

Från AM- till B-körkort

En registerstudie om resultat
vid förarprov

Åsa Forsman
Helena Selander
Susanne Wallhagen

vti

VTI resultat 2025:5
Utgivningsår 2025
vti.se/publikationer

VTI resultat 2025:5

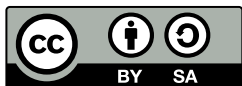
Från AM- till B-körkort

En registerstudie om resultat vid förarprov

Åsa Forsman

Helena Selander

Susanne Wallhagen



Om inget annat anges är publikationen licensierad enligt CC BY-SA 4.0, omslaget omfattas inte av licensen./Unless otherwise stated, the publication is licensed under CC BY-SA 4.0, the cover is not included in the license.

Översatt titel: From AM to category B driving licence. A register-based study on driving test outcomes.

Författare: Åsa Forsman, VTI (orcid.org/0000-0003-4680-4795),

Helena Selander, VTI (orcid.org/0000-0001-8026-5591),

Susanne Wallhagen, VTI (orcid.org/0000-0002-5198-8851)

Diarienummer: 2023/0117-8.2

Publikation: VTI resultat 2025:5

Utgiven av VTI 2025

Kort sammanfattning

Syftet med denna registerstudie har varit att undersöka hur personer som har ett AM-körkort klarar förarprovet för B-körkort vid 18 års ålder, och jämföra med 18-åringar vars första körkort är för behörighet B. Studien baseras på registerdata från Trafikverket Förarprov och Statistikmyndigheten SCB. Studiepopulationen består av alla individer som tog B-körkort som 18-åringar under perioden 2016–2023 och dessförinnan tagit AM-körkort som 15-åringar (n=177 797). Studiepopulationen är indelad i delpopulationer efter vilket fordon de haft tillgång till (A-traktor, mopedbil, tvåhjulig moped klass I eller inget AM-fordon). Kontrollpopulationen består av alla som tog B-körkort som 18-åringar men inte hade AM-körkort sedan tidigare (n=241 171).

Resultaten visar att 64 procent av studiepopulationen blev godkänd på kunskapsprovet för AM-körkort på första försöket. Grupperna med fyrhjuliga AM-fordon klarade provet något sämre (56–60 %) än grupperna tvåhjulig moped (66 %) och inget AM-fordon (67 %).

Kunskapsprovet till B-körkort klarade alla studiepopulationer ungefär lika bra (87–89 %), och bättre än kontrollpopulationen, där andelen som klarade provet vid första försöket var 80 procent.

Studiepopulationerna klarade sig även bättre på körprovet för B-körkort (76–82 % godkända på första försöket) jämfört med kontrollpopulationen (71 %), och förare med tillgång till fyrhjuliga fordon (81–82 %) klarade sig något bättre än övriga grupper inom studiepopulationerna (77 % och 76 %).

Att studiepopulationerna generellt klarade sig bättre än kontrollpopulationen när det gäller B-körkort kan bero på att grupperna skiljer sig åt från början eller att studiepopulationerna har lättare att klara sig på grund av större erfarenhet, från tidigare genomfört kunskapsprov och som förare i trafiken. Det framgår också, men med små skillnader, att de grupper som kört fyrhjuliga AM-fordon klarade sig bättre än övriga studiegrupper på körprovet för B-körkort men inte på kunskapsprovet, vilket tyder på att erfarenhet av att köra fyrhjuligt fordon ger en viss fördel vid uppkörningen.

Nyckelord

A-traktor, mopedbil, moped klass I, förarutbildning, anpassat kunskapsprov.

Abstract

This registry-based study examines how individuals with an AM license perform on the category B driving test at age 18, compared to peers whose first license is for category B. The analysis uses data from the Swedish Transport Administration (Trafikverket Förarprov) and Statistics Sweden (SCB).

The study includes all individuals who obtained a category B license at age 18 between 2016 and 2023 and had previously acquired an AM license at age 15 (n=177,797). Subgroups are defined by the type of AM vehicle used: A-tractor, moped car, two-wheeled class I moped, or no AM vehicle. The control group consists of individuals who obtained a B license at age 18 without prior AM licensing (n=241,171).

The results show that among the study population, 64% passed the AM theory test on their first attempt. Those with four-wheeled AM vehicles had slightly lower pass rates (56–60%) compared to those with two-wheeled mopeds (66%) or no AM vehicle (67%).

On the category B theory test, all subgroups within the study population performed similarly (87–89%) and outperformed the control group (80%). A similar pattern was observed in the practical driving test: the study population had higher first-time pass rates (76–82%) than the control group (71%). Within the study population, those with four-wheeled AM vehicles had the highest pass rates (81–82%), compared to 76–77% in other subgroups.

The superior performance of the study population may reflect either pre-existing group differences or the benefits of prior experience—both in traffic and with theoretical testing. Notably, experience with four-wheeled AM vehicles appears to offer a modest advantage in the practical driving test, though not in the theory test.

Keywords

A-tractor, moped car, class I moped, driver education, adapted theory test.

Innehållsförteckning

Kort sammanfattning.....	5
Abstract.....	6
Förord.....	8
1. Inledning	9
1.1. Bakgrund.....	9
1.2. Syfte	11
2. Metod.....	12
2.1. Data från förarprov.....	12
2.2. Skapande av studie- och kontrollpopulation	14
2.2.1. Steg 1	14
2.2.2. Steg 2	15
2.2.3. Steg 3	15
2.3. Begränsningar	16
2.4. Analyser	17
3. Resultat.....	19
3.1. Bakgrundsdata för studie- och kontrollpopulation.....	19
3.2. Förarprov för AM-körkort.....	24
3.3. Förarprov för B-körkort	28
3.3.1. Kunskapsprov för B-körkort	28
3.3.2. Körprov för B-körkort.....	32
4. Sammanfattande diskussion.....	36
Referenser	38
Bilaga 1. Kompletterande resultat med avseende på län	40
Bilaga 2. Kompletterande resultat med avseende på dispens.....	43

Förord

Blir förare av A-traktorer och mopedbilar bättre eller sämre bilförare jämfört med dem som saknar den erfarenheten när de tar körkort för personbil? Detta undersöks inom ramen för ett pågående longitudinellt forskningsprojekt, där det långsiktiga målet är att analysera hur förare med tidigare AM-behörighet utvecklas som trafikanter. Med stöd av nationella register möjliggörs både retrospektiva och longitudinella analyser av unga förare och i denna rapport är fokus på förarprovsresultaten från när de tog AM-körkort och/eller B-körkort.

Författarna vill uttrycka ett varmt tack till vår kontaktperson Henrik Fahlcrantz vid Trafikverket och till samtliga medlemmar i referensgruppen (se nedan), som alla har visat stort engagemang i projektet och generöst delat med sig av värdefull kunskap och erfarenhet. Deras insatser har varit avgörande för att säkerställa att arbetet bedrivs i rätt riktning och att resultaten kommer till praktisk nytta.

Göteborg, juni 2025

Helena Selander
Projektledare

Projektets referensgrupp:

Henrik Fahlcrantz, Trafikverket Förarprov
Jörgen Persson, Trafikverket
Olof Stenlund, Transportstyrelsen
Susanne Alger, Transportstyrelsen
Erling Andersson, Polismyndigheten
Daniel Pettersson, Polismyndigheten
Jimmy Ceihagen, STR
Maria Prole, STR
Helena Hellstén, Länsförsäkringar Östgöta

Granskare/Examiner

Sara Nygårdhs, VTI.

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis myndigheten VTI:s uppfattning./The conclusions and recommendations in the report are those of the authors and do not necessarily reflect the views of VTI as a government agency.

Publikationen godkänd för publicering/ Publication approved for publication

Joakim Dahlman, forskningschef VTI.

1. Inledning

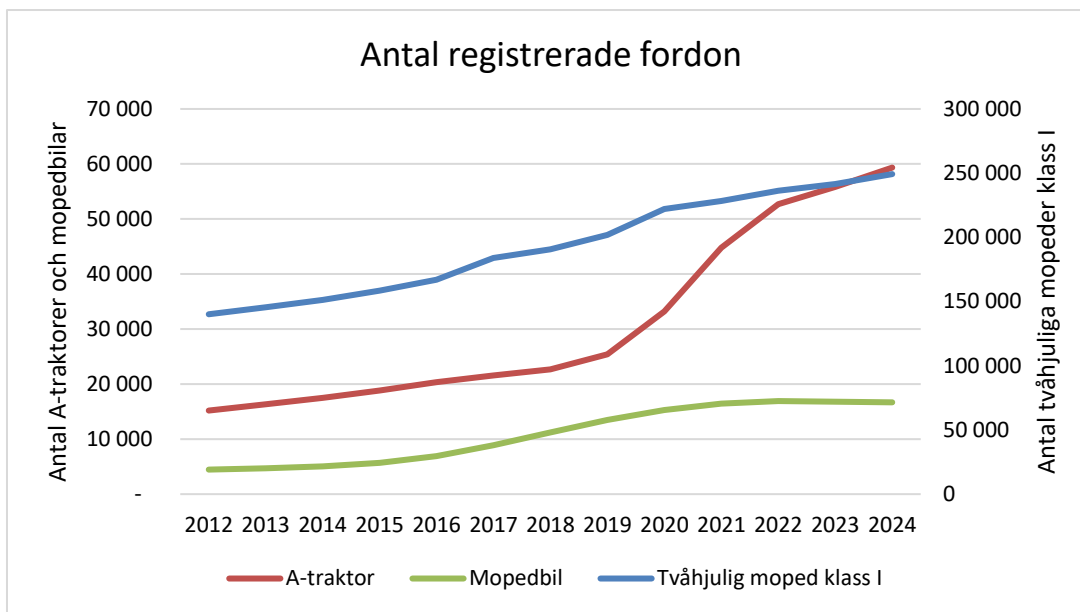
1.1. Bakgrund

AM-körkortet infördes den 1 oktober 2009 och med det kan flera sorters fordon köras från 15 år, nämligen tvåhjulig moped (klass I), mopedbil och A-traktor [1]. Den obligatoriska utbildningen till AM-behörighet består av minst 12 timmar, varav minst åtta timmar är teori och minst fyra timmar är övningskörning [1, 2]. Utbildningen ska genomföras hos behörig AM-utbildare och kan påbörjas från det att personen är 14 år och 9 månader. Övningskörningen sker alltid med tvåhjulig moped, oavsett vilket fordon personen sedan tänker köra, och det är olagligt att övningsköra privat. När AM-utbildaren bedömt att kursplanens mål är uppfyllda kan eleven genomföra ett kunskapsprov hos Trafikverket Förarprov. För att bli godkänd på kunskapsprovet krävs rätta svar på minst 52 av totalt 65 uppgifter. Personen måste vid tillfället ha fyllt 15 år och när provet är godkänt erhålls AM-körkortet.

