

Trafikutskottets betänkande 2025/26:TU16

Slopat krav på introduktionsutbildning för övningskörning

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till ändringar i körkortslagen och avslår två yrkanden i följdmotioner. Lagändringarna innebär att kravet på introduktionsutbildning för den som övningskör privat och för handläggare tas bort samt att kraven på tillståndsgivning för att bedriva introduktionsutbildning och bestämmelser om tillsyn över introduktionsutbildning tas bort till följd av detta.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 augusti 2026.

I betänkandet finns två reservationer (V, C, MP) och ett särskilt yttrande (S).

Behandlade förslag

Proposition 2025/26:127 Slopat krav på introduktionsutbildning för övningskörning.

Två yrkanden i följdmotioner.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut3

Redogörelse för ärendet4

 Ärendet och dess beredning.....4

 Propositionens huvudsakliga innehåll4

 Slopat krav på introduktionsutbildning för övningskörning5

 Utskottets ställningstagande.....8

Reservationer10

 1. Uppföljning av lagändringarna, punkt 2 (V, C, MP)10

 2. Översyn av förarutbildningen, punkt 3 (V, MP).....11

Särskilt yttrande.....13

 Särskilt yttrande (S).....13

Bilaga 1

Förteckning över behandlade förslag14

 Propositionen14

 Följdmotionerna14

Bilaga 2

Regeringens lagförslag15

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Regeringens lagförslag

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2025/26:127.

2. Uppföljning av lagändringarna

Riksdagen avslår motion

2025/26:3940 av Ulrika Heie m.fl. (C).

Reservation 1 (V, C, MP)

3. Översyn av förarutbildningen

Riksdagen avslår motion

2025/26:3927 av Malin Östh m.fl. (V).

Reservation 2 (V, MP)

Stockholm den 16 april 2026

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Patrik Jönsson (SD), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Malin Östh (V), Magnus Jacobsson (KD), Johanna Rantsi (M), Linus Lakso (MP), Crister Carlsson (M), Zara Leghissa (S), Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M) och Mats Persson (L).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens proposition 2025/26:127 Slopas krav på introduktionsutbildning för övningskörning. Vidare behandlas två yrkanden i följdmotioner med anledning av propositionen. En förteckning över behandlade förslag finns i bilaga 1, och regeringens lagförslag finns i bilaga 2.

I propositionen finns en redogörelse för ärendets beredning fram till regeringens beslut om propositionen.

Vid utskottets sammanträde den 19 mars 2026 informerade företrädare för Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) om förarutbildningen.

I sammanhanget kan även nämnas att utskottet tidigare under riksmötet har behandlat frågor som i vissa delar berör förarutbildning i betänkande 2025/26:TU6 Trafiksäkerhet.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslår regeringen ändringar i körkortslagen (1998:488) som innebär att kravet på introduktionsutbildning för den som övningskör privat och för handledare tas bort. Syftet med att ta bort kravet är att göra det enklare för en blivande förare att övningsköra privat med flera handledare, vilket ökar möjligheterna till mängdträning och medför att de blivande förarna kan komma bättre förberedda till förarprovet. Regeringen föreslår även att dagens regler om Transportstyrelsens tillståndsgivning och tillsyn i fråga om introduktionsutbildning tas bort.

Regeringen föreslår att lagändringarna ska träda i kraft den 1 augusti 2026.

Slopat krav på introduktionsutbildning för övningskörning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till ändringar i körkortslagen och avslår motionsyrkanden om uppföljning av lagändringarna och översyn av förarutbildningen.

Jämför reservation 1 (V, C, MP) och 2 (V, MP).

Bakgrund

Nuvarande regler och införandet av dessa

Kravet på introduktionsutbildning vid privat övningskörning för behörighet B infördes i körkortslagen (1998:488) 2004 och gäller sedan 2006. Kravet infördes för att ge handledare och elever ökad färdighet, kunskap och vägledning och syftet var att komma till rätta med brister i övningskörningens planering, struktur och innehåll.

