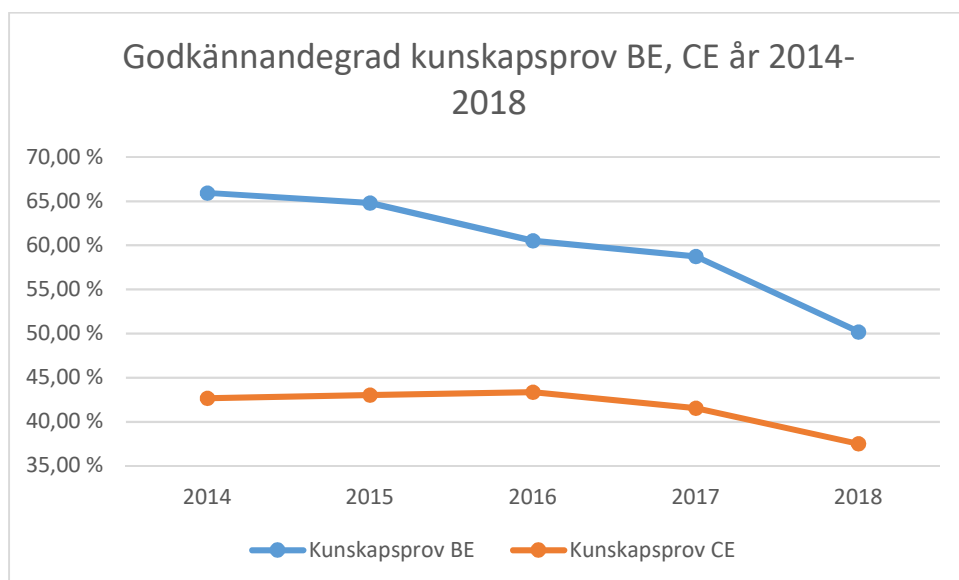


Figur 5. Godkännandegrad kunskapsprov AM, totalt antal prov samt förstagsprovtagare 2014–2018.

Kunskapsprov BE, CE

Figur 6 visar godkännandegraden för kunskapsprov BE och CE för totalt antal prov under 2014–2018. För kunskapsprov BE är förstagsprovtagarnas resultat 6 procentenheter högre än för totalt antal prov. För kunskapsprov CE är motsvarande siffra 7 procentenheter högre resultat för förstagsprovtagare. Män har i snitt 3 procentenheter högre resultat än kvinnor på kunskapsprovet för BE. För CE är det ingen skillnad i godkännandegrad mellan kvinnor och män.

Antalet genomförda prov i snitt per år: 7 123 för kunskapsprov BE och 6 059 för kunskapsprov CE.

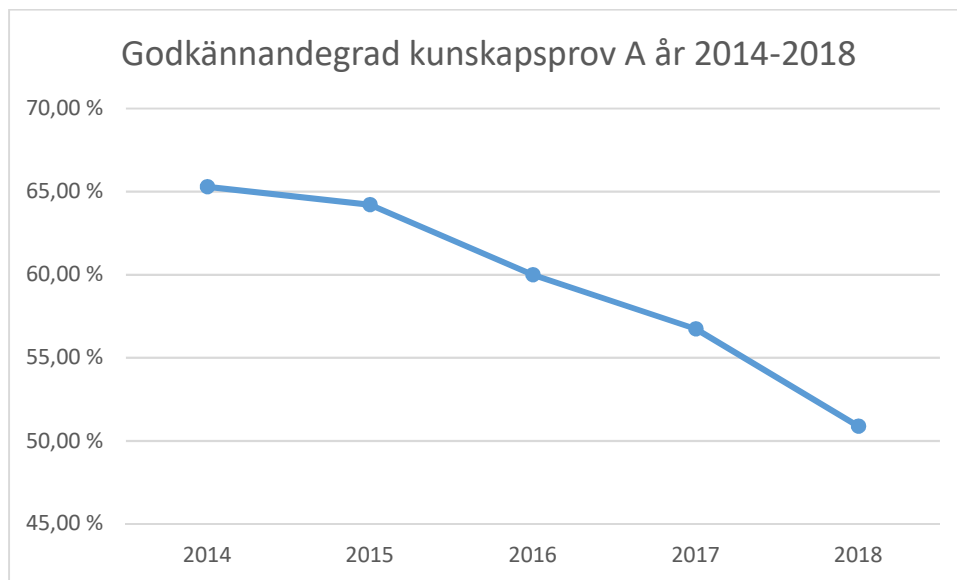


Figur 6. Godkännandegrad kunskapsprov BE, CE totalt antal prov 2014–2018.

Kunskapsprov A

Figur 7 visar godkännandegraden för kunskapsprov A för totalt antal prov under 2014–2018. Förstagångsprovtagarnas resultat är 8 procentenheter högre än för totalt antal prov. Kvinnor har i snitt 2 procentenheter högre resultat på kunskapsprovet för A än män under femårsperioden. Av totalt antal prov har kvinnor genomfört 14 procent av dessa.

Antalet genomförda prov i snitt per år för kunskapsprov A är 15 410.

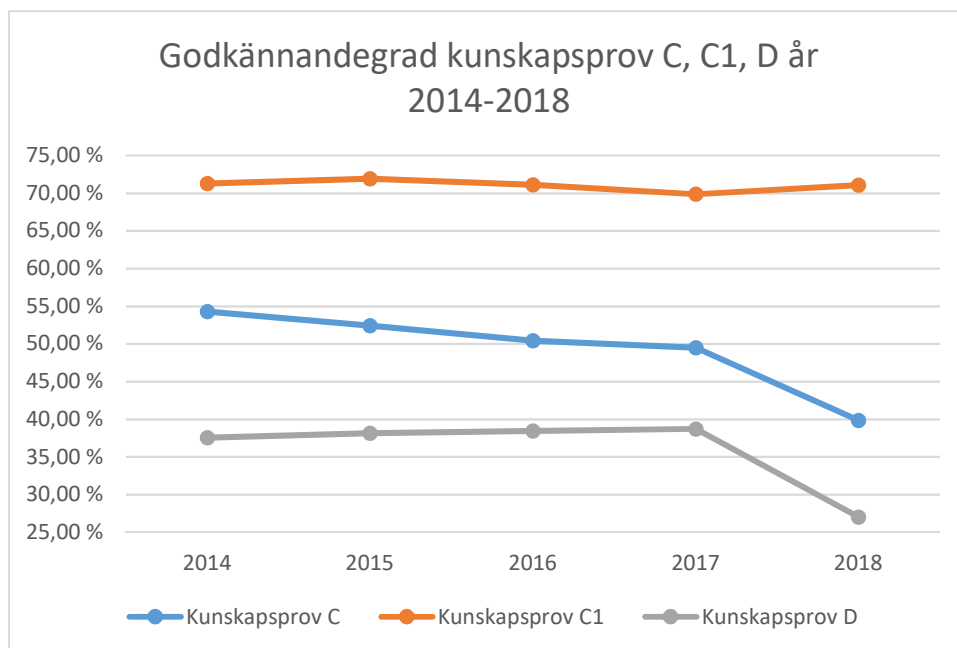


Figur 7. Godkännandegrad kunskapsprov A totalt antal prov 2014–2018.