Övningskörning för personbil (körkortsbehörighet B) får göras från 16 år med erhållet körkortstillstånd. För privat övningskörning krävs även att elev och handledare genomgått introduktionsutbildning [3, 4]. Förarutbildningen innehåller två obligatoriska riskutbildningar och förarprovet består av ett kunskapsprov och ett körprov. Från och med mars 2020 ska kunskapsprovet vara godkänt innan körprovet får genomföras [5]. Även för B-körkort krävs rätta svar på 52 av 65 uppgifter. Det praktiska körprovet inleds med att aspiranten genomför ett eller flera moment av en säkerhetskontroll. Därefter följer en körning som omfattar både stadstrafik och landsväg. Under körningen bedömer förarprovaren om aspiranten uppvisar ett trafiksäkert, miljövänligt och riskmedvetet körsätt. Körprovet omfattar säkerhetskontroll, särskild manövrering, samt trafikbeteende vid körning i och utanför tätort [6]. För att få genomföra ett förarprov ska körkortsaspiranten vara 18 år eller äldre.

Om behov finns kan kunskapsprovet anpassas för individen, exempelvis på grund av neuropsykiatrisk diagnos eller språksvårigheter, både för AM- och B-behörighet [7]. De anpassade proven kan genomföras muntligt med stöd av en specialutbildad provförrättare, med tolk eller i form av längre provtid.

A-traktorer och mopedbilar har ökat mycket under senare år, särskilt antalet A-traktorer från och med år 2020, se Figur 1. I slutet av 2024 fanns det nästan 60 000 registrerade A-traktorer vilket är en ökning från 2019 med cirka 34 000 fordon [8]. Antalet mopedbilar har under samma tidsperiod ökat från drygt 13 000 till 17 000. I slutet av 2024 var antalet tvåhjuliga mopeder klass I knappt 250 000.



Figur 1. Antal registrerade A-traktorer, mopedbilar och tvåhjuliga mopeder klass I (i trafik och avställda) i slutet av respektive år. Källa: Trafikanalys.

En mopedbil får väga högst 425 kg i körklart skick och är konstruerad för att gå i maximalt 45 km/tim [9]. En passagerare får tas med om det finns avsedd och registrerad plats, och bälte ska användas. En tvåhjulig moped är även den konstruerad för att gå i maximalt 45 km/tim och hjälm ska användas [10]. A-traktorn är en ombyggd bil som ursprungligen var tänkt att dra fordon eller arbetsredskap och ska därför vara utrustad med kopplingsanordning [11]. A-traktorn får köras i högst 30 km/tim och den får heller inte vara konstruerad för att köras fortare än så vid färd på väg. Passagerare får endast sitta på en plats avsedd för passagerare och det får bara sitta en person per plats. Förare och passagerare ska använda bälte vid färd på väg och A-traktorn ska, till skillnad mot mopedbilen, besiktigas. Både mopedbil och A-traktor ska vara utrustade med en så kallad LGF-skyld baktill som visar att fordonet är ett långsamtgående fordon.

Utifrån tidigare studier om A-traktorer och mopedbilar [12, 13] har det framkommit en hypotes om att erfarenheten som de unga förarna erhåller av att köra dessa fyrhjuliga fordon skulle kunna underlätta förutbildningen för personbil (körkortsbehörighet B) och utvecklingen som förare, i jämförelse med de förare som inte har haft ett AM-körkort. Samtidigt har det framkommit farhågor om att ovanor och felbeteenden som förekommer hos ungdomarna med AM-körkort, kan finnas kvar när de kör personbil. Detta undersöks i ett longitudinellt forskningsprojekt¹ där föreliggande studie ingår.

Det långsiktiga målet i forskningsprojektet är att kunna svara på frågor om hur förare med AM-behörighet utvecklas som trafikanter och studera hur dessa klarar förarprov för B-behörighet samt deras olycksinblandning, trafikförseelser och trafikbrott under den första tiden med B-körkort. Detta undersöks genom enkätstudier, intervjustudier och registerstudier. Resultaten från den första enkätstudien med 15-åriga förare och deras erfarenheter av att köra A-traktor, mopedbil eller moped klass I är publicerad i Selander och Wallhagen [14]. Nästa steg är att undersöka hur de unga som har ett AM-körkort och erfarenhet av att köra motorfordon (som detta körkort ger behörighet till) klarar förarprovet för behörighet B och om resultaten skiljer sig åt beroende på typ av fordon (A-traktor, mopedbil, tvåhjulig moped). Med hjälp av nationella register från Trafikverket Förarprov och Statistikmyndigheten SCB kan de unga förarna studeras retrospektivt och longitudinellt.

¹ <https://www.vti.se/forskning/trafiksakerhet/a-traktor-och-mopedbil>

1.2. Syfte

Syftet med denna registerstudie är att undersöka hur personer som har tagit AM-körkort klarar förarprov för B-körkort vid 18 års ålder. Vilka skillnader finns vid jämförelse med 18-åringar vars första körkort är för behörighet B?

Följande forskningsfrågor ingår i studien:

- Vad är sannolikheten att bli godkänd vid första provtillfället avseende kunskapsprov för AM-körkort och vilken betydelse har olika faktorer?
- Vad är sannolikheten att bli godkänd vid första provtillfället avseende kunskapsprov respektive körprov för B-körkort och vilken betydelse har olika faktorer?
- Hur skiljer sig resultaten på förarprovet utifrån vilken typ av fordon (A-traktor, mopedbil, tvåhjulig moped) körkortsaspiranten har tillgång till?

I studien jämförs resultaten mellan de som tagit AM-körkort och de som inte gjort det, men eftersom studien inte är randomiserad är det inte möjligt att få fram orsakssamband. Eventuella skillnader kan antingen bero på att populationerna skiljer sig åt från början eller att gruppen som tagit AM-körkort har påverkats av dessa erfarenheter.

Förutom att jämföra resultaten mellan de som tagit AM-körkort och de som inte gjort det, så jämförs resultat för olika AM-fordon då de som till exempel kört fyrhjuliga fordon fått andra erfarenheter än de som kört tvåhjuliga fordon. Vi känner dock inte till vilka fordon som individerna med AM-körkort faktiskt har kört utan i stället har vi använt uppgifter om vilka fordon de haft tillgång till i hushållet/hushållen.

2. Metod

Studien baseras på registerdata från Trafikverket Förrarprov som kompletterats med data från SCB över bland annat tillgång till olika fordon och i vilket län personen är bosatt. Dessa data används både till att skapa studie- och kontrollpopulation och att analysera resultat på förrarprov för olika populationer.

Studiepopulationen består av personer som tog AM-körkort när de var 15 år och B-körkort när de var 18 år, samt har haft tillgång till vissa typer av fordon vilket beskrivs närmare nedan.

Kontrollpopulationen består av personer som tog B-körkort när de var 18 år men inte tog AM-körkort innan dess. Personer som tog B-körkort under åren 2016–2023 har inkluderats i studien. För studiepopulationen innebär det att de tog AM-körkort som 15-åringar under åren 2013–2020.

Registerstudien är godkänd av Etikprövningsmyndigheten 2024-03-26 (diarienummer 2024-01341-01).

2.1. Data från förrarprov

Data från förrarprov erhöles från Trafikverket Förrarprov. Registerutdraget innehöll alla 15–17-åringar som fick AM-körkort utfärdat under perioden 2013–2022 och alla 18-åringar som fick B-körkort utfärdat under perioden 2016–2023. För varje person finns samtliga genomförda prov med, både underkända och godkända. För AM-körkort görs endast kunskapsprov medan det för B-körkort ingår såväl kunskapsprov som körprov. I Tabell 1 visas vilka variabler som ingick i datamaterialet. Behörighet utfärdas efter godkänt kunskapsprov för AM och efter godkänt kunskapsprov och godkänt körprov för B.

Tabell 1. Lista över variabler från förrarprovdata.

Variabel	Kommentar
AspirantID	Unikt ID för varje person
Födelsedatum	YYYY-MM-DD
Kön	Kvinna/Man
Provdatum	YYYY-MM-DD
Provtyp	Kunskapsprov AM/Kunskapsprov B/Körprov B
Provresultat	Godkänd/Underkänd
Behörighet	Information om provet resulterat i att behörighet utfärdats eller ej (Ja/Nej)
Utbildare	Om privatperson eller trafikskola har bokat tiden
Genomförandespråk	Endast för kunskapsprov
Dispens	Information om anpassningar, till exempel förlängd provtid. Endast för kunskapsprov

De allra flesta som tar AM-körkort gör det som 15-åringar, vilket kan ses i Tabell 2. Totalt under perioden var 94,5 procent 15 år, 5,0 procent 16 år och 0,5 procent 17 år (av alla som tog AM-körkort före 18 års ålder). Antalet 15-åringar som tar AM-körkort har också ökat kraftigt under perioden 2013–2022, från 18 511 till 39 985. Även andelen kvinnor har ökat, från cirka 35 procent år 2013 till över 45 procent åren 2020–2022 (gäller både 15-åringar och totalt).

Antal personer som tagit B-körkort som 18-åringar har också ökat (Tabell 3), men inte lika mycket som AM-körkortet. Andel kvinnor som tar B-körkort vid 18 års ålder har varit ganska stabilt över åren och legat mellan 45 procent och 48 procent.