Vid införandet gällde krav på att handledaren och eleven skulle gå introduktionsutbildningen tillsammans, vilket ansågs vara av stort pedagogiskt värde. Genom en regeländring 2010 togs detta krav bort. Ändringen motiverades med att kravet ansågs ha medfört en rigid ordning som inte kunde motiveras av de pedagogiska vinsterna av att handledarna går kursen tillsammans med eleverna. Systemet innebar även extra kostnader för de körkortstagare och handledare som i vissa fall behövde gå samma kurs flera gånger eftersom de elever som önskade ha fler än en handledare var tvungna att gå kursen flera gånger och de föräldrar som ville vara handledare för flera barn i olika åldrar var tvungna att gå kursen flera gånger, ibland med bara ett par års mellanrum.

Transportstyrelsen utövar tillsyn över introduktionsutbildningen och har rätt att meddela föreskrifter om den.

Transportstyrelsens översyn av förarutbildningssystemet

Under de senaste åren har andelen godkända förarprov sjunkit och detta gäller både kunskapsprov och körprov. Blivande förare kommer allt oftare till provtillfället utan att vara tillräckligt förberedda, vilket resulterar i att de underkäns och behöver göra ett nytt prov.

Mot denna bakgrund fick Transportstyrelsen i februari 2023 i uppdrag av regeringen att genomföra en generell översyn av förarutbildningen och föreslå nödvändiga författningsändringar som följer av översynen (TSG 2023-1619). I utredningsuppdraget angav regeringen att översynen ska bidra till ett enkelt och ändamålsenligt förarutbildningssystem och att Transportstyrelsen skulle utgå från Trafikverkets och Transportstyrelsens rapport Förslag på nytt förarutbildningssystem för personbil, behörighet B (TSV 2018-796). Regeringen angav vidare att Transportstyrelsen skulle överväga hur utbildningssystemet

kan anpassas till ny teknik och vilka åtgärder som krävs för att körkortsaspiranter ska komma bättre förberedda till prov. Vid dessa överväganden skulle Transportstyrelsen även beakta den kostnad som utbildningen redan i dag innebär för aspiranterna. Vidare skulle hänsyn tas till Trafikverkets pågående arbete med att dels göra det enklare för körkortsaspiranter att förstå vägen till körkort och vilka krav som ställs vid prov, dels öka transparensen om Trafikverkets del i förarutbildningssystemet. Transportstyrelsen skulle även hålla sig informerad om den då kommande revideringen av körkortsdirektivet samt under uppdragets genomförande hämta in synpunkter från Statens skolverk, aktörer inom berörda branscher och de aktörer hos vilka förarprov kan avläggas.

I september 2024 presenterade Transportstyrelsen en rapport med ett antal förslag om hur systemet kan utvecklas så att fler blivande förare kommer bättre förberedda till förarprovet och når ett godkänt resultat. Ett av de förslag som lämnades var att ta bort kravet på att den som ska övningsköra privat och den som ska vara handledare ska gå en introduktionsutbildning.

Propositionen

Om regeringens förslag

I propositionen föreslår regeringen att dagens krav på att den som övningskör och handledare ska ha genomgått introduktionsutbildning ska tas bort. Som en följd av detta ska även kraven på tillståndsgivning för att bedriva introduktionsutbildning och bestämmelser om tillsyn över introduktionsutbildning tas bort.

Med hänvisning till vad som framkom i Transportstyrelsens översyn av förarutbildningssystemet för behörighet B konstaterar regeringen att introduktionsutbildningen inte når de avsedda målen och att den har haft liten eller ingen effekt på strukturen, innehållet och omfattningen i övningskörningen. Regeringen pekar vidare på att det har visat sig att en stor andel av utbildarna har brister i utbildningen, och det har även visat sig vara svårt att anpassa upplägg och innehåll som fullt ut passar både blivande förare och blivande handledare, som är två olika målgrupper med olika erfarenheter och behov.

Enligt regeringen utgör kravet på introduktionsutbildning en tröskel vid privat övningskörning som kan inskränka möjligheten att på ett smidigt sätt övningsköra privat med flera handledare eftersom alla handledare måste genomgå introduktionsutbildningen. Att ta bort kravet på introduktionsutbildning innebär enligt regeringen att det blir enklare för en blivande förare att övningsköra privat med flera handledare, t.ex. föräldrar eller andra släktingar. Detta ökar möjligheterna till mängdträning, vilket medför att de blivande förarna kan komma bättre förberedda till förarprovet.