Kunskapsprov C, C1, D

Figur 8 visar godkännandegraden för kunskapsprov C, C1, och D för totalt antal prov under 2014–2018. Godkännandegraden vid förstagångsprov är högre för varje behörighet i snitt, jämfört med för totalt antal prov: 4 procentenheter för behörighet C1, 9 procentenheter för behörighet D och 15 procentenheter för behörighet C. Vid kunskapsprov för C-behörighet har kvinnor i snitt 8 procentenheter högre resultat än män under femårsperioden, och för kunskapsprov D har kvinnor 5 procentenheter högre resultat än män i snitt under samma period. Vid kunskapsprov för C1-behörighet har män i snitt 5 procentenheter högre resultat än kvinnor under perioden.

Antalet genomförda prov i snitt per år: 10 299 för kunskapsprov C, 469 för kunskapsprov C1 och 5 801 för kunskapsprov D.

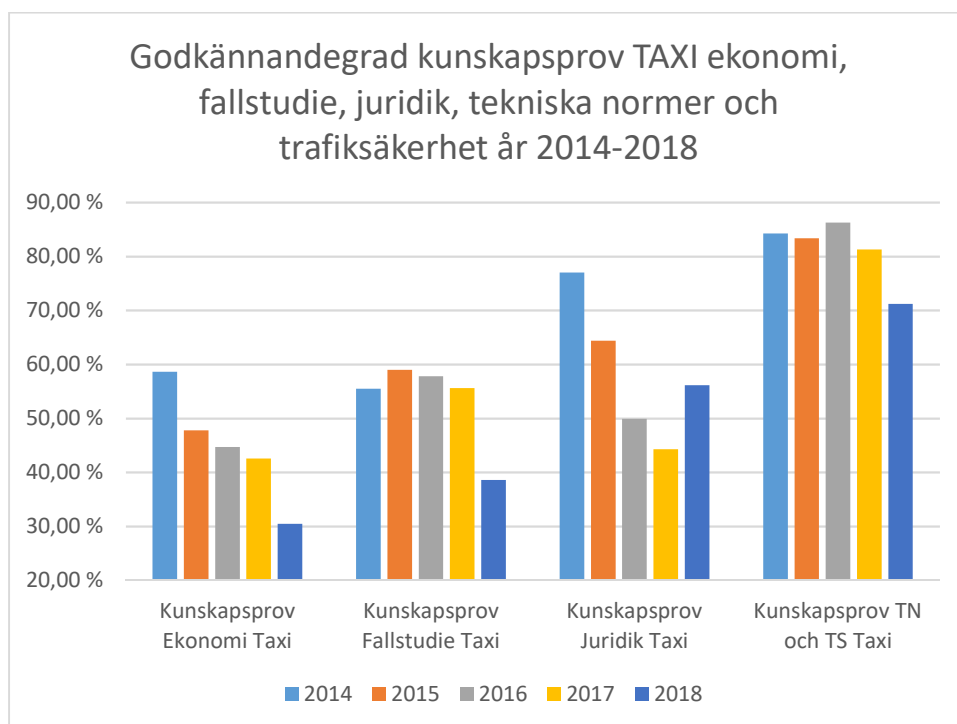


Figur 8. Godkännandegrad kunskapsprov C, C1, D totalt antal prov 2014–2018.

Kunskapsprov yrkeskunnande Taxi

Figur 9 visar godkännandegraden för kunskapsprov taxi ekonomi, fallstudie, juridik samt tekniska normer och trafiksäkerhet (TN och TS) för totalt antal prov under 2014–2018. Godkännandegraden vid förstagångsprov var ungefär 6 procentenheter högre för varje behörighet i snitt, jämfört med för totalt antal prov. Kvinnor har i snitt ett högre resultat än män i tre av de fyra kunskapsproven under 2014–2018: cirka 6 procentenheter högre för ekonomibehörigheten, cirka 2 procentenheter högre för fallstudie och cirka 4 procentenheter högre för juridik. Män har i snitt 3 procentenheter högre resultat för behörigheten tekniska normer och trafiksäkerhet än kvinnor under femårsperioden.

Antalet genomförda prov i snitt per år: 2 342 för kunskapsprov ekonomi taxi, 1 875 för kunskapsprov fallstudie taxi, 1 964 för kunskapsprov juridik taxi och 1 361 för kunskapsprov TN och TS taxi.



Figur 9. Godkännandegrad kunskapsprov TAXI ekonomi, fallstudie, juridik, tekniska normer och trafiksäkerhet totalt antal prov 2014–2018.

Kunskapsprov Taxiförarlegitimation

Figur 10 visar godkännandegraden för kunskapsprov taxiförarlegitimation kartläsning, lagstiftning samt säkerhet och beteende för totalt antal prov under 2014–2018.

Godkännandegraden vid förstagångsprov var 8 procentenheter högre för varje behörighet i snitt, jämfört med för totalt antal prov. Kvinnor har i snitt ett högre resultat än män i alla de tre kunskapsproven under femårsperioden: cirka 7 procentenheter högre för kartläsning, cirka 5 procentenheter högre för lagstiftning och hela 22 procentenheter högre för säkerhet och beteende. Av det totala antalet prov är 6 procent genomförda av kvinnor.

Antalet genomförda prov i snitt per år: 7 278 för kunskapsprov TL kartläsning, 8 231 för kunskapsprov TL lagstiftning och 8 217 för kunskapsprov TL säkerhet och beteende.

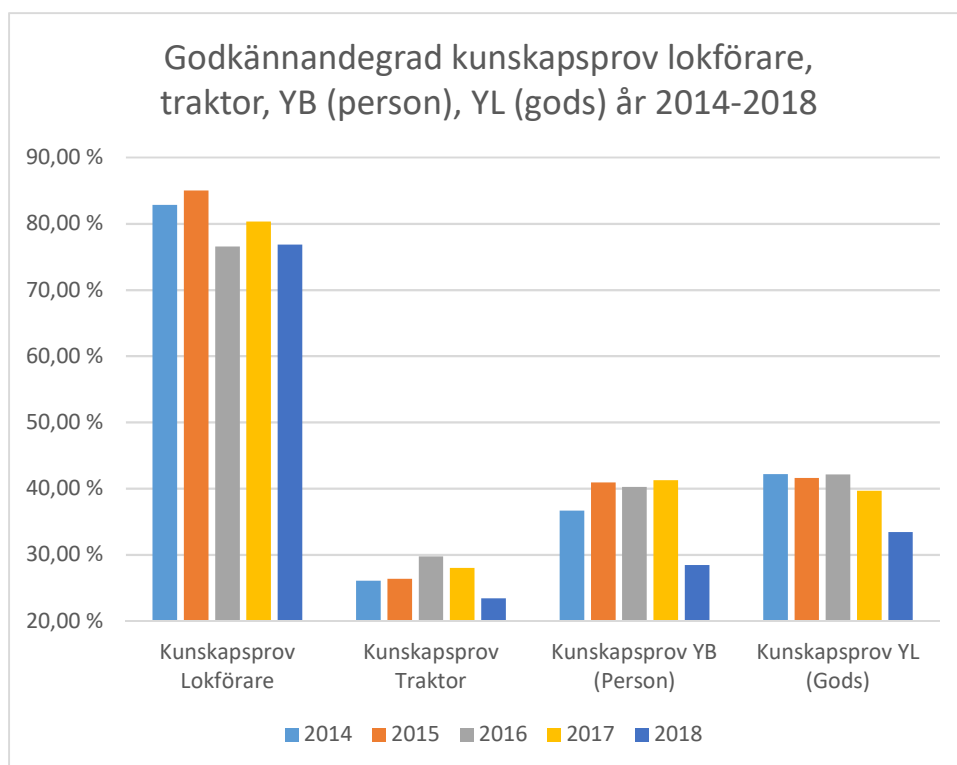


Figur 10. Godkännandegrad kunskapsprov taxiförarlegitimation kartläsning, lagstiftning, säkerhet och beteende totalt antal prov 2014–2018.