Tabell 2. Antal personer som tagit AM-körkort uppdelat på år, ålder och kön. Källa: Trafikverket Förarprov.

År	15 år			16 år			17 år		
	Kvinnor	Män	Alla	Kvinnor	Män	Alla	Kvinnor	Män	Alla
2013	6 424	12 087	18 511	467	596	1 063	44	54	98
2014	7 582	13 365	20 947	468	622	1 090	67	62	129
2015	8 820	14 394	23 214	461	571	1 032	40	59	99
2016	9 546	15 490	25 036	513	664	1 177	55	67	122
2017	10 893	16 992	27 885	613	712	1 325	65	65	130
2018	12 184	17 427	29 611	674	756	1 430	73	82	155
2019	14 511	18 942	33 453	823	873	1 696	67	78	145
2020	16 043	18 944	34 987	1 045	1 033	2 078	105	106	211
2021	19 516	22 310	41 826	1 385	1 506	2 891	129	148	277
2022	18 244	21 741	39 985	916	1 203	2 119	95	146	241
Total	123 763	171 692	295 455	7 365	8 536	15 901	740	867	1 607

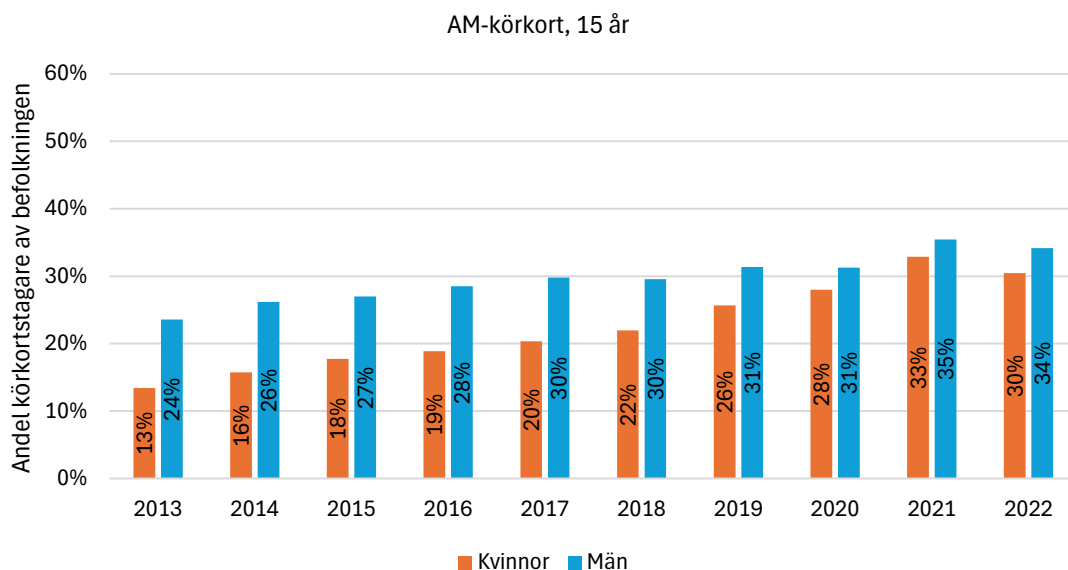
Tabell 3. Antal 18-åringar som tagit B-körkort, uppdelat på år och kön. Källa: Trafikverket Förarprov.

År	Kvinnor	Män	Alla
2016	21 661	25 743	47 404
2017	21 846	25 677	47 523
2018	23 321	27 181	50 502
2019	24 839	28 855	53 694
2020	26 294	28 908	55 202
2021	29 518	32 723	62 241
2022	29 242	33 483	62 725
2023	28 432	33 539	61 971
Total	205 153	236 109	441 262

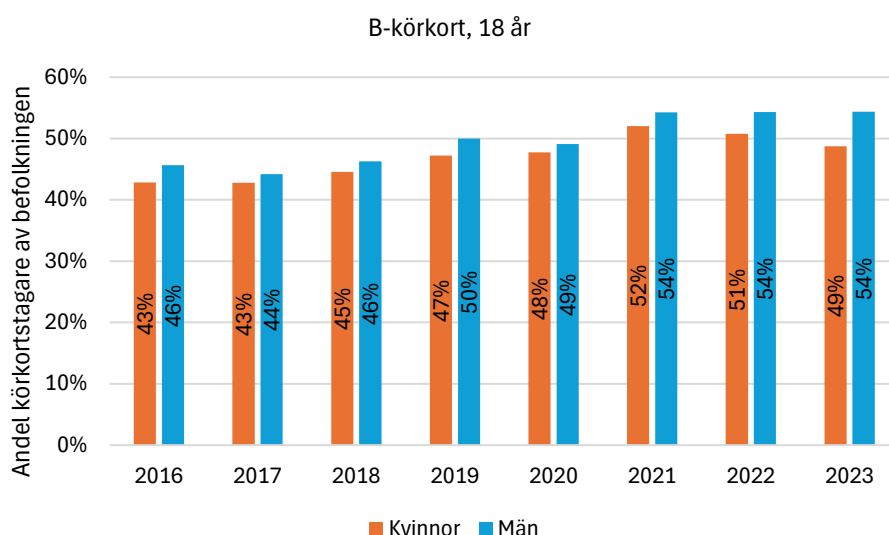
För att relatera till befolkningen har antal körkortstagare dividerats med antal personer i befolkningen². Resultaten visas i Figur 2 (AM-körkort) och Figur 3 (B-körkort). Man kan bland annat se att andel 15-åringar som tar AM-körkort har ökat från 13 procent år 2013 till 30 procent år 2022. Andel 15-åringar som tagit AM-körkort har ökat från 24 procent till 34 procent under samma period.

Bland de som tar B-körkort som 18-åringar är det ungefär lika stor andel kvinnor och män, med viss övervikt för män. De senaste åren har ungefär hälften av befolkningen tagit B-körkort som 18-åringar.

² Från SCB:s statistikdatabas, <https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/>



Figur 2. Andel 15-åringar i befolkningen som tar AM-körkort, uppdelat efter kön. Källa: Trafikverket Förarprov och SCB.



Figur 3. Andel 18-åringar i befolkningen som tar B-körkort, uppdelat efter kön. Källa: Trafikverket Förarprov och SCB.

2.2. Skapande av studie- och kontrollpopulation

Studie- och kontrollpopulation skapades i tre steg, där det första steget var att selektera individer beroende på när de tog körkort, andra steget var att exkludera personer på grund av dödsfall eller in- eller utvandring och tredje steget var att dela in studiepopulationen efter fordonstillgång.

2.2.1. Steg 1

I studiepopulationen ingår de som tog AM-körkort som 15-åringar och B-körkort som 18-åringar. I kontrollpopulationen ingår de som tog B-körkort som 18-åringar utan att tidigare ha tagit AM-körkort. Individer som uppfyller dessa kriterier valdes ut ur registerutdraget från Trafikverket Förarprov.

I Tabell 4 visas hur många som valdes ut till studiepopulation respektive kontrollpopulation. Utöver dessa är det en stor grupp med personer som tagit AM-körkort i åldern 15–17 år men sedan ej tagit B-

körkort vid 18 år. Dessa exkluderas från studien. En mindre grupp tog AM-körkort vid 16 eller 17 år och sedan B-körkort vid 18 år, dessa exkluderas också.

Tabell 4. Uppdelning av registerutdrag från Trafikverket Förarprov.

Population	Antal
Studiepopulation	179 302
Kontrollpopulation	252 365
AM-körkort vid 15–17 år men ej B-körkort vid 18	124 066
B-körkort vid 18 och AM-körkort vid 16 eller 17	9 595

Data från förarproven kompletterades sedan med data från SCB med avseende på län, bakgrund (beskriver var personen och dennes föräldrar är födda, inrikes eller utrikes), in- och utvandring, datum för eventuellt dödsfall och tillgång till fordon. I praktiken gick det till så att VTI skickade en lista med ID-nummer (aspirantID) för studie- och kontrollpopulationen till Trafikverket Förarprov som lade till personnummer och i sin tur skickade vidare data till SCB. SCB lade till variabler från olika register och skickade data till VTI (utan personnummer). VTI kunde sedan koppla ihop förarprovdata och SCB-data med hjälp av aspirantID.

2.2.2. Steg 2

Den föreliggande studien följer bara individerna i studie- och kontrollpopulationen tills de har tagit B-körkort, alltså till 18 års ålder. Studien är dock en del av en större longitudinell studie och i andra delstudier om till exempel trafikförseelser följs personerna tills de blir 24 år. För att få jämförbarhet exkluderas de individer som omkommer innan de fyller 24 år. Personer exkluderas också på grund av in- eller utvandring. Endast personer som bott i Sverige under hela den tid de varit i åldern 13–24 år inkluderas. Det innebär till exempel att personer som invandrat till Sverige när de varit 13 eller 14 år inte är med i studien och anledningen till det är att vi bedömt att dessa personer kanske inte haft samma möjlighet att ta AM-körkort vid 15 års ålder som de individer som bott här längre³. Det skulle kunna bidra till en snedvridning av resultaten när studie- och kontrollpopulationen jämförs. I Tabell 5 visas hur många som exkluderas på grund av dödsfall eller in- eller utvandring.

Tabell 5. Antal personer som exkluderas på grund av dödsfall eller in- eller utvandring.

	Studiepopulation	Kontrollpopulation
Antal personer från början	179 302	252 365
Exkludering på grund av dödsfall	156	230
Exkludering på grund av in- eller utvandring	1 349	10 964
Personer som återstår	177 797	241 171

2.2.3. Steg 3

Ett AM-körkort ger behörighet att köra A-traktor, mopedbil och tvåhjulig moped, men vilken typ av fordon som förarna faktiskt kör efter ett godkänt förarprov är okänt. I stället används data från SCB över individernas tillgång till olika fordon som kan köras med AM-körkort. I steg 3 delas studiepopulationen in i olika grupper beroende på fordonstillgång. Eftersom det är vanligt att någon annan än föraren är ägare när det gäller dessa fordon så har vi använt följande kriterier: En person med AM-körkort anses ha tillgång till ett fordon om personen själv äger fordonet, om fordonet ägs av en förälder eller om fordonet ägs av någon annan i samma hushåll som personen. För personer där

³ För enkelhets skull valdes samma åldersgräns för alla även om förutsättningarna inom denna grupp kan skilja sig betydligt.

föräldrarna bor i olika hushåll har båda dessa hushåll tagits med, oavsett var personen är folkbokförd. Det räcker att personen haft tillgång till fordonet något av åren då personen fyller 15, 16 eller 17 år. De fordon som beaktas är A-traktor och moped, där moped delats upp i mopedbil⁴ och tvåhjulig moped klass I⁵.