Regeringen bedömer att kravet på introduktionsutbildning inte är ändamålsenligt eftersom det inte har önskad effekt för att öka kvaliteten på den privata övningskörningen för behörighet B. De ökade kostnader och den tidsåtgång som kravet innebär för de blivande förarna och handledarna är

enligt regeringen inte motiverade. Regeringen anför att det inte är rimligt att ställa dessa betungande och kostsamma krav på enskilda när de inte kan motiveras utifrån en nytta för den enskilde eller samhället. Enligt regeringen finns det således inte skäl att behålla den nuvarande ordningen med obligatorisk introduktionsutbildning eller att ersätta introduktionsutbildningen med krav på en liknande utbildning.

Regeringen bedömer dock samtidigt att det är lämpligt att se över behovet av information till blivande förare och anger att den avser att arbeta vidare med frågan om hur sådana insatser kan göras eftersom det är angeläget att adekvat information når berörda personer inför förarutbildningen. Enligt regeringen regleras ansvaret för information till allmänheten lämpligen inte i lag och bör därför fortsatt hanteras separat.

Regeringen konstaterar slutligen att syftet med förslaget är att obligatoriet för introduktionsutbildning ska tas bort och att det därför saknas skäl att ha kvar dagens regler för tillstånd att bedriva introduktionsutbildning och för tillsyn över introduktionsutbildningen. Enligt regeringen bör därmed även dagens regler om Transportstyrelsens tillståndsgivning och tillsyn i fråga om introduktionsutbildning tas bort.

Konsekvenser

I regeringens proposition konstateras att de företag som bedriver introduktionsutbildning kommer att påverkas av de föreslagna ändringarna. Det handlar dels om att introduktionsutbildningen i stor utsträckning inte längre kommer att efterfrågas eftersom den inte är obligatorisk, dels om att det inte längre finns en lika naturlig kontaktyta mellan trafikskolor och den blivande föraren. I dag är merparten av de som bedriver introduktionsutbildning trafikskolor, men det förekommer också företag som bedriver introduktionsutbildning utan att vara trafikskolor.

Regeringen bedömer att de föreslagna ändringarna kommer att innebära minskade kostnader för blivande förare och handledare. Att personer som ska handleda en blivande förare vid privat övningskörning inte längre kommer att behöva gå en introduktionsutbildning kan enligt regeringen leda till att fler väljer att bli handledare. Regeringen bedömer samtidigt att borttagandet av kravet på introduktionsutbildning i vissa fall kan medföra risker för att den privata övningskörningen blir mer ostrukturerad och att fler kan komma sämre förberedda till proven. Möjligheterna till ökad mängdträning bedöms dock kunna leda till att den som klarar av förarproven och får körkort har större körvana, och förslaget bedöms ha positiva effekter som uppväger de nämnda riskerna.

Att de föreslagna ändringarna kan leda till att vissa elever riskerar att vara sämre förberedda inför prov kan enligt regeringens bedömning få en viss effekt för Trafikverket när det gäller fler prov och väntetider. För Transportstyrelsen kan de föreslagna ändringarna innebära minskade kostnader för såväl tillståndsgivning som tillsyn.

Ikraftträdande

Regeringen föreslår att lagändringarna ska träda i kraft den 1 augusti 2026.

Motionerna

Malin Östh m.fl. (V) anser i kommittémotion 2025/26:3927 att regeringen bör tillsätta en statlig offentlig utredning om hur förarutbildningen kan omformas och förbättras, baserat på Transportstyrelsens förslag. Enligt motionärerna framgår det av både Transportstyrelsens rapport och de efterföljande remissvaren att det finns ett behov av att se över förarutbildningssystemet.

Ulrika Heie m.fl. (C) betonar i kommittémotion 2025/26:3940 behovet av en kontrollstation och att regeringen inom fem år efter ikraftträdandet återkommer till riksdagen med en analys av vilka konsekvenser den ändrade lagstiftningen fått. Motionärerna understryker att möjligheten att på ett bra och säkert sätt utbilda sig och ta körkort har stor betydelse.