Kunskapsprov Lokförare, Traktor, YB (person), YL (gods)

Figur 11 visar godkännandegraden för kunskapsprov lokförare, traktor, YB (person) samt YL (gods) för totalt antal prov under 2014–2018. Godkännandegraden vid förstagångsprov var 14 procentenheter högre för varje behörighet i snitt, jämfört med för totalt antal prov. Kvinnor har i snitt ett högre resultat än män i tre av fyra kunskapsprov under femårsperioden: 7 procentenheter för YB (person) och 2 procentenheter för traktor och YL (gods). För lokförarbehörighet har män i snitt 2 procentenheter högre resultat än kvinnor under perioden.

Antalet genomförda prov i snitt per år: 430 för kunskapsprov lokförare, 717 för kunskapsprov traktor, 4 630 för kunskapsprov YB (person) och 7 104 för kunskapsprov YL (gods).



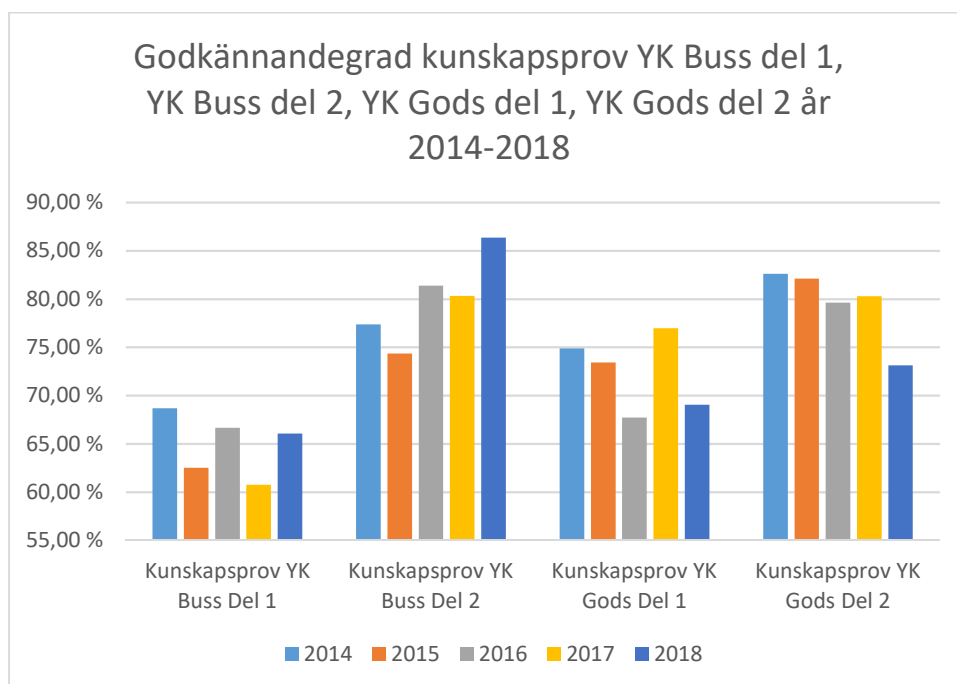
Figur 11. Godkännandegrad kunskapsprov lokförare, traktor, YB (person), YL (gods) totalt antal prov 2014–2018.

Kunskapsprov YK Buss del 1 och del 2, YK Gods del 1 och del 2

Figur 12 visar godkännandegraden för kunskapsprov YK Buss del 1, YK Buss del 2, YK Gods del 1 samt YK Gods del 2 för totalt antal prov under 2014–2018.

Godkännandegraden vid förstagångsprov var 2 procentenheter högre för varje behörighet i snitt, jämfört med för totalt antal prov. Resultaten mellan kvinnor och män skiljer sig någon procentenhet åt; män har i snitt 4 procentenheter bättre resultat under femårsperioden för YK buss del 1 och YK Gods del 1, samt 1 procentenhet högre resultat för YK Gods del 2. Kvinnor har 3 procentenheter högre resultat än män under samma period för YK Buss del 2.

Antalet genomförda prov i snitt per år: 89 för kunskapsprov YK buss del 1, 74 för kunskapsprov YK buss del 2, 1 458 för kunskapsprov YK gods del 1 och 1 287 för kunskapsprov YK gods del 2.



Figur 12. Godkännandegrad kunskapsprov YK Buss del 1, YK Buss del 2, YK Gods del 1, YK Gods del 2 totalt antal prov 2014–2018.