Utifrån tillgång till fordon delas studiepopulationen in i fem delpopulationer:

1. **A-traktor:** tillgång till A-traktor men inte mopedbil
2. **Mopedbil:** tillgång till mopedbil men inte A-traktor
3. **A-traktor och mopedbil:** tillgång till både A-traktor och mopedbil
4. **Tvåhjulig moped:** tillgång till tvåhjulig moped men inte A-traktor eller mopedbil
5. **Inget AM-fordon:** inte tillgång till vare sig A-traktor, mopedbil eller tvåhjulig moped.

De tre första delpopulationerna kan även ha tillgång till tvåhjulig moped i tillägg till A-traktor och/eller mopedbil.

I Tabell 6 visas antalet personer i varje delpopulation och som jämförelse visas samma indelning för kontrollpopulationen. Den största gruppen i studiepopulationen är de som har tillgång till tvåhjulig moped men inte A-traktor eller mopedbil. De fordonstyper som är i fokus i den här studien är dock A-traktorer och mopedbilar. Av de grupperna är A-traktorgruppen störst med 38 797 personer, medan mopedbilsgruppen består av 15 421 personer. Utöver dessa är det 3 113 personer som har tillgång till både A-traktor och mopedbil. I kontrollgruppen har de flesta (86 %) inte tillgång till något AM-fordon alls. Resterande personer har tillgång till minst ett AM-fordon i familjen/hushållet men vi antar här att de inte kör dessa fordon då de inte har något AM-körkort. Kontrollpopulationen delas därför inte in i delpopulationer utan behandlas som en population.

Tabell 6. Antal personer i olika delpopulationer.

Delpopulation	Studiepopulation	Kontrollpopulation
A-traktor	38 797	4 240
Mopedbil	15 421	1 043
A-traktor och mopedbil	3 113	60
Tvåhjulig moped	100 731	28 351
Inget AM-fordon	19 735	207 477
Total	177 797	241 171

2.3. Begränsningar

Vi har gjort vissa avgränsningar och det finns begränsningar i datamaterialen som haft påverkan på skapandet av studie- och kontrollpopulation.

En avgränsning är att vi endast tagit med det första tillfälle en person fått behörighet utfärdad för AM-respektive B-körkort. Det förekommer fall där ny behörighet utfärdats om körkortet blivit återkallat och personen genomfört nytt förarprov. Prov som gjorts efter första behörigheten inom varje körkortskategori har exkluderats. Det är ytterst få fall när det gäller AM-körkort, 6 personer av totalt

⁴ Fordonskategori i data från SCB: L6e, L6e-, L6e-A, L6e-B, L6e-BP, L6e-BU (se förklaring i <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/vag/fordon/fordonsregler/fordonskategorier.pdf>)

⁵ Fordonskategori i data från SCB; L1e, L1e-, L1e-B

312 963 i det ursprungliga datauttaget. För B-körkort är det också ovanligt, men cirka 0,2 procent av alla har mer än en utfärdad behörighet.

Trafikverket Förarprov har data sparat från och med år 2013. Vi har därför inte kunnat kontrollera om de som tagit B-körkort år 2016 även tog AM-körkort år 2012. Dessa personer borde ha varit med i studiepopulationen men hamnar i stället i kontrollpopulationen. Vi vet inte hur många personer det gäller men av de som tog B-körkort år 2017 var det drygt tusen personer som tog AM-körkort år 2013, och det bör vara av ungefär samma storleksordning.

Vi har inte haft tillgång till data från 2023 vad gäller AM-körkort. Det kan därför finnas personer som tagit både AM-körkort och B-körkort under 2023 och som borde ha hamnat utanför studie- och kontrollpopulationerna men nu hamnar i kontrollpopulationen eftersom vi inte kan upptäcka dessa. Totalt sett i hela materialet finns dock bara 59 fall där provår är samma för AM-körkort och B-körkort, så det är mycket ovanligt och har ingen påverkan på resultatet.

På liknande sätt kan det finnas personer som tagit både AM-körkort och B-körkort vid 18 års ålder. Vi har inte kontrollerat för detta vilket innebär att de hamnat i kontrollgruppen. Det bör dock röra sig om mycket få personer.

Underkända prov hos personer som sedan inte blivit godkända och fått behörighet utfärdad har inte beaktats. Det kan därför förekomma personer i kontrollgruppen som genomfört kunskapsprov för AM-körkort men fått underkänt och därefter inte genomfört godkänt prov.

2.4. Analyser

Resultatdelen inleds med en deskriptiv analys av studie- och kontrollgruppen med avseende på kalenderår då B-körkort togs, kön, län, bakgrund och boendeform. Län anges som det län personen bodde det kalenderår när han eller hon tog AM-körkort (för studiepopulationen) eller var i motsvarande ålder vilket beräknas som det kalenderår B-körkortet togs minus 3 (för kontrollpopulationen). Bakgrund består av 4 kategorier: utrikes född, inrikes född med två utrikes födda föräldrar, inrikes född med en inrikes och en utrikes född förälder och inrikes född med två inrikes födda föräldrar. Boendeform delades in enligt Tabell 7.

Tabell 7. Indelning av boendeform.

Indelning från SCB	Indelning i denna rapport
Flerbostadshus äganderätt	Flerbostadshus bostadsrätt
Flerbostadshus bostadsrätt	Flerbostadshus bostadsrätt
Flerbostadshus hyresrätt	Flerbostadshus hyreslägenheter
Småhus äganderätt	Småhus
Småhus bostadsrätt	Småhus
Småhus hyresrätt	Småhus
Specialbostad för äldre och funktionshindrade	Övrigt
Specialbostad, övriga	Övrigt
Studentbostad	Övrigt
Övrigt boende	Övrigt

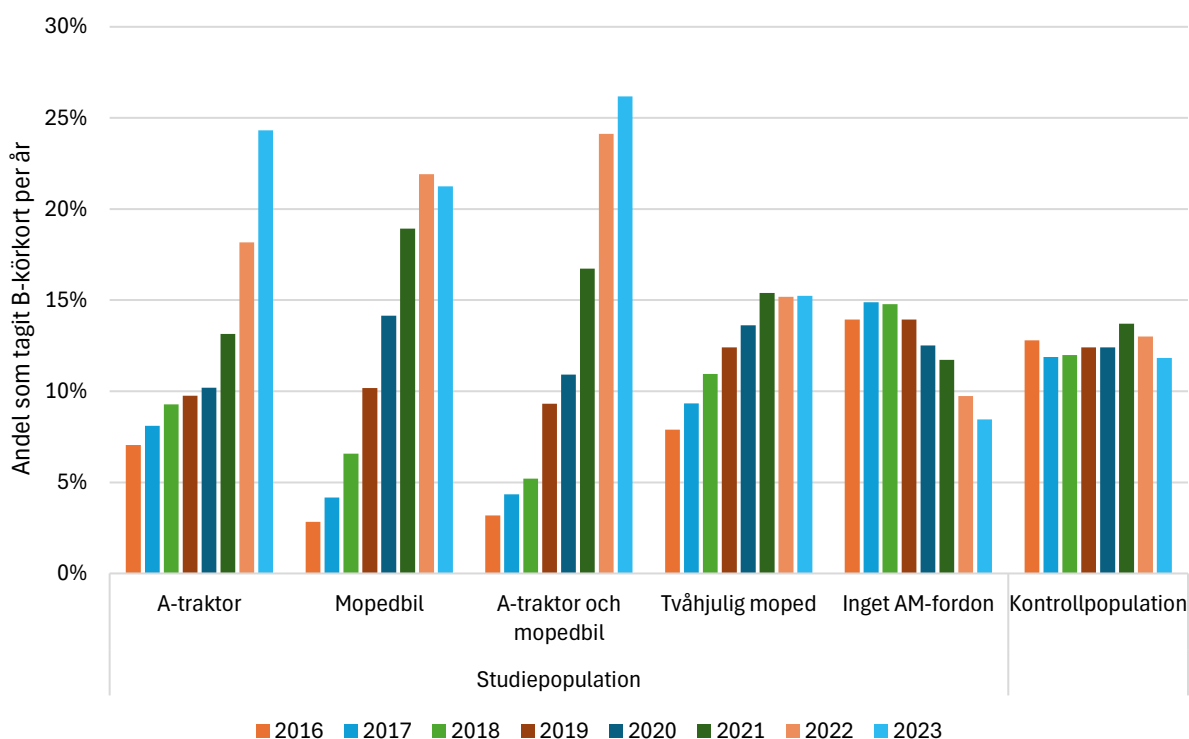
För varje typ av körkort (AM och B) och prov (för behörighet B krävs både kunskapsprov och körprov) beskrivs sedan hur vanligt det är att anmälan till provet görs privat eller via trafikskola samt vilka typer av dispenser som förekommer och i vilken utsträckning. Eftersom både utbildare och dispenser kan skilja för olika prov (om aspiranten inte blir godkänd vid första försöket) studeras det första provtillfället samt det provtillfälle då aspiranten blir godkänd.

Resultat på förarproven analyseras med avseende på om körkortsaspiranten klarar provet vid första tillfället eller inte. Binär logistisk regression används för att studera hur resultatet samvarierar med population samt de ovan nämnda variablerna (anmälare, kön, bakgrund, boendeform, dispens och län) och separata analyser görs för resultat på kunskapsprov för AM-körkort, kunskapsprov för B-körkort och körprov för B-körkort. Huvudsyftet med dessa analyser är att studera resultat på proven för de olika populationerna (de fem studiepopulationerna och kontrollpopulationen). Övriga variabler är främst med för att ta hänsyn till eventuella skillnader som beror på andra saker än vilken population personen tillhör.