Utskottets ställningstagande

Regeringens lagförslag

Utskottet vill liksom regeringen framhålla att det är viktigt att förarutbildningen är ändamålsanpassad och effektiv. Mot bakgrund av vad som har uppmärksamrats om att introduktionsutbildningen för behörighet B inte når de avsedda målen och att den har haft en liten eller ingen effekt på strukturen, innehållet och omfattningen i övningskörningen ställer sig utskottet bakom det förslag till lagändring som regeringen har presenterat. Utskottet har tagit del av och ser positivt på regeringens lagförslag som innebär att dagens krav på att den som övningskör och handledaren ska ha genomgått introduktionsutbildning tas bort. Enligt regeringen innebär borttagandet av det nuvarande kravet på introduktionsutbildning att det blir enklare för blivande förare att övningsköra privat med flera handledare, vilket i sin tur ökar möjligheterna till mängdträning och medför att de blivande förarna kan komma bättre förberedda till förarprovet. Utskottet välkomnar detta och anser att regeringens förslag bidrar till ett enkelt och ändamålsenligt förarutbildningssystem. Med anledning av att kravet på introduktionsutbildning tas bort har utskottet inte heller något att invända mot regeringens förslag om att kraven på tillståndsgivning för att bedriva introduktionsutbildning och bestämmelser om tillsyn över introduktionsutbildning tas bort. Utskottet anser därmed att riksdagen bör anta regeringens lagförslag.

Uppföljning av lagändringarna

När det gäller motionsförslaget om en kontrollstation och att regeringen inom fem år efter ikraftträdandet ska återkomma till riksdagen med en analys av vilka konsekvenser den ändrade lagstiftningen har fått anser utskottet att det i

dagsläget inte finns anledning att ställa sådana specifika krav. Utskottet förutsätter att regeringen löpande följer upp att beslutad lagstiftning har fått avsedd effekt och vidtar åtgärder om det skulle visa sig finnas behov av detta. Därmed anser utskottet att riksdagen bör avslå motion 2025/26:3940 (C).

Översyn av förarutbildningen

Utskottet vill framhålla att möjligheten att på ett bra och säkert sätt utbilda sig och ta körkort har stor betydelse och att körkortsutbildningen är en central del i att säkerställa trafiksäkerheten och skapa trygga förare.

När det gäller motionsförslaget om att regeringen bör tillsätta en statlig offentlig utredning om hur förarutbildningen kan omformas och förbättras, baserat på Transportstyrelsens förslag, konstaterar utskottet att den översyn av systemet för förarutbildning som Transportstyrelsen har genomfört på regeringens uppdrag är både utförlig och gedigen. Utskottet påminner vidare om att Transportstyrelsens uppdrag har genomförts med beaktande av den tidigare genomförda översynen om ett nytt förarutbildningssystem för personbilar som Trafikverket och Transportstyrelsens redovisade i mars 2019. Utskottet vill i sammanhanget framhålla att det är positivt att Transportstyrelsen under arbetet med översynen har hållit olika typer av samråd med berörda myndigheter samt bransch- och intresseorganisationer. Sammantaget anser utskottet att de redan genomförda översynerna belyser det nuvarande systemet för förarutbildning på ett utförligt sätt och att de således bör kunna tillgodose behovet av underlag om ytterligare regeländringar behövs inom området.

Utskottet gör vidare samma bedömning som regeringen, dvs. att det är lämpligt att se över behovet av information till blivande förare i linje med Transportstyrelsens rapport. Mot bakgrund av att det är angeläget att adekvat information når berörda personer inför förarutbildningen välkomnar utskottet regeringens uttalande om att den avser att arbeta vidare med frågan om hur sådana insatser kan göras. Därmed anser utskottet att riksdagen bör avslå motion 2025/26:3927 (V).

Reservationer

1. Uppföljning av lagändringarna, punkt 2 (V, C, MP)

av Ulrika Heie (C), Malin Östh (V) och Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2025/26:3940 av Ulrika Heie m.fl. (C).

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att möjligheten att på ett bra och säkert sätt utbilda sig och ta körkort har stor betydelse för den enskilda människans frihet. För många kan ett körkort vara viktigt för att klara livspusslet men även underlätta att ta sig in på arbetsmarknaden. De ekonomiska aspekterna av att ta körkort är viktiga, liksom säkerhetsaspekterna.

Kravet på introduktionsutbildning har funnits i drygt 20 år. Det har riktats kritik mot utbildningens kvalitet, och regeringen väljer nu att föreslå att kravet på introduktionsutbildning vid privat övningskörning för behörighet B slopas.