4.3. Behörighet B

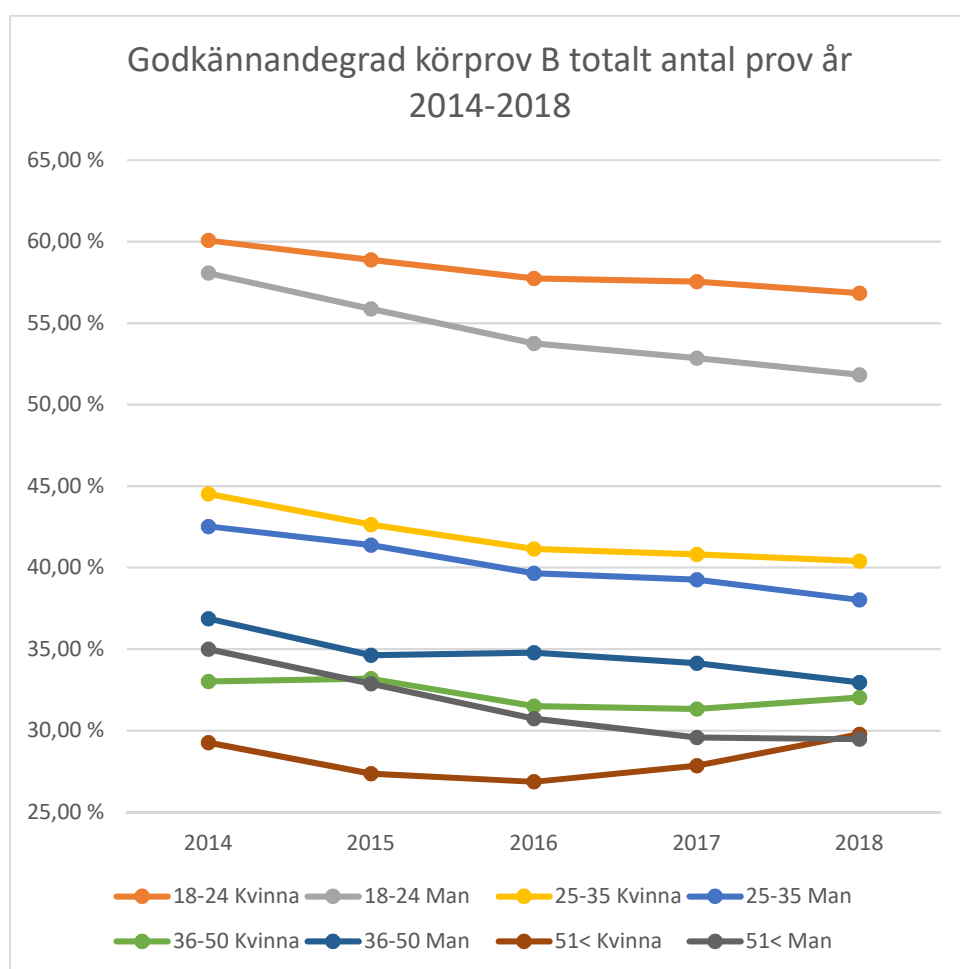
Körprov totalt antal prov

Tabell 2 visar godkännandegraden för körprov behörighet B för totalt antal prov under perioden 2014–2018 i procent.

Tabell 2. Godkännandegrad körprov B totalt antal prov 2014–2018 i procent.

	2014	2015	2016	2017	2018	TOTALT
KÖRPROV B	52,2	49,8	47,8	46,9	46,0	48,4
KVINNA	53,1	51,2	49,3	48,9	48,4	50,1
MAN	51,4	48,6	46,6	45,4	44,4	47,1

Figur 13 visar godkännandegraden för körprov behörighet B för totalt antal prov mellan 2014 och 2018, uppdelat efter kön och åldersgrupper.



Figur 13. Godkännandegrad körprov B totalt antal prov köns- och åldersindelning 2014–2018.

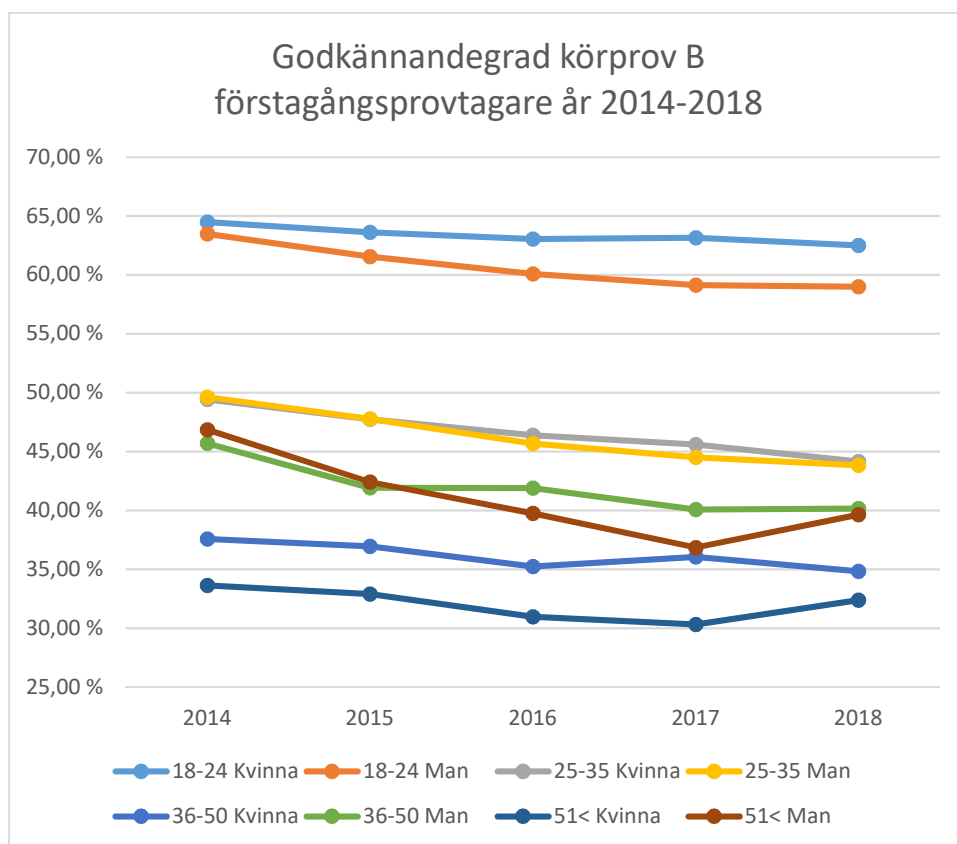
Körprov förstagångsprov

Tabell 3 visar godkännandegraden för körprov behörighet B för förstagångsprovtagare under perioden 2014–2018 i procent.

Tabell 3. Godkännandegrad körprov B förstagångsprovtagare år 2014–2018 i procent.

	2014	2015	2016	2017	2018	TOTALT
KÖRPROV B	59,0	56,8	55,2	54,2	54,0	55,8
KVINNA	59,2	57,7	56,4	56,1	55,3	56,9
MAN	58,9	56,2	54,3	52,7	52,9	54,9

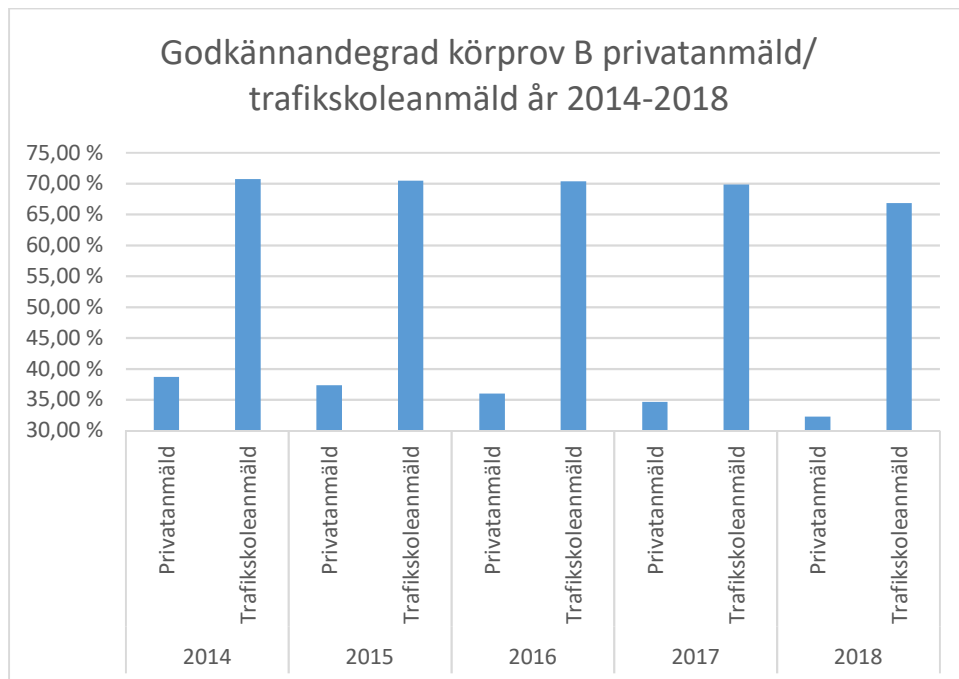
Figur 14 visar godkännandegraden för körprov behörighet B för förstagångsprovtagare mellan 2014 och 2018, uppdelat efter kön och åldersgrupper.