3. Resultat

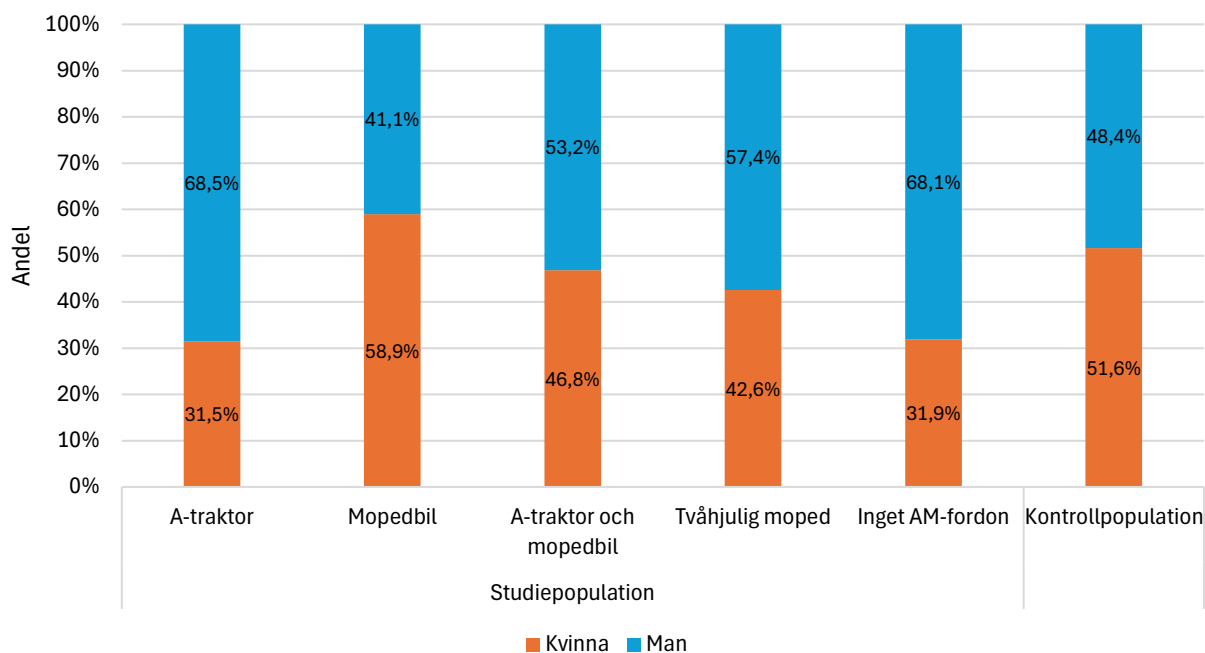
3.1. Bakgrundsdata för studie- och kontrollpopulation

I Figur 4 visas fördelningen över vilket kalenderår som personerna i studie- och kontrollpopulationerna har tagit B-körkort och detta speglar hur de olika populationerna förändrats över tid. Det är till exempel fler och fler av de som tar B-körkort vid 18 års ålder som haft tillgång till A-traktor eller mopedbil. När det gäller tvåhjulig moped har det också skett en ökning men den är inte lika kraftig. Kontrollpopulationen har inte ändrats över tid utan det är ungefär lika många som tagit B-körkort utan att tidigare ha tagit AM-körkort varje år mellan 2016 och 2023. De här skillnaderna kan påverka resultaten om de företeelser som studeras också förändras över tid. Om till exempel kunskapsproven hade blivit svårare över tid skulle det se ut som om A-traktor och mopedbilsgrupperna klarade kunskapsproven sämre än vad som faktiskt är fallet bara på grund av den tidsmässiga snedfördelningen. Några sådana förändringar i förarutbildning eller förarprov har dock inte skett under den studerade perioden.



Figur 4. Andel personer som fått B-körkort utfärdat ett visst år. Källa: Trafikverket Förarprov.

Det är relativt stor skillnad i könsfördelning mellan olika delpopulationer (Figur 5). Bland A-traktorförarna är det en övervikt av män (68,5 %), medan det är flest kvinnor bland mopedbilsförarna (58,9 %). Bland de som har tillgång till tvåhjulig moped är det flest män (57,4 %) men inte lika stor andel som bland A-traktorförarna. I kontrollpopulationen är det ganska jämn könsfördelning, 48,4 procent män och 51,6 procent kvinnor.



Figur 5. Könsfördelning i de olika populationerna. Källa: Trafikverket Förarprov och SCB.

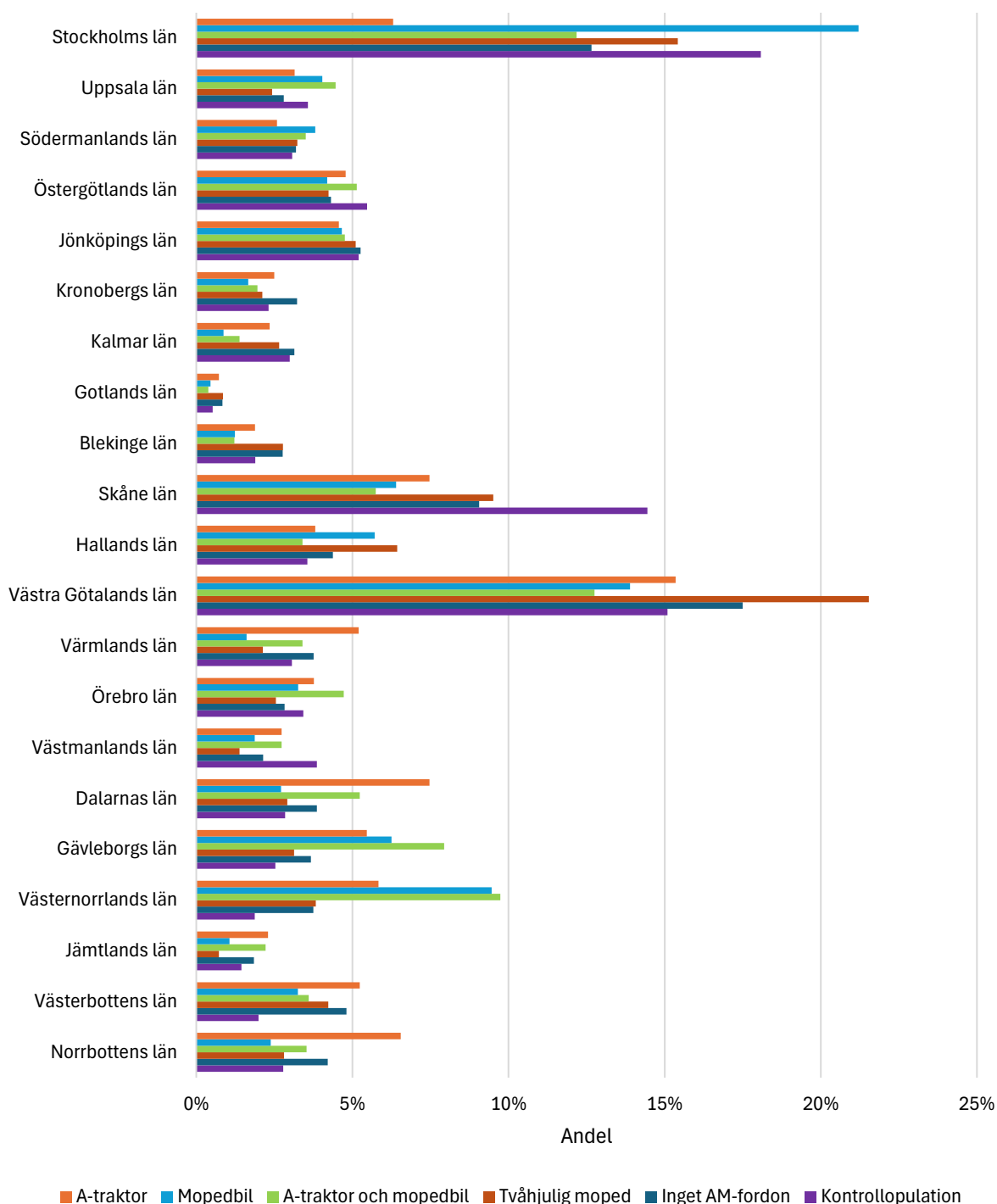
Från SCB har vi också tillgång till det län där individerna i studie- och kontrollgrupp är bosatta under olika år. Här redovisas det län där individerna är bosatta det år när AM-körkort erhöles för studiepopulationen eller i motsvarande ålder för kontrollpopulationen. Om man ser till totalen, för båda populationerna, är flest personer bosatta i Västra Götalands län (70 023) följt av Stockholms län (67 728) och Skåne län (50 263), se Figur 16 i Bilaga 1. Efter dessa tre största län kommer Östergötlands och Jönköpings län med drygt 20 000 personer vardera. Ser man bara till studiepopulation är det också flest som bor i Västra Götalands län (33 641) men här är det större skillnad mot Stockholms län (24 131) och i Skåne län bor 15 430 personer ur studiepopulationen. I kontrollpopulationen är det flest som bor i Stockholms län (43 597) och ungefär lika många i Västra Götalands och Skåne län, 36 382 respektive 34 833 personer.