Vi har i huvudsak inga invändningar mot de förslag som regeringen presenterar i propositionen. Vi vill dock i likhet med vissa remissinstanser peka på behovet av djupare analyser än de som regeringen redovisar i sitt förslag. I sin konsekvensanalys konstaterar regeringen att förslaget kan medföra risker för att den privata övningskörningen blir mer ostrukturerad och att fler kommer sämre förberedda till proven. Regeringen menar att detta ska motverkas genom att trösklarna för att bli handledare sänks i och med att kravet på introduktionsutbildning tas bort. På så sätt menar regeringen att den som övningskör privat lättare kan hitta en handledare och få ökade möjligheter till mängdträning. Utifrån detta drar regeringen slutsatsen att fler ska kunna komma väl förberedda till körprovet.

Vår bedömning är dock att ett slopande av kravet på introduktionsutbildning inte är att se som en lösning på bristande kvalitet i utbildningarna. Vi menar heller inte att ökad mängdträning per automatik blir en följd av den reform som regeringen föreslår.

Därmed anser vi att den nya lagstiftningen måste förses med en kontrollstation och att regeringen inom fem år efter ikraftträdandet bör återkomma till riksdagen med en analys av vilka konsekvenser den ändrade lagstiftningen har fått.

2. Översyn av förarutbildningen, punkt 3 (V, MP)

av Malin Östh (V) och Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2025/26:3927 av Malin Östh m.fl. (V).

Ställningstagande

Vi avstyrker inte regeringens lagförslag, men vill samtidigt uppmärksamma att det av både Transportstyrelsens rapport och de efterföljande remissvaren framgår att det finns ett behov av att se över förarutbildningssystemet.

I propositionen föreslår regeringen att körkortslagen ska ändras så att kravet på introduktionsutbildning för den som övningskör privat och för handledare tas bort. Vi noterar att det syfte som anges för detta är att göra det enklare att övningsköra privat med flera handledare och att detta är tänkt att leda till ökade möjligheter till mängdträning och att fler ska komma bättre förberedda till uppkörningen. Regeringens förslag bygger på en rapport från Transportstyrelsen, där myndigheten lämnar flera förslag på hur förarutbildningssystemet för behörighet B kan utvecklas. I rapporten föreslår Transportstyrelsen att introduktionsutbildningen ska slopas, men vi vill här uppmärksamma att Transportstyrelsen samtidigt bedömer att det finns ett fortsatt behov av att ge blivande förare information om förarutbildningen samt att blivande handledare bör få utbildning om hur privat övningskörning planeras och genomförs på ett strukturerat och metodiskt sätt. Transportstyrelsen föreslår därför att de blivande förarna i stället ska få information om förarutbildningen i samband med att de ansöker om körkortstillstånd och att de ska genomföra två vägledningstillfällen under utbildningens gång. För att höja kunskapsnivån och förmågan bland handledarna föreslår Transportstyrelsen även att en ny handledarutbildning ska införas och att den ska vara obligatorisk för den som ska handleda privat övningskörning. Vi konstaterar att Transportstyrelsens sammanfattande slutsats är tydlig när de uttalar att deras bedömning är att dagens introduktionsutbildning inte räcker för att förbereda handledarna för deras uppgift. Regeringen gör dock en annan bedömning och anser att behovet av information till blivande förare inte är något som behöver hanteras i lag. Detta ska i stället hanteras separat och regeringen uppger att den avser att arbeta vidare med frågan. Regeringen framhåller dessutom att nyttan av en ny handledarutbildning inte bedöms vara tillräcklig för att uppväga de kostnader

och den tidsåtgång som ett införande skulle medföra. Regeringen bedömer därför att kravet på en introduktionsutbildning kan avskaffas helt, utan att ett krav på en ny handledarutbildning införs. Vi konstaterar att detta dessvärre innebär att regeringen selektivt plockar ut en mindre del ur ett samlat förslag. Vi vill här även påminna om att förslaget om att helt slopa introduktionsutbildningen har kritiserats av flera remissinstanser som anser att en obligatorisk introduktions- eller handledarutbildning bör finnas kvar i någon form.

Vi vill framhålla att körkortsutbildningen är central för att säkerställa trafiksäkerheten och skapa trygga förare. Tyvärr har antalet godkända B-förarprov minskat under en längre tid, och yrkesförarutbildningar belastas i dag med att behöva kompensera för en svag grundutbildning. Att ha ett ensidigt fokus på att öka antalet godkända förarprov är varken ändamålsenligt eller effektivt för att uppnå ett trafiksäkert samhälle. Vi anser att utbildningssystemet i stället bör utformas så att det bidrar till bättre kunskap och ökad medvetenhet om trafiksäkerhet bland körkortstagare.