Figur 14. Godkännandegrad körprov B förstagångsprovtagare köns- och åldersindelning 2014–2018.

Körprov olika anmälningssätt – privatanmäl/trafikskoleanmäl

Figur 15 visar godkännandegraden för körprov behörighet B för anmälningssätten *privatanmäl* och *trafikskoleanmäl* mellan 2014 och 2018.



Figur 15. Godkännandegrad körprov B privatanmäl/trafikskoleanmäl 2014–2018.

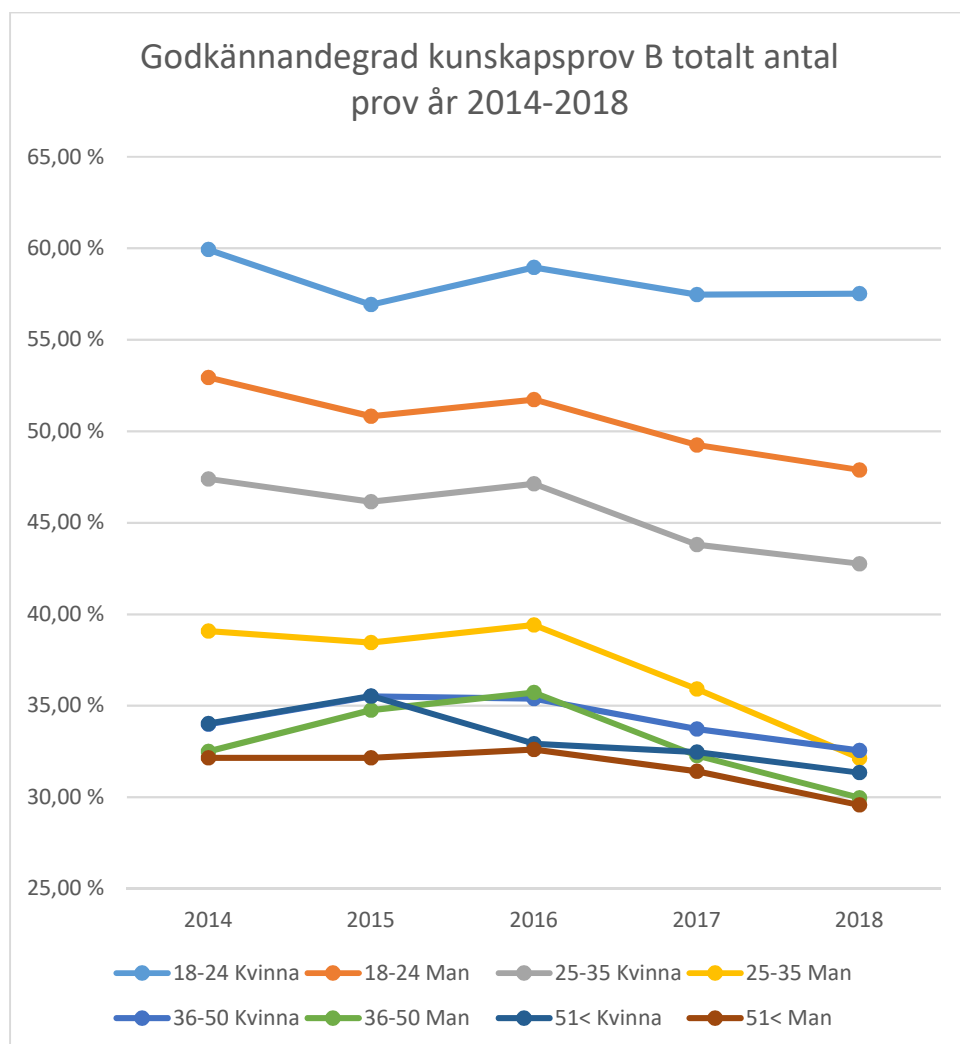
Kunskapsprov totalt antal prov

Tabell 4 visar godkännandegraden för kunskapsprov behörighet B för totalt antal prov under perioden 2014–2018 i procent.

Tabell 4. Godkännandegrad kunskapsprov B totalt antal prov 2014–2018 i procent.

	2014	2015	2016	2017	2018	TOTALT
KUNSKAPSPROV B	49,7	47,7	48,4	45,2	43,5	46,7
KVINNA	53,7	51,3	52,2	49,8	49,1	51,2
MAN	46,7	45,0	45,6	42,2	39,9	43,6

Figur 16 visar godkännandegraden för kunskapsprov behörighet B för totalt antal prov mellan 2014 och 2018, uppdelat efter kön och åldersgrupper.



Figur 16. Godkännandegrad kunskapsprov B totalt antal prov köns- och åldersindelning 2014–2018.