I Figur 6 visas fördelning över boendelän för alla studiepopulationer och för kontrollpopulationen. Staplarna summeras till 100 procent för varje delpopulation, hur de olika delpopulationerna fördelar sig inom län visas för några utvalda län i Figur 7. Observera att data över län är från 2013 till 2020⁶ eftersom det var då personerna tog AM-körkort/var i motsvarande ålder och att personerna sedan har följts till och med 2022 för att bedöma vilka fordon de haft tillgång till. Den stora ökningen av antal registrerade fordon efter 2020 kommer alltså endast delvis med här. Det är ganska stor skillnad mellan de olika populationerna. Vad gäller A-traktorer är det Västra Götalands län som sticker ut med ungefär dubbelt så många som har tillgång till A-traktor (15,3 %) jämfört med nästkommande län som är Skåne och Dalarna med 7,5 procent vardera. Sedan följer andra län tätt efter med Norrbotten (6,5 %) och Stockholm (6,4 %) närmast. Även tvåhjulig moped är vanligast i Västra Götalands län (21,5 %) följt av Stockholms län (15,4 %) och Skåne län (9,5 %). Av de personer som har tillgång till mopedbil finns flest i Stockholms län (21,2 %) följt av Västra Götalands län (13,9 %) och Västernorrlands län (9,5 %). I kontrollpopulationen bor de flesta i Stockholms län (18,7 %) och sedan ungefär lika många i Västra Götalands län (15,1 %) och Skåne län (14,4 %).

För att se om det skett någon förändring över tid visas fördelning efter län för populationerna A-traktor, mopedbil och tvåhjulig moped för två tidsperioder: de som tog AM-körkort 2013–2014 och de

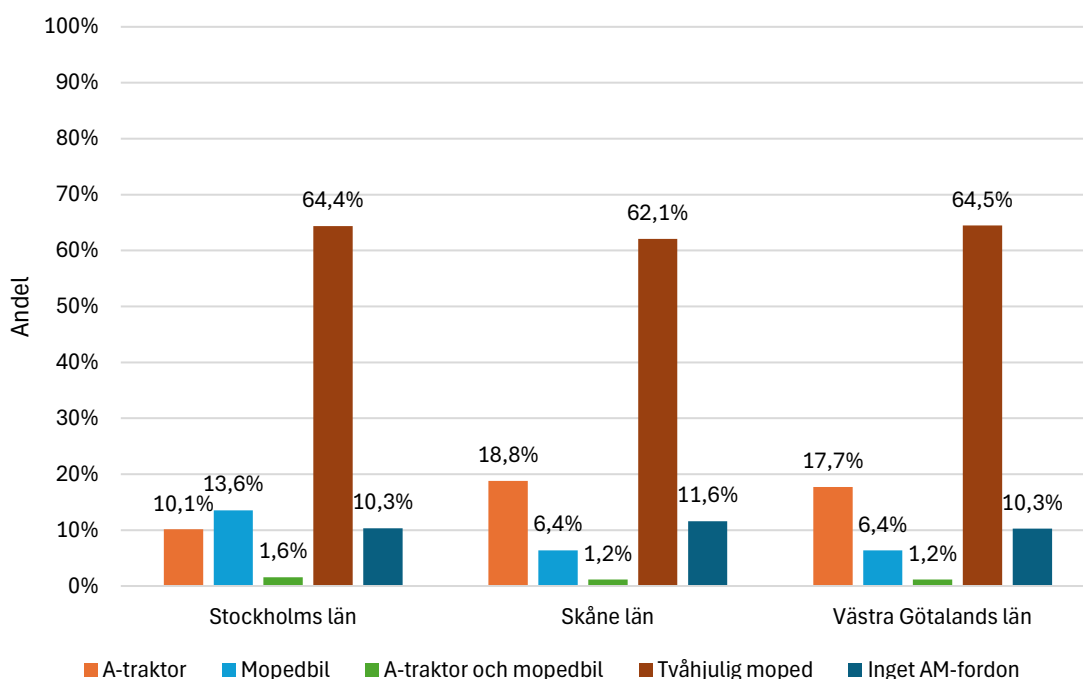
⁶ I studiepopulationen finns även en del personer som tog AM-körkort 2021 men de är relativt få.

som tog AM-körkort 2020, se Figur 17–Figur 19 i Bilaga 1. Fördelningen har inte ändrats speciellt mycket mellan de två perioderna. Störst förändringar har skett vad gäller mopedbil, där andelen ökat i bland annat Stockholms och Västra Götalands län, medan den minskat i Västernorrlands län. Andelen tvåhjuliga mopeder har också ökat i Stockholm relativt andra län.



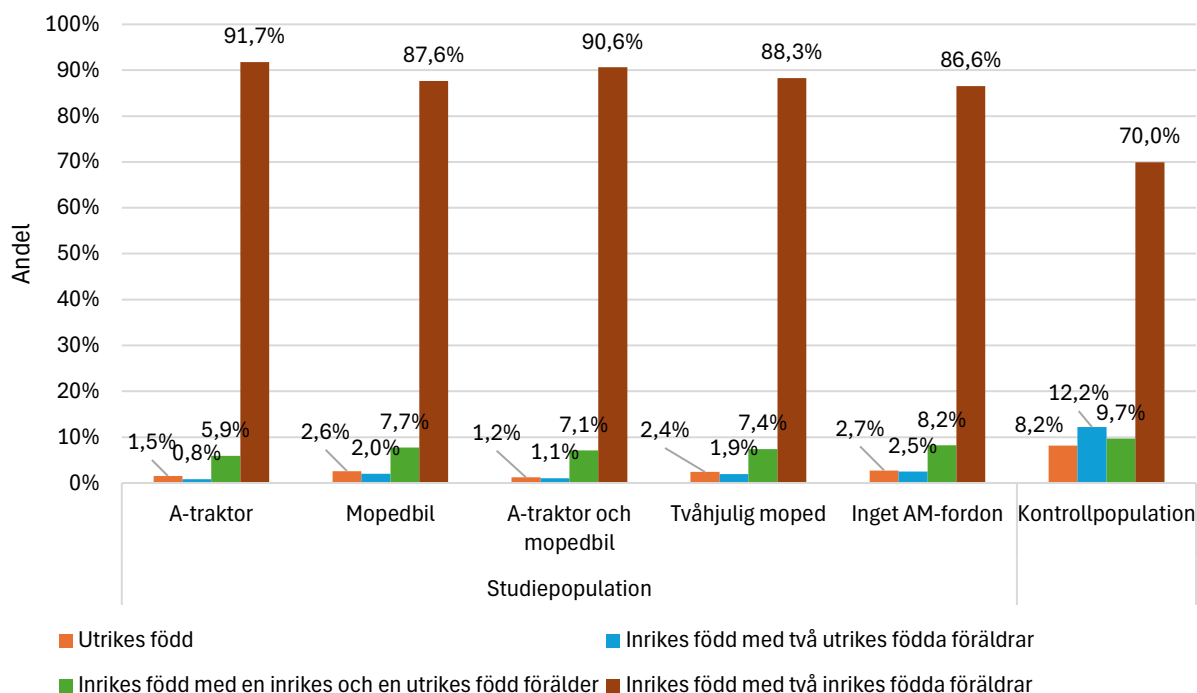
Figur 6. Fördelning över län. Det län som avses är där personen var bosatt det år personen tog AM-körkort (studiepopulationen) eller var i motsvarande ålder (kontrollpopulationen). Källa: Trafikverket Förarprov och SCB.

I Figur 7 visas fördelningen över de fem delpopulationerna i studiepopulationen för de tre länen med störst andel studerade individer. Den ger en kompletterande bild till Figur 6 då den visar fördelningen inom län i stället för inom delpopulation. Diagrammet visar att gruppen som har tillgång till mopedbil är något större än gruppen som har tillgång till A-traktor i Stockholms län men ganska mycket mindre i både Skåne och Västra Götalands län. Det klart vanligaste fordonet i alla län är dock tvåhjulig moped.



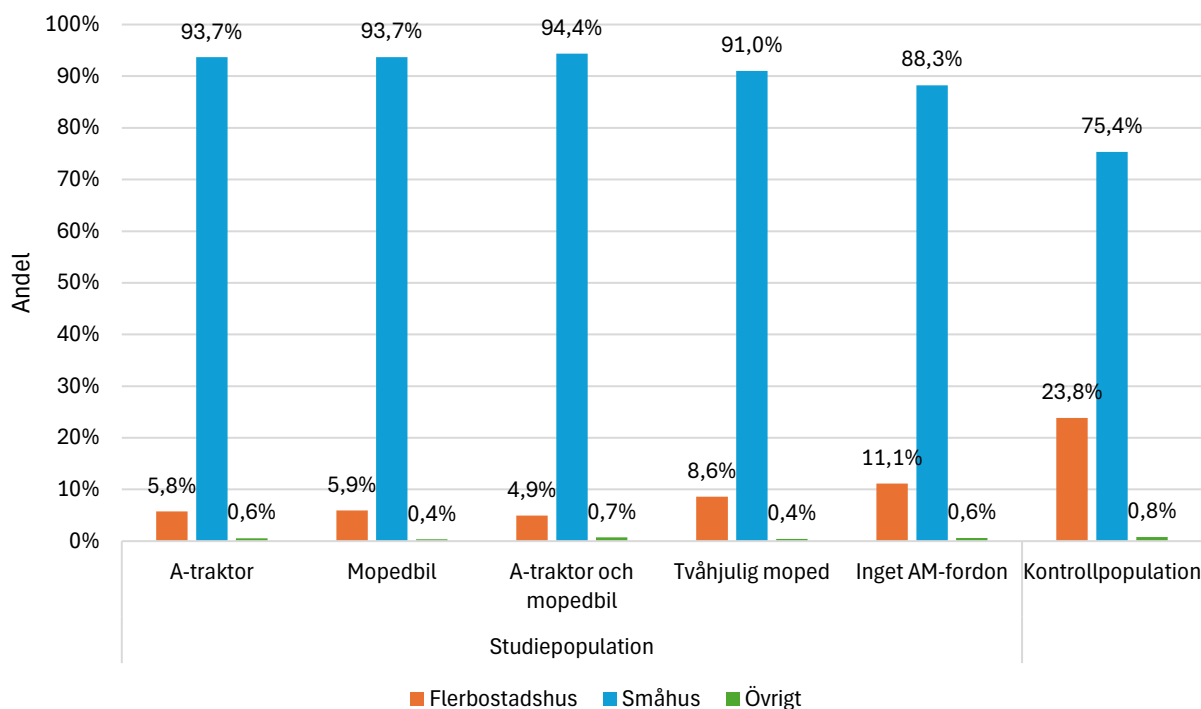
Figur 7. Fördelning över delpopulation för de tre länen med störst andel studerade individer. Det län som anges är det där personen var bosatt när han eller hon tog AM-körkort. Källa: Trafikverket Förrarprov och SCB.