Regeringen hävdar att en slopad introduktionsutbildning också ska göra körkortet billigare, men vi menar att det är långt ifrån säkert eftersom risken finns att den kunskap som en handledare utan en aktuell introduktionsutbildning lär ut är dåligt uppdaterad eller till och med felaktig. Detta kan i sin tur leda till fler körlektioner, fler omprov och en högre totalkostnad. Sådana effekter nämns även i propositionen, dvs. att den avskaffade introduktionsutbildningen kan leda till att fler elever är sämre förberedda inför prov. Vi konstaterar att det redan i dag är dyrt att ta körkort och menar att den höga kostnaden inte får bli det hinder som avgör om förare kör lagligt eller olagligt på våra vägar.

Mot denna bakgrund anser vi att regeringen bör tillsätta en statlig offentlig utredning om hur förarutbildningen kan omformas och förbättras, baserat på Transportstyrelsens förslag.

Särskilt yttrande

Särskilt yttrande (S)

Aylin Nouri (S), Mattias Ottosson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S) anför:

Vi instämmer i regeringens förslag om att ta bort kravet på introduktionsutbildning för dem som övningskör privat och för deras handledare. Den nuvarande introduktionsutbildningen har inte fungerat tillräckligt väl, och att avskaffa kravet är därför rimligt. Samtidigt anser vi att det är anmärkningsvärt att regeringen inte har beaktat Transportstyrelsens övriga förslag i den rapport som regeringen själv beställt i frågan.

Våren 2023 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att göra en översyn av förarutbildningssystemet. Målet var att lämna förslag på hur systemet kan utvecklas så att det blir enklare och mer ändamålsenligt, så att fler blivande förare kommer bättre förberedda till förarprov samt så att de får bättre stöd för att tillgodogöra sig de kunskaper och färdigheter som krävs för att bli trafik-säkra, risk- och miljömedvetna förare.

Regeringens fokus på förberedelserna inför själva förarprovet riskerar dock att ge en alltför snäv utgångspunkt. Förarutbildningen ska självklart ge eleverna förutsättningar att klara provet, men den måste också bidra till att forma säkra och ansvarstagande förare – i linje med trafiksäkerhetsarbetet och nollvisionen. Transportstyrelsen konstaterar att den privata övningskörningen behöver stärkas och pekar särskilt på behovet av att höja kunskapsnivån och förmågan hos handledarna, vilket i sin tur stärker kvaliteten i övningskörningen och de blivande förarnas förutsättningar. Transportstyrelsen föreslår därför att dagens introduktionsutbildning avskaffas och ersätts av flera åtgärder, bl.a. en ny handledarutbildning för att stärka handledarnas kunskap och förmåga. Vi menar att detta är ett förslag som förtjänar att beaktas eftersom det kan bidra till att stärka kvaliteten i den privata övningskörningen.

Trafiksäkerheten får aldrig behandlas lättvindigt och vi anser därför att denna ändring måste följas upp noggrant. Vi förutsätter att regeringen säkerställer en konsekvent uppföljning av reformen för att kunna bedöma dess effekter på trafiksäkerheten. Det är avgörande att förändringar i förarutbildningssystemet inte leder till att säkerheten och tryggheten på Sveriges vägar urholkas.

BILAGA I

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2025/26:127 Slopas krav på introduktionsutbildning för övningskörning:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488).

Följdmotionerna

2025/26:3927 av Malin Östh m.fl. (V):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en statlig offentlig utredning om hur förarutbildningen kan omformas och förbättras, baserat på Transportstyrelsens förslag, och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3940 av Ulrika Heie m.fl. (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en kontrollstation och att regeringen inom fem år efter ikraftträdandet bör återkomma till riksdagen med en analys av vilka konsekvenser den ändrade lagstiftningen fått, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

Förslag till lag om ändring i
körkortslagen (1998:488)

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488)

dels att 4 kap. 2, 7 och 9–11 §§, 8 kap. 1 och 3 §§, 10 kap. 1 § och rubriken närmast före 4 kap. 9 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 4 kap. 12 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap.**2 §¹**