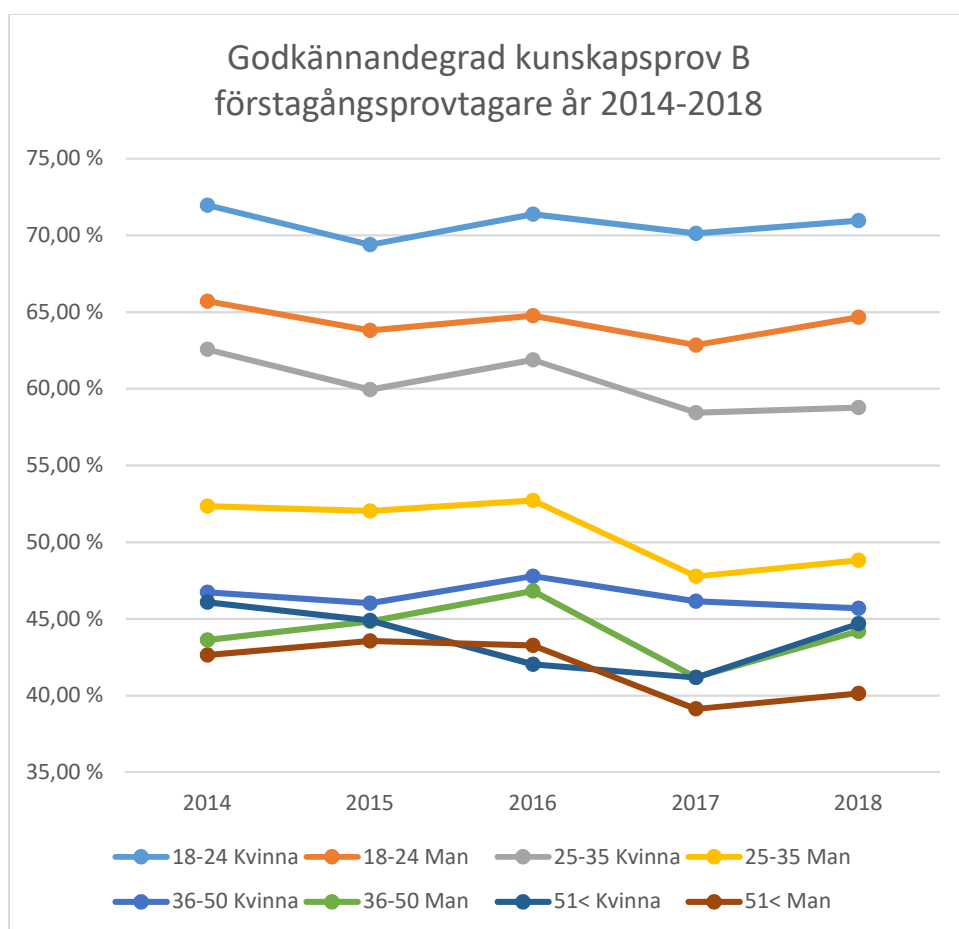
Kunskapsprov förstagångsprov

Tabell 5 visar godkännandegraden för kunskapsprov behörighet B för förstagångsprov under perioden 2014–2018 i procent.

Tabell 5. Godkännandegrad kunskapsprov B förstagångsprovtagare 2014–2018 i procent.

	2014	2015	2016	2017	2018	TOTALT
KUNSKAPSPROV B	64,1	61,7	62,7	59,8	61,4	61,9
KVINNA	68,0	65,1	66,7	64,7	65,4	66,0
MAN	60,7	58,9	59,5	55,9	58,1	58,6

Figur 17 visar godkännandegraden för kunskapsprov behörighet B för totalt antal prov mellan 2014 och 2018, uppdelat efter kön och åldersgrupper.



Figur 17. Godkännandegrad kunskapsprov B förstagångsprovtagare köns- och åldersindelning 2014–2018.

Kunskapsprov olika anmälningssätt – privatanmäl/trafikskoleanmäl

Figur 18 visar godkännandegraden för kunskapsprov behörighet B för anmälningssätten *privatanmäl* och *trafikskoleanmäl* mellan 2014 och 2018.

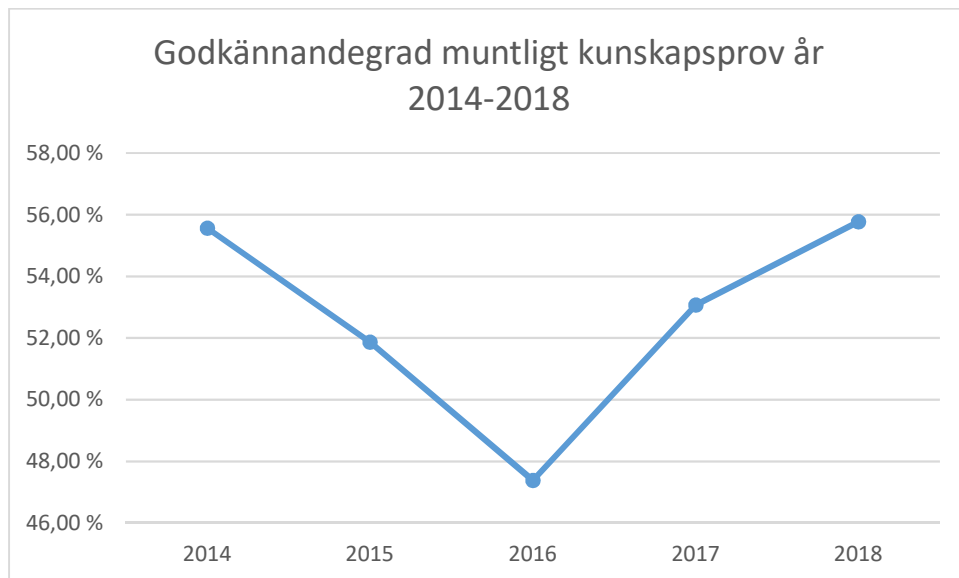


Figur 18. Godkännandegrad kunskapsprov B privatanmäl/trafikskoleanmäl 2014–2018.

Kunskapsprov muntligt

Figur 19 visar godkännandegraden för muntligt kunskapsprov för totalt antal prov under 2014–2018. Förstagångsprovtagarnas resultat är 8 procentenheter högre än för totalt antal prov i snitt. Kvinnor och män har i snitt samma resultat på det muntliga kunskapsprovet under femårsperioden.

Antalet genomförda prov i snitt per år för muntligt kunskapsprov B är 2 944.

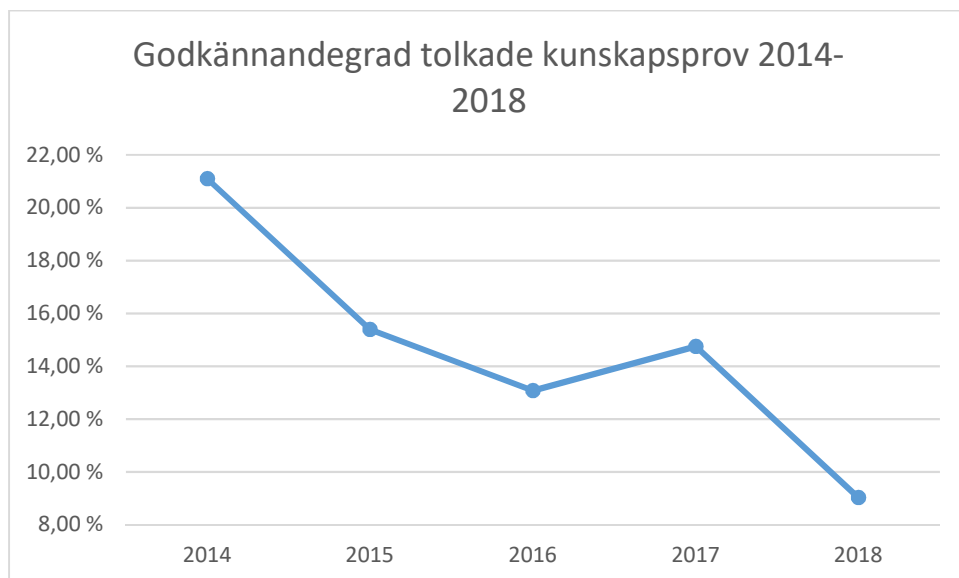


Figur 19. Godkännandegrad kunskapsprov muntligt totalt antal prov 2014–2018.

Kunskapsprov tolk

Figur 20 visar godkännandegraden för tolkade kunskapsprov för totalt antal prov under 2014–2018. Förstagångsprovtagarnas resultat är 3 procentenheter högre än för totalt antal prov under perioden. Kvinnor har i snitt 5 procentenheter högre resultat på det tolkade kunskapsprovet än män under femårsperioden.

Antalet genomförda prov i snitt per år för kunskapsprov tolk B är 1 827.



Figur 20. Godkännandegrad tolkade kunskapsprov totalt antal prov 2014–2018.

Kunskapsprov godkännandegrad olika språk totalt antal prov

Tabell 6 visar godkännandegraden för kunskapsprov behörighet B för totalt antal prov på olika språk under perioden 2014–2018 i procent. Det är de 13 språken med det största antalet prov under perioden. Det är enbart skriftligt översatta språk som finns med i resultatet, alltså inte tolkprov.