En annan bakgrundsvariabel handlar om var personen och dess föräldrar är födda, inrikes eller utrikes (Figur 8). Fördelningen över de olika alternativen är relativt lika mellan delpopulationerna i studiepopulationen, men skiljer sig åt mot kontrollpopulationen. Det är fler inrikes födda med två inrikes födda föräldrar i studiepopulationen än i kontrollpopulationen. I kontrollpopulationen är det framför allt fler utrikes födda och fler inrikes födda med två utrikes födda föräldrar.



Figur 8. Fördelning efter bakgrund med avseende på var personen själv eller dennes föräldrar är född(a). Källa: Trafikverket Förarprov och SCB.

Slutligen har de olika populationerna delats upp efter boendeform (Figur 9). Det vanligaste i alla populationer är att bo i småhus. Andelen är dock lägst för kontrollpopulationen där 75,4 procent bor i småhus. I studiepopulationen är andelen som bor i småhus mellan 88,3 procent och 94,4 procent. Resterande bor främst i flerbostadshus, men några enstaka återfinns i kategorin övrigt.



Figur 9. Fördelning efter den boendeform personen var bosatt i det år då AM-körkort utfärdades (studiepopulationen) eller personen var i motsvarande ålder (kontrollpopulationen). Källa: Trafikverket Förarprov och SCB.

3.2. Förarprov för AM-körkort

I det här kapitlet studeras resultat på kunskapsprovet för AM-körkort och om det skiljer sig mellan de olika delpopulationerna i studiepopulationen. Körkortsaspiranterna har möjlighet att anmäla sig till provet antingen genom trafikskola eller privat. I Tabell 8 visas en korstabell över hur aspiranterna anmält sig till första provet och hur de anmält sig till det prov där de fick godkänt resultat och därmed AM-behörighet. I många fall är det första provet och det godkända provet samma eftersom 63,9 procent blev godkända på första försöket. Tabellen visar också att de som anmälde sig privat till första provet väldigt sällan bytte och anmälde sig via Trafikskola till det godkända provet, det skedde bara i 0,3 procent av fallen. Det var betydligt vanligare att göra tvärtom, 23,0 procent av de som anmälde sig via trafikskola till första provet bytte sedan och anmälde sig privat till det godkända provet.

Tabell 8. Antal (andel) anmälda till första kunskapsprovet samt det kunskapsprov då aspiranten blev godkänd. Källa: Trafikverket Förarprov.

Anmälan till första provet	Anmälan till det godkända provet		
	Privat	Trafikskola	Total
Privat	114 907 (99,7 %)	376 (0,3 %)	115 283 (100,0 %)
Trafikskola	14 403 (23,0 %)	48 111 (77,0 %)	62 514 (100,0 %)
Total	129 310 (72,7 %)	48 487 (27,3%)	177 797 (100,0 %)

Kunskapsprovet genomförs på dator och finns, förutom på svenska, på flera språk. För de körkortsaspiranter som behöver går det att få dispens och genomföra ett anpassat prov. Totalt är det 3 002 personer i studiepopulationen som haft dispens vid det första kunskapsprovet till AM-körkort, varav 1 784 har haft förlängd provtid och 1 218 har haft muntligt bedömningsprov. I Tabell 9 visas andel utan och med dispens i de olika studiepopulationerna. Populationen med tillgång till A-traktor har högst andel med dispens, 2,9 procent. Lägst andel har grupperna mopedbil, tvåhjulig moped och inget AM-fordon, 1,2–1,4 procent.

Tabell 9. Andel med dispens vid det första kunskapsprovet för AM-körkort, uppdelat efter de fem studiepopulationerna.

Dispens vid första provet	A-traktor	Mopedbil	A-traktor och mopedbil	Tvåhjulig moped	Inget AM-fordon	Total
Ingen dispens	97,1 %	98,6 %	97,6 %	98,7 %	98,7 %	98,3 %
Förlängd provtid	1,6 %	0,9 %	1,1 %	0,8 %	0,8 %	1,0 %
Muntligt bedömningsprov	1,3 %	0,5 %	1,3 %	0,5 %	0,4 %	0,7 %

Vid det prov där aspiranterna blev godkända var det något fler med dispens, totalt 4 755 personer uppdelat på 1 853 med förlängd provtid och 2 902 med muntligt bedömningsprov. I Tabell 10 visas en jämförelse av dispenser vid första provet och vid det godkända provet. Av de som inte hade någon dispens vid första provet är det 1 986 som sedan hade dispens vid det provtillfälle de blev godkända. Det finns också de som hade dispens vid första provtillfället men inte då de blev godkända, men de är inte lika många, 233 personer. Typ av dispens kan också förändras, vanligast var att gå från förlängd provtid till muntligt bedömningsprov. Förändringar som skett vid eventuella mellanliggande prov har inte studerats här.

Tabell 10. Antal (andel) med dispens vid första kunskapsprovet för AM-körkort samt det kunskapsprov då aspiranten blev godkänd.

Dispens vid första provet	Dispens vid det godkända provet			Total
	Ingen dispens	Förlängd provtid	Muntligt bedömningsprov	
Ingen dispens	172 809 (98,9 %)	484 (0,3 %)	1 502 (0,9 %)	174 795 (100,0 %)
Förlängd provtid	197 (11,0 %)	1 292 (72,4 %)	295 (16,5 %)	1 784 (100,0 %)
Muntligt bedömningsprov	36 (3,0 %)	77 (6,3 %)	1 105 (90,7 %)	1 218 (100,0 %)
Total	173 042 (97,3 %)	1 853 (1,0 %)	2 902 (1,6 %)	177 797 (100,0 %)

De körkortsaspiranter som inte hade någon dispens vid första provtillfället behövde i genomsnitt 1,69 prov för att bli godkända (Tabell 11). Det är ungefär lika många som de som gjorde muntligt bedömningsprov första gången, 1,74 prov. Flest prov, i genomsnitt 2,35, behövde de som vid första provet hade förlängd provtid. Resultat från t-test visade signifikant skillnad mellan förlängd provtid och ingen dispens samt mellan förlängd provtid och muntligt bedömningsprov, men inte mellan ingen dispens och muntligt bedömningsprov.

Tabell 11. Genomsnittligt antal genomförda kunskapsprov (inklusive det godkända provet) för AM-körkort uppdelat efter dispens vid första provet.

Dispens vid första provet	Genomsnittligt antal genomförda kunskapsprov
Ingen dispens	1,69
Förlängd provtid	2,35
Muntligt bedömningsprov	1,74

I Bilaga 2 finns ytterligare resultat som visar hur andel dispenser förändrats över tid och skillnader i dispenser mellan privat anmälan till prov och anmälan via trafikskola.

I Tabell 12 samt i Figur 10 och Figur 11 visas resultat från logistisk regression. Syftet med regressionsanalysen är att studera sambandet mellan sannolikheten att bli godkänd på provet på första försöket och ett antal möjliga förklaringsvariabler. De förklaringsvariabler som används är bakgrundsvariablerna som presenteras i kapitel 3.1, och om anmälan till första provet gjorts privat eller via trafikskola samt om personen haft någon dispens vid första provet.

Antal observationer i de olika variabelkategorierna som använts i regressionsanalysen (Tabell 12) stämmer inte helt överens med antalen i figurer och tabeller ovan, vilket beror på att det saknas värden i vissa variabler och endast observationer där alla variabler har värden är med i analysen.

Resultaten visar att det finns signifikanta samband mellan alla förklaringsvariabler och beroendevariabeln som anger om personen blev godkänd vid första provtillfället eller inte. Däremot är effekterna ofta ganska små, vilket kan ses i de oddskvoter som visas i Tabell 12. En oddskvot beräknas som oddset att en person som tillhör en viss variabelkategori blir godkänd vid första provtillfället dividerat med motsvarande odds för referenskategori. Är oddskvoten större än 1 kan det tolkas som en högre sannolikhet att en förare blir godkänd vid första provtillfället, jämfört med en förare i referenskategori. Det innebär till exempel att det är större sannolikhet att en förare blir godkänd vid första provtillfället om han eller hon är anmäld via trafikskola än anmäld privat.

Ett annat sätt att jämföra olika variabelkategorier, som också är baserat på den logistiska regressionen, är att beräkna andel godkända vid första provtillfället vilket visas i Figur 10 och Figur 11. Andelen är justerad så att andelen för varje variabelkategori är beräknad som om de hade samma fördelning på övriga variabler. Andelen för till exempel kön är alltså beräknad som om män och kvinnor lika ofta

var anmälda via trafikskola, lika ofta bodde i småhus, mm. Detta görs för att skatta effekten av just kön då kategorierna är lika för övrigt.