Den som övningskör ska, om *annat* inte följer av 3 §, ha *uppnått en ålder av*

1. 14 år och 9 månader för körning med moped,

2. 15 år och 9 månader för körning med snöskoter eller terränghjulning eller med lätt två- eller trehjulig motorcykel,

3. 16 år för körning med personbil utan släpfordon,

4. 17 år och 6 månader för körning med

a) fordon som kräver behörighet A2,

b) andra fordon som kräver behörighet B än sådana som avses i 3 eller 7 b, eller

c) fordon som kräver utökad behörighet B,

5. 18 år för körning med fordon som kräver behörighet BE, C1 eller C1E,

6. 19 år och 6 månader för körning med sådan tvåhjulig motorcykel som kräver behörighet A, *under förutsättning att körkortshavaren har haft körkort med behörigheten A2 under minst ett år och sex månader,*

7. 20 år för körning med

a) fordon som kräver behörighet C, CE, D1 eller D1E, eller

b) tung trehjulig motorcykel, och

8. 23 år för körning med

Den som övningskör ska, om *inget annat* följer av 3 §, ha

1. *uppnått åldern* 14 år och 9 månader för körning med moped,

2. *uppnått åldern* 15 år och 9 månader för körning med snöskoter eller terränghjulning eller med lätt två- eller trehjulig motorcykel,

3. *uppnått åldern* 16 år för körning med personbil utan släpfordon,

4. *uppnått åldern* 17 år och 6 månader för körning med

5. *uppnått åldern* 18 år för körning med fordon som kräver behörighet BE, C1 eller C1E,

6. *uppnått åldern* 19 år och 6 månader för körning med sådan tvåhjulig motorcykel som kräver behörighet A *och ha haft körkort med behörigheten A2 under minst ett år och sex månader,*

7. *uppnått åldern* 20 år för körning med

8. *uppnått åldern* 23 år för körning med

¹ Senaste lydelse 2012:876. Ändringen innebär bl.a. att andra stycket tas bort.

- a) fordon som kräver behörighet D eller DE, eller
- b) sådan tvåhjulig motorcykel som kräver behörighet A, om körkorts-havaren inte har haft körkort med behörigheten A2 under minst ett år och sex månader.

Den som övningskör för behörighet B ska vid sådan övningskörning som avses i 5 § 4 någon gång under de senaste fem åren ha genomgått en introduktionsutbildning.

7 §²

Godkännande som handledare enligt 5 § 4 får endast meddelas den som

1. har fyllt 24 år,
2. har behörighet för fordon av det slag körningen avser,
3. under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren har haft sådan behörighet, och
4. någon gång under de senaste fem åren har genomgått introduktionsutbildning, om det är fråga om övningskörning för behörighet B.

Ett godkännande som handledare får dock inte meddelas den vars körkort under de senaste tre åren har varit återkallat enligt 6 § andra och fjärde styckena. Ett godkännande som handledare får inte heller meddelas den vars körkortsinnehav är eller under de tre senaste åren har varit förenat med villkor om alkohol.

Introduktionsutbildning och riskutbildning

Riskutbildning

9 §³

Introduktionsutbildning som avses i 2 § andra stycket och 7 § första stycket 4 och riskutbildning som avses i 3 kap. 4 b § får bedrivas endast efter tillstånd av Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen får ge sådana tillstånd till fysiska och juridiska personer, som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva god utbildning.

Riskutbildning som avses i 3 kap. 4 b § får bedrivas endast med tillstånd från Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen får ge sådant tillstånd till fysiska och juridiska personer som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva god utbildning.

² Senaste lydelse 2011:1580.

³ Senaste lydelse 2024:149.

10 §⁴

Transportstyrelsen får återkalla ett tillstånd om förutsättningarna enligt 9 § andra stycket inte längre finns eller om föreskrifter om *introduktionsutbildning eller riskutbildning* som har meddelats med stöd av 10 kap. 1 § inte följs. *Ett tillstånd får även återkallas* om tillståndshavaren begär det.

Transportstyrelsen får återkalla ett tillstånd *att bedriva riskutbildning* om

1. förutsättningarna *för tillstånd* enligt 9 § andra stycket inte längre finns,
2. föreskrifter om riskutbildning som har meddelats med stöd av 10 kap. 1 § inte följs, *eller*
3. tillståndshavaren begär det.

11 §⁵

Transportstyrelsen utövar tillsyn över *introduktionsutbildningen och riskutbildningen*.