Tabell 6. Godkännandegrad kunskapsprov B skriftligt översatta språk totalt antal prov 2014–2018 i procent.

	2014	2015	2016	2017	2018
ALBANSKA	27	26	27	24	21
ARABISKA	32	37	36	33	31
BOSNISKA	32	37	26	28	31
ENGELSKA	41	39	37	33	32
FRANSKA	17	20	20	10	14
PERSISKA	28	27	28	24	23
RYSKA	36	36	35	32	35
SOMALISKA	19	23	31	21	5
SORANI	25	25	23	21	15
SPANSKA	19	23	23	19	17
SVENSKA	54	53	55	54	53
THAILÄNDSKA	19	24	17	14	13
TURKISKA	29	27	22	19	18

Kunskapsprov godkännandegrad olika språk förstagångsprov

Tabell 7 visar godkännandegraden för kunskapsprov behörighet B för förstagångsprovtagare på olika språk under perioden 2014–2018 i procent. Samma 13 språk som i tabell 6 finns med här.

Tabell 7. Godkännandegrad kunskapsprov B skriftligt översatta språk förstagångsprovtagare 2014–2018 i procent.

	2014	2015	2016	2017	2018
ALBANSKA	32	31	31	26	24
ARABISKA	34	39	40	34	35
BOSNISKA	41	45	34	34	37
ENGELSKA	46	46	43	41	47
FRANSKA	21	14	12	5	11
PERSISKA	27	27	31	22	26
RYSKA	38	41	41	36	45
SOMALISKA	14	17	31	18	4
SORANI	25	30	22	19	16
SPANSKA	17	22	24	19	17
SVENSKA	68	67	69	68	69
THAILÄNDSKA	18	25	18	11	18
TURKISKA	30	28	22	18	19

Redovisade språk med totalt antal genomförda kunskapsprov

Tabell 8 visar totalt antal genomförda kunskapsprov per språk för de 13 språk som har det största antalet genomförda prov.

Tabell 8. Antal genomförda kunskapsprov för de 13 språk med det största antalet prov 2014–2018.

	2014	2015	2016	2017	2018
TOTALT	265 283	280 736	277 728	304 571	327 726
ALBANSKA	1 330	1 549	1 554	1 652	2 259
ARABISKA	22 800	31 444	39 630	61 210	68 706
BOSNISKA	694	652	903	964	1 015
ENGELSKA	8 760	11 839	11 622	12 800	15 441
FRANSKA	180	191	334	325	682
PERSISKA	6 725	7 736	8 260	8 483	11 950
RYSKA	1 182	1 031	1 146	1 259	1 429
SOMALISKA	1 209	3 796	5 516	6 999	5 551
SORANI	1 981	2 108	1 706	1 847	3 318
SPANSKA	1 639	1 460	1 545	1 572	1 879
SVENSKA	213 488	212 478	198 353	199 904	206 877
THAILÄNDSKA	2 366	3 641	3 808	4 172	4 563
TURKISKA	2 929	2 811	3 351	3 384	4 056

Redovisade språk med totalt antal genomförda kunskapsprov könsuppdelat

Tabell 9 visar totalt antal genomförda kunskapsprov per språk och för de 7 språk som har det största antalet genomförda prov.

Tabell 9. Antal genomförda kunskapsprov B för de 7 språken med det största antalet prov 2014–2018 med könsindelning.

	2014	2015	2016	2017	2018
ARABISKA	22 800	31 444	39 630	61 210	68 706
KVINNA	5 754	6 850	8 139	11 963	14 881
MAN	17 046	24 594	31 491	49 247	53 825
ENGELSKA	8 760	11 839	11 622	12 800	15 441
KVINNA	1 939	2 819	2 748	3 361	4 004
MAN	6 821	9 020	8 874	9 439	11 437
PERSISKA	6 725	7 736	8 260	8 483	11 950
KVINNA	1 498	1 915	2 051	2 419	2 758
MAN	5 227	5 821	6 209	6 064	9 192
SOMALISKA	1 209	3 796	5 516	6 999	5 551
KVINNA	111	434	952	1 298	1 005
MAN	1 098	3 362	4 564	5 701	4 546
SVENSKA	213 488	212 478	198 353	199 904	206 877
KVINNA	101 043	101 376	95 135	96 044	98 366
MAN	112 445	111 102	103 218	103 860	108 511
THAILÄNDSKA	2 366	3 641	3 808	4 172	4 563
KVINNA	2 073	3 099	3 457	3 709	3 953
MAN	293	542	351	463	610
TURKISKA	2 929	2 811	3 351	3 384	4 056
KVINNA	556	594	878	839	1 076
MAN	2 373	2 217	2 473	2 545	2 980

5 Diskussion

Syftet med rapporten var att visa trender och analysera resultat av statistik för olika prov inom Trafikverket Förarprov. Eftersom rapporten innehåller resultat från de senaste fem åren är det den tidsperioden diskussionen sker kring. Fokus har legat på att visa resultat för olika behörigheter, och det gäller både körprov och kunskapsprov. Provresultat för personbil, alltså behörighet B, har fått extra mycket utrymme i arbetet.

Det finns en negativ trend för utvecklingen av godkännandegraden för de flesta behörigheter under perioden. Det gäller för alla behandlade behörigheter i rapporten förutom körprov 96 och BE samt kunskapsprov C1, taxiförarlegitimation kartläsning och yrkeskunnande buss del 2. För dessa behörigheter har utvecklingen antingen varit neutral eller positiv.

Den negativa utvecklingen av godkännandegraden, det vill säga att färre av de genomförda proven blir godkända, beror delvis på att det görs fler prov än tidigare. För förstagångsprovtagare är godkännandegraden generellt högre än för det totala antalet prov gjorda för de olika behörigheterna. De många omproven påverkar alltså den totala godkännandegraden negativt.

I rapporten "Samma prov – andra provtagare"¹⁶ står följande: "Om man viktar resultaten för att återspegla den fördelning mellan grupper som rådde 1998 eller 2010 kan man konstatera att om provtagargruppen även fortsättningsvis haft samma sammansättning skulle andelen godkända förmodligen inte ha minskat i samma utsträckning." Det innebär alltså att även provtagargruppens förändring kan vara en del i förklaringen till de sjunkande godkännandegraderna. I rapporten jämfördes 1998 och 2010 års provtagargrupper med varandra.

I denna utvärdering, däremot, finns utvecklingen i godkännandegrad med för åren 2014–2018, vilket inte är samma tidsspann, men man kan kanske gissa att utvecklingen fungerat på samma sätt under de åren som rapporten behandlar.

Yngre personer som anmält sig till prov, och personer som anmält sig via en trafikskola, har generellt högre godkännandegrad än äldre personer och personer som anmält sig privat utan att anmälan gjorts genom en trafikskola. Liknande resultat visades i rapporten "Samma prov – andra provtagare" som gjordes under 2017 och behandlar data från 1998 till och med 2017. Om man tittar på resultatet för behörighet B, är trenden med högre godkännandegrad för yngre personer väldigt tydlig.

