

## Motion till riksdagen 2006/07:T277

av **Staffan Danielsson och Anders Åkesson (c)**

# Effektivare körkortsprov över hela landet

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärder mot att allt färre tar allt dyrare körkort.

## Motivering

Sverige är ett EU-land som är stort till ytan och med relativt liten befolkning. Behovet av bra vägar och möjlighet att köra på dem är därför av mycket stor betydelse för de flesta svenskar, framför allt för dem som bor på landsbygden.

Självfallet ska vägar, bilar och förare vara så säkra som möjligt, för att minska skador och dödsfall i trafiken. Det är mycket glädjande med den minskning som nu sker av trafikolyckorna, beroende på de samverkande åtgärder som vidtagits på olika trafikområden.

Åtgärderna för en säkrare trafik begränsas dock av tillgången på resurser, och på att den mänskliga faktorn alltid finns tillstädes, även om goda trafik-kunskaper och -vanor minskar olyckorna.

Sverige har väl fungerande trafikskolor och höga krav för att ta körkort. Detta är i grunden bra. Samtidigt är kunskapskraven för att ta körkort bland de mest krävande i EU, och Sverige tillhör de länder där körkortet kostar mycket pengar. Genomsnittligt kostar det idag runt 15 000 kr eller mer att ta körkort.

Kraven ska vara höga, men det måste också vara möjligt för de allra flesta att till rimliga krav och kostnader erhålla körkort.

För många, ofta killar, kan det uppenbart vara rätt krävande och det komplicerade teoriprovet en mardröm, genom ständigt upprepade ”omtentor” med tidskrävande förberedelser och nervositet, innan man till slut lyckas komma över gränsen. Provets stora kunskapsinnehåll, krav på mycket detaljkunskaper över hela trafikområdet och klurig frågeutformning med rätt närliggande

## Fel! Okänt namn på

svarsalternativ ligger delvis bakom det faktum att de underkända proven är så många, endast drygt 50 procent av proven godkänns. En annan faktor är säkert också för dåliga förberedelser och chansningar hos en del.

Den som på grund av höga kostnader och krav trots het önskan inte lyckas eller har råd att ta något körkort får en dålig start i livet. Det påverkar identitet och självkänsla, och det begränsar möjligheterna att erhålla jobb och leva ett aktivt deltagande liv, särskilt på landsbygden. Många av dem som har stora bekymmer är studieovana och mer praktiskt lagda, och de klarar sig ofta i praktiken bättre på vägarna än många duktiga teoretiker men sämre praktiker.

Kraven för att ta körkort måste alltså balanseras mellan tillräckligt goda trafikfärdigheter i teori och praktik, samtidigt som kunskapsmassa, prov och kostnader måste ligga på rimliga nivåer.

Det höga antalet underkända prov, de ökande kostnaderna samt det faktum att allt färre ur ungdomsgenerationen tar körkort visar att något måste göras. I våra nordiska grannländer tar många fler ungdomar körkort än i Sverige.

Körkort och rätt att utnyttja vårt gemensamma vägnät får inte vara något som alltmer förbehålls dem som har god studievana och har ekonomiska resurser.

Några exempel på de betydande problem som finns:

- ? Kunskapsmassan för att ta körkort är redan betydande, och alltför många moment läggs till.
- ? Teoriproven är för många mycket svåra. 70 klurigt utformade frågor ska besvaras på 50 minuter, och 82 procent måste vara helt rätt. Särskilt pojkar utan studievana har ofta stora bekymmer att klara proven.
- ? Andelen godkända teoriprov har sedan 1989 sjunkit från 79 procent till 57 procent.
- ? Väntetiden för att skriva teoriprov är i snitt nära 4 veckor, men kan ibland vara mycket längre.
- ? Teoriprov kan endast avläggas på vissa orter, många på landsbygden tvingas resa många mil för att tentera teoriprovet, klarar man inte provet väntar flera långresor.
- ? Allt färre tar körkort allt senare. Andelen 18–24-åringar med körkort har på några få år sjunkit med 25 procent till 57 procent.
- ? Kostnaderna för att ta körkort är betydande, och har man svårigheter att klara teori- eller körprov handlar det snabbt om 20 000–30 000 kr och kanske år av väntan.

Det är uppenbart, enligt min uppfattning, att en översyn bör göras av regelverken för att ta körkort.

Vid en sådan översyn bör grunden vara att de svenskar som vill ska med rimlig tidsåtgång och rimliga kostnader kunna erhålla körkort efter en rimlig kunskaps- och praktikkontroll, som ger dem en bra grund för att sedan successivt bli allt bättre och mer rutinerade bilförare.

Det är viktigt att ta intryck av goda exempel i andra länder, och från t.ex. de svenska trafikskolornas erfarenheter.

## Fel! Okänt namn på

STR – Sveriges Trafikskolors Riksförbund – vill se en längre utbildnings-tid inledd med en god kontakt med en professionell handledare, uppkörning vid 18 och sedan fri körning med uppföljning genom ett pricksystem. Allvarliga förseelser leder till ny riskutbildning. Ett andra utbildningssteg införs efter en viss tid. Man stöder också en bättre trafikutbildning i skolan.