Tillsynen ska omfatta att förutsättningarna enligt 9 § andra stycket är uppfyllda och att föreskrifter om *introduktionsutbildning eller riskutbildning* som har meddelats med stöd av 10 kap. 1 § följs.

Den som bedriver introduktions- eller riskutbildning ska på begäran av Transportstyrelsen lämna tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

Transportstyrelsen utövar tillsyn över riskutbildningen.

Tillsynen ska omfatta att förutsättningarna *för tillstånd* enligt 9 § andra stycket är uppfyllda och att föreskrifter om riskutbildning som har meddelats med stöd av 10 kap. 1 § följs.

12 §⁶

Den som bedriver riskutbildning ska på begäran av Transportstyrelsen lämna tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen enligt 11 §.

8 kap.1 §⁷

Följande beslut får överklagas *hos* allmän förvaltningsdomstol:

1. beslut enligt 7 kap. 2 § första och andra styckena, om inte annat följer av 2 §,

Följande beslut får överklagas *till* allmän förvaltningsdomstol:

⁴ Senaste lydelse 2011:1580.

⁵ Senaste lydelse 2011:1580.

⁶ Tidigare 4 kap. 12 § upphävd genom 2011:1580.

⁷ Senaste lydelse 2012:876.

2. beslut

- a) att inte utfärda körkort med stöd av 3 kap. 1 § första stycket 2, och
 b) att utfärda körkort utan behörighet C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE med stöd av 5 kap. 14 § andra stycket andra meningen,

3. beslut att inte bevilja tillstånd enligt 4 kap. 9 § att bedriva *introduktionsutbildning eller riskutbildning*, och

4. beslut enligt 4 kap. 10 § att återkalla tillstånd att bedriva *introduktionsutbildning eller riskutbildning*.

Ett beslut om föreläggande om att *ge* in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov får överklagas endast tillsammans med det beslut *varigenom* ärendet avgörs.

3. beslut att inte bevilja tillstånd enligt 4 kap. 9 § att bedriva riskutbildning, och

4. beslut enligt 4 kap. 10 § att återkalla *ett* tillstånd att bedriva riskutbildning.

Ett beslut om föreläggande om att *lämna* in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov får överklagas endast tillsammans med det beslut *genom vilket* ärendet avgörs.

3 §⁸

Beslut som avses i 1 § första stycket 1 och 2 och andra stycket samt beslut enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag eller *tillämplig* förordning och som inte rör *introduktionsutbildning eller riskutbildning* överklagas *hos* den förvaltningsrätt inom vars domkrets klaganden är folkbokförd *eller, om denne* inte är folkbokförd i Sverige, *hos* den förvaltningsrätt inom vars domkrets klaganden vistas. Övriga beslut överklagas *hos* den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

Beslut som avses i 1 § första stycket 1 och 2 och andra stycket samt beslut enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag eller *tillämplig* förordning och som inte rör riskutbildning överklagas *till* den förvaltningsrätt inom vars domkrets klaganden är folkbokförd. *Om klaganden* inte är folkbokförd i Sverige, *överklagas beslutet till* den förvaltningsrätt inom vars domkrets klaganden vistas. Övriga beslut överklagas *till* den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

Transportstyrelsen får föra talan även till förmån för den enskilda parten. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

10 kap.

1 §⁹

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag samt meddela föreskrifter om

1. lagens tillämpning på andra i utlandet utfärdade behörighetshandlingar som ger rätt att köra motordrivna fordon,

⁸ Senaste lydelse 2009:1353.

⁹ Senaste lydelse 2022:1206.

2. Transportstyrelsens prövning av andra körkortsärenden än som anges i 7 kap.,

3. registrering som behövs för tillämpningen av lagen,

4. att priset för deltagande i introduktionsutbildning som anges i 4 kap. 7 § första stycket 4 inte får överstiga en viss nivå,

5. avgifter för tillsyn enligt denna lag och enligt 8 kap. 12 § körkorts-förordningen (1998:980) samt ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, och

6. avstängning under viss tid från förarprov.

2. Transportstyrelsens prövning av andra körkortsärenden än *de* som anges i 7 kap.,

3. registrering som behövs för tillämpningen av lagen,

4. avgifter för tillsyn *och* ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, och

5. avstängning under viss tid från förarprov.

Denna lag träder i kraft den 1 augusti 2026.