En annan trend som man kan se, speciellt för behörighet B, är att kvinnors godkännandegrad är högre än mäns. Både för körprov och kunskapsprov (totalt antal prov och förstagångsprovtagare) så ser ordningen ut så här när det gäller högst godkännandegrad: 1) kvinnor 18–24 år, 2) män 18–24 år, 3) kvinnor 25–35 år och 4) män 25–35 år. När man kommer högre upp än 35 år för provtagare följer godkännandegraden inte längre samma ordning.

Tidigare beskrevs hur godkännandegraden sjunkit under femårsperioden. Det gäller inte för alla prov eller alla provtagare. Om man tittar på förstagångsprovtagare kunskapsprov B kvinnor 18–25 år, ligger godkännandegraden på en hög stabil nivå på över 70 procent i snitt. Där syns alltså inte trenden med vikande godkännandegrader de senaste fem åren.

¹⁶ *Samma prov – andra provtagare*. Susanne Alger och Hanna Eklöf. Umeå: Umeå universitet, 2017.

Om man bortser från B-behörigheten och tittar på övriga behörigheter som behandlas i rapporten, kan man se en trend där män har ett högre resultat på de flesta körproven, medan kvinnor har ett högre resultat på de flesta kunskapsproven. Ett exempel är motorcykel behörighet A där män i snitt har 10 procentenheter högre resultat än kvinnor på körprovet, medan kvinnor i snitt har 2 procentenheter högre resultat än män på kunskapsprovet under samma period. En utredning från VTI visar att det finns en orättvisa i körprovet för motorcykel som ger fördelar för män. Den tydligaste skillnaden i provresultat är att kvinnor klarar manövreringens lågfartsdel betydligt sämre. En förklaring kan vara kvinnors kortare kroppslängd och lägre kroppsvikt. Detta blir en nackdel för kvinnor, eftersom det kan vara avgörande för lågfartsdelen att man når ner till marken stadigt och når fram till styret vid fullt styrutslag. Den här förmågan har inte lika stor betydelse när man kommit upp i högre fart, vilket ger utslag i att kvinnor klarar bromsprovet och högfartsdelen lika bra eller bättre än män. Förutsättningarna är alltså sämre för kortväxta personer, eftersom det inte finns tillgång till tillräckligt låga motorcyklar vid provet. Det här gör att kvinnor, som oftare är kortare än män, drabbas hårdare. Vissa trafikskolor har skaffat lägre motorcyklar eller motorcyklar där sadeln kan justeras, men detta är fortfarande ett problem.¹⁷

Trafikskoleanmälda prov för B-behörighet har en godkännandegrad på ungefär 70 procent för både körprov och kunskapsprov. Motsvarande siffra för privatanmälda är ungefär 35 procent. Det är ändå svårt att förlita sig helt på de här siffrorna, eftersom många personer gör sin utbildning både hos en trafikskola och privat. Det är svårt att veta i vilken grad de har använt den ena eller den andra varianten.

För genomförda kunskapsprov för B-behörighet har antalet ökat under femårsperioden när det gäller prov genomförda på albanska, arabiska, bosniska, engelska, franska, persiska, ryska, somaliska, sorani, spanska, thailändska och turkiska. För prov genomförda på svenska har antalet däremot inte ökat. Antalet körprov för B-behörighet har också ökat dramatiskt under 2014–2018. Prov som genomförs på andra språk genomförs i större utsträckning av äldre provtagare som anmälts privat – faktorer som är kopplade till en lägre godkännandegrad. Det är en av förklaringarna till det ökade antalet prov under perioden.¹⁸

Kunskapsprov B genomförda på svenska har en neutral trend i godkännandegrad de senaste fem åren, både för totalt antal genomförda prov och för förstagångsprovtagare. Prov genomförda på de 12 andra språk som behandlas i rapporten har en negativ trend när det gäller godkännandegraden, både för totalt antal gjorda prov och för förstagångsprovtagare. En lösning på problemet skulle kanske kunna vara att ta fram mer utbildningsmaterial för körkort på andra språk än svenska och engelska. I dag säljer STR teoriböcker på arabiska och två språk till. Det är material som de inte själva har skrivit utan förmedlar vidare från en författare. I rapporten "Samma prov – andra provtagare" uppges de bidragande orsakerna till lägre godkännandegrad vid kunskapsprov gjorda på andra språk än svenska vara dels brist på utbildningsmaterial på det egna språket, dels handledare som inte har någon större erfarenhet av det svenska förarprovet.¹⁹

¹⁷ *Mäns och kvinnors möjligheter att genomföra förarprov för körkort med godkänt resultat.* Sonja Forward och Nils Petter Gregersen. Linköping: VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, 2016.

¹⁸ *Samma prov – andra provtagare.* Susanne Alger och Hanna Eklöf. Umeå: Umeå universitet, 2017.

¹⁹ *Samma prov – andra provtagare.* Susanne Alger och Hanna Eklöf. Umeå: Umeå universitet, 2017.

6 Fortsatt arbete

I framtiden skulle man kunna ta ut statistik och analysera godkännandegrad för olika delmoment i både körprov och kunskapsprov. Statistikverktyget kommer att utvecklas och förhoppningsvis göra detta möjligt på ett lättillgängligt sätt framöver.

En årlig rapport av denna rapports karaktär skulle kunna göra det möjligt att se hur trender ändras över tid, för att hjälpa till att höja kunskapen om hur alla aktörer tillsammans kan höja godkännandegraden vid förarprov.

Körkortsbehörighet för särskilda fordonstyper

5 § Körkortsbehörighet enligt 1 § anges i körkort med följande beteckningar.

Beteckning Körkortsbehörighet

AM	moped klass I
A1	lätt två- eller trehjulig motorcykel
A2	1. tvåhjulig motorcykel som har en nettoeffekt av högst 35 kilowatt och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,2 kilowatt/kilogram och som, om fordonets originalutförande har ändrats, har sitt ursprung i ett fordon med högst den dubbla effekten. 2. lätt trehjulig motorcykel
A	två- och trehjulig motorcykel oavsett slagvolym, effekt och förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt.
B	1. personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan bil. 2. trehjulig motorcykel 3. fyrehjulig motorcykel
BE	bil som omfattas av behörighet B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till en sådan bil, om släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton.
C1	tung lastbil med totalvikt av högst 7,5 ton och personbil med totalvikt över 3,5 men inte 7,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan bil.
C1E	bil som omfattas av behörighet C1 eller B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till en sådan bil om bilens och släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 12 ton.
C	tung lastbil och personbil med totalvikt över 3,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan bil.
CE	bil som omfattas av behörighet C samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till en sådan bil.
D1	buss som är konstruerad och tillverkad för att ta högst 16 passagerare utöver föraren och vars längd inte överskrider åtta meter samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan buss.

- D1E buss som omfattas av behörighet D1 samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till en sådan buss.
- D buss som är konstruerad och tillverkad för att ta fler än åtta passagerare utöver föraren samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan buss.
- DE buss som omfattas av behörighet D samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till en sådan buss.

Lag (2017:272).