I Finland tar 63 procent av artonåringarna körkort mot bara ca 33 procent i Sverige. Nittio procent går i trafikskola, vilket innebär minst 20 timmar teori och 16 körlektioner. Efter godkänt på förarprovet erhålls ett ”kortvarigt körkort”. Efter steg två får man sedan det långvariga körkortet.

Norge är kanske det dyraste Eurolandet att ta körkort i. Alla som börjar övningsköra måste gå en grundkurs på 17 timmar. Sedan ska ytterligare tre steg klaras av med obligatoriska vägledningstimmar däremellan med en trafiklärare.

I Spanien införs ett poängsystem för alla körkortsinnehavare. Alla tilldelas regelbundet poäng vid prickfri körning. Vid trafikförseelser dras poäng beroende på förseelsens art. Förbrukas alla poäng dras körkortet in, och man måste gå en kurs och avlägga nytt prov.

I Sverige testas nu en försöksverksamhet med kunskaps- och körprov vid samma tillfälle. Missar man det ena provet har man endast två månader på sig för att tentera igen. Är körprovet underkänt ska godkända trafikskolor kunna svara för detta.

Trafikundervisningen i grundskolan är idag mycket varierande över landet. Trafik hör till de ämnesövergripande kunskapsområdena, vilket innebär att det ska integreras i de andra ämnena. Trafikkunskap saknar dock mål i kursplanerna. Och en betydande andel av landets grundskolor uppger att de inte eller endast lite arbetar med trafikfrågor.

Likaså vad gäller gymnasiet är bilden mycket splittrad. Jag tror att en nyckelfråga för att kunna erbjuda ungdomarna möjlighet att med god kvalitet erhålla körkort till rimliga kostnader är att erbjuda en god trafikundervisning som grund i gymnasiet, t.ex. som en obligatorisk tillvalsmöjlighet. Eftersom många elever är dåligt studiemotiverade skulle en sådan möjlighet bli starkt intresseväckande och därigenom positivt påverka inläringen även i andra ämnen. Målet skulle kunna vara att minst godkänt teoriprov avläggs. Samverkan med trafikskolor bör etableras så att trafiklärare kommer till skolan och/eller vice versa.

Det finns en strävan från Vägverket att minska antalet platser i landet där man kan avlägga teoriprov respektive uppkörningsprov. Redan nu har många i mindre orter och på landsbygden ofta fem till tio mil till sina provorter, och ju färre dessa blir, ju längre blir avstånden och ju dyrare blir det att ta körkort. Denna utveckling måste stoppas och vändas. Genom att trafikskolor certifieras och medges rätt att under tillsyn utfärda prøvokörkort som sedan efter några avstämningar och prickfri körning blir definitiva skulle antalet provplatser öka utan att kostnaderna stiger, snarare tvärtom. Det finns en uppfattning att uppkörningsprov måste avläggas i storstadstrafikmiljö, vilket i sin förlängning leder till att alla uppkörningsprov borde avläggas i Stockholm. Detta är en felsyn. Självfallet ska under träningskörningarna i både bilskola och privat en del av tiden användas för att träna både mörkerkörning och

**Fel! Okänt namn på**

körning på motorväg och i någon större stad. Men däremot kan själva provet avläggas även på mindre orter. Ofta kör den nyblivna körkortsinnehavaren först mest i hemorten, och sedan utsträcks aktionsradien med växande rutin.

Mot denna bakgrund bör regeringen överväga att genomföra följande åtgärder:

- ? Trafikkunskap införs som ett mål i skolornas kursplaner.
- ? Trafikkunskap införs som ett tillvalsämne i alla gymnasieskolor.
- ? Möjlighet att ta körkort bör ökas inom gymnasieskolans ram, i samarbete med trafikskolor.
- ? Certifierade trafikskolor bör så långt möjligt kunna examinera körkortsaspiranter, med uppföljning och tillsyn från Vägverket, vilket ger mindre köer och fler provplatser över landet.
- ? Antalet provplatser över landet bör inte minskas utan ökas.
- ? Teoriprovet utformning och svårighetsgrad bör ses över, och omskrivning bör i större utsträckning kunna erbjudas muntligt eller på de delar där bristerna fanns, och ett svagare teoriprov borde kunna kombineras med starkare prövotid, uppföljningsträffar osv.
- ? Man bör överväga att ha en klarare markerad prövotid med uppföljningssamtal vid några tillfällen, kanske en utbildning i flera steg samt utreda ett system för poängavdrag vid förseelser under prövotiden och kanske även efteråt.
- ? Man bör överväga att i ökad utsträckning använda trafiklärarna som ”mentorer” som vid flera tillfällen under utbildningstiden stämmer av läget och inleder med en rejäl introduktion.
- ? Man bör överväga att sänka momsens på körkortsutbildning.

Stockholm den 24 oktober 2006

*Staffan Danielsson (c)*

*Anders Åkesson (c)*