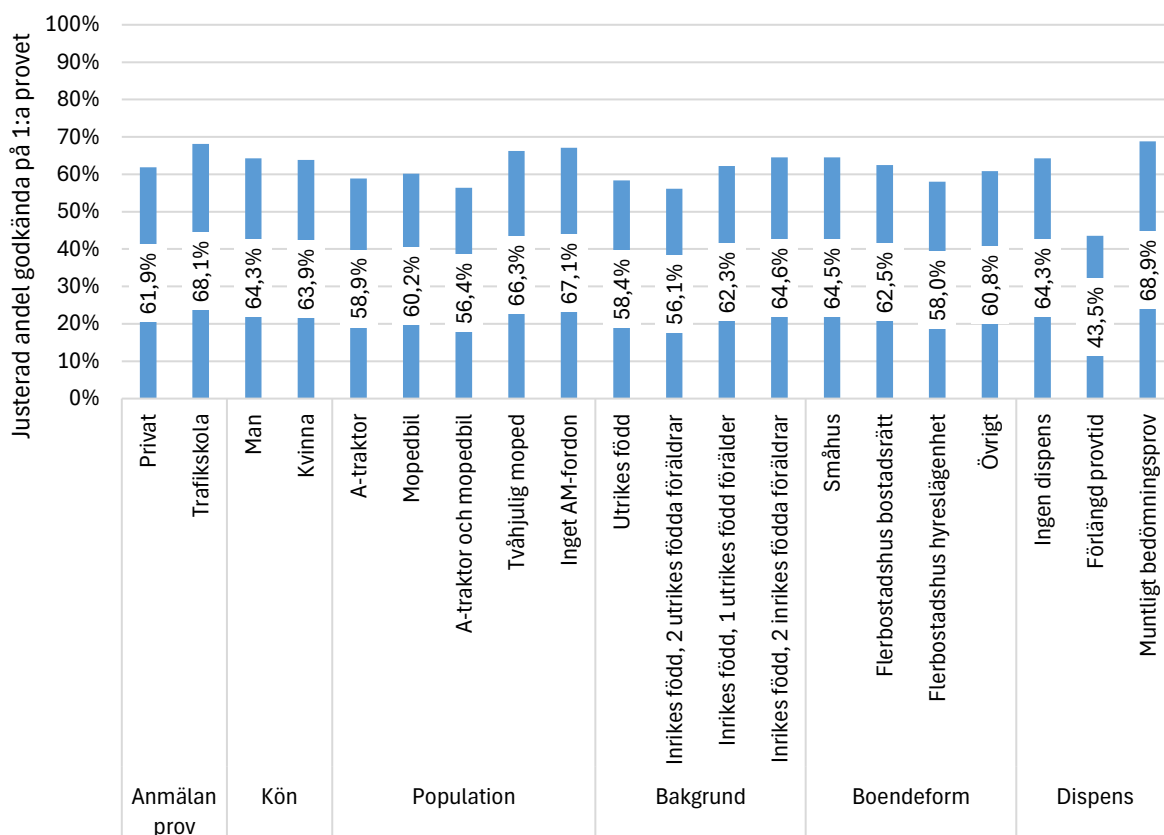
Den variabel som har störst skillnad mellan kategorier är dispens. Bland de som inte har dispens är den skattade andelen godkända vid första tillfället 64,3 procent, jämfört med 45,3 procent bland de som har förlängd provtid. För de som hade muntligt bedömningsprov var andelen högre än för dem utan dispens, 68,9 procent. Vad gäller län så ligger de flesta mellan 60 och 70 procent, endast Gotlands län och Värmlands län ligger under. Vidare finns viss skillnad i resultat med avseende på bakgrund, inrikes födda med minst en inrikes född förälder blir godkända vid första provtillfället i något högre grad än utrikes födda och inrikes födda med två utrikes födda föräldrar. Skillnaden mellan kön är inte statistiskt signifikant. Vad gäller boendeform så bor de flesta, över 90 procent, i småhus. De som bor i småhus eller bostadsrättslägenhet klarar sig också något bättre än de som bor i hyreslägenhet, men återigen är skillnaderna små.

Slutligen finns viss skillnad mellan delpopulationerna, de som endast har tillgång till tvåhjulig moped eller inte tillgång till något AM-fordon blev lite oftare godkända vid första provtillfället än de som har tillgång till A-traktor och/eller mopedbil.

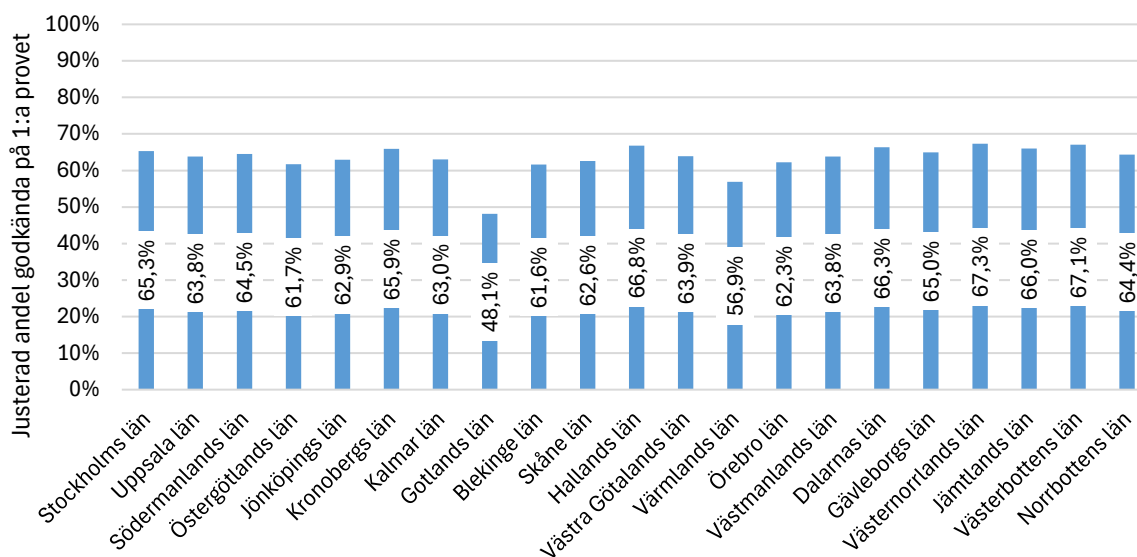
Tabell 12. Resultat från logistisk regression. Modellen beräknar sannolikheten att personen blir godkänd vid första provtillfället avseende kunskapsprov för AM-körkort.

Förklaringsvariabler	Variabelkategori	Antal (n=175 522)	Oddsquoter med konfidensintervall
Anmälan 1:a provet P-värde <0,0001	Privat	113 733	Ref.
	Trafikskola	61 789	1,32 (1,29–1,35)
Kön P-värde 0,070	Man	104 507	1,02 (1,00–1,04)
	Kvinna	71 015	Ref.
Population P-värde <0,0001	A-traktor	38 244	Ref.
	Mopedbil	15 162	1,05 (1,01–1,10)
	A-traktor och mopedbil	3 062	0,90 (0,84–0,97)
	Tvåhjulig moped	99 587	1,37 (1,34–1,41)
	Inget AM-fordon	19 467	1,42 (1,37–1,48)
Bakgrund P-värde <0,0001	Utrikes född	3 900	Ref.
	Inrikes född med två utrikes födda föräldrar	3 056	0,91 (0,83–1,00)
	Inrikes född med en inrikes och en utrikes född förälder	12 566	1,18 (1,09–1,27)
	Inrikes född med två inrikes födda föräldrar	156 000	1,30 (1,22–1,39)
Boendeform P-värde <0,0001	Småhus	160 724	1,32 (1,26–1,38)
	Flerbostadshus bostadsrätt	5 667	1,20 (1,12–1,29)
	Flerbostadshus hyreslägenheter	8 299	Ref.
	Övrigt	832	1,12 (0,97–1,30)
Dispens 1:a provet P-värde <0,0001	Ingen dispens	172 553	2,33 (2,12–2,57)
	Förlängd provtid	1 767	Ref.
	Muntligt bedömningsprov	1 202	2,87 (2,46–3,34)

Förklaringsvariabler	Variabelkategori	Antal (n=175 522)	Oddsquoter med konfidensintervall
Län P-värde <0,0001	Stockholms län	23 713	1,04 (0,98–1,10)
	Uppsala län	4 870	0,98 (0,90–1,06)
	Södermanlands län	5 442	1,01 (0,93–1,08)
	Östergötlands län	7 719	0,89 (0,83–0,96)
	Jönköpings län	8 737	0,94 (0,88–1,00)
	Kronobergs län	4 027	1,07 (0,98–1,16)
	Kalmar län	4 335	0,94 (0,87–1,02)
	Gotlands län	1 360	0,51 (0,46–0,58)
	Blekinge län	4 247	0,89 (0,82–0,96)
	Skåne län	15 235	0,93 (0,87–0,98)
	Hallands län	9 759	1,12 (1,04–1,19)
	Västra Götalands län	33 298	0,98 (0,93–1,04)
	Värmlands län	5 192	0,73 (0,68–0,79)
	Örebro län	5 142	0,91 (0,85–0,99)
	Västmanlands län	3 221	0,98 (0,89–1,07)
	Dalarnas län	7 078	1,09 (1,02–1,17)
	Gävleborgs län	7 118	1,03 (0,96–1,10)
	Västernorrlands län	8 518	1,13 (1,05–1,21)
	Jämtlands län	2 182	1,08 (0,97–1,19)
Västerbottens län	7 758	1,13 (1,05–1,21)	
Norrbottens län	6 571	Ref.	



Figur 10. Andel godkända vid första provtillfället för AM-körkort indelat efter olika bakgrundsvariabler, justerat efter fördelningen på övriga variabler i den logistiska regressionsmodellen.



Figur 11. Andel godkända vid första provtillfället för AM-körkort efter län, justerat efter fördelningen på övriga variabler i den logistiska regressionsmodellen.

3.3. Förarprov för B-körkort

I analyserna av förarprov för B-körkort jämförs resultat dels mellan de fem studiepopulationerna, dels mellan studiepopulationerna och kontrollpopulationen. Resultat från kunskapsprov och körprov presenteras var för sig.

3.3.1. Kunskapsprov för B-körkort

I Tabell 13 visas hur körkortsaspiranterna från alla populationer hopslagna har anmält sig till första provet respektive det godkända provet. Andel som klarar kunskapsprovet för B-körkort på första försöket är 82,3 procent, vilket innebär att första provet och godkända provet ofta sammanfaller. Av de som anmält sig privat till första provet är det bara ett fåtal (0,8 %) som sedan byter och anmäler sig via trafikskola till det godkända provet. Bland de som först anmäler sig via trafikskola är det något vanligare att byta och anmäla sig privat (7,7 %).

Tabell 13. Antal (andel) anmälda till första kunskapsprovet för B-körkort samt det prov då aspiranten blev godkänd. Alla populationer sammanslagna.

Anmälan till första provet	Anmälan till det godkända provet		
	Privat	Trafikskola	Total
Privat	168 021 (99,2 %)	1 355 (0,8 %)	169 376 (100,0 %)
Trafikskola	19 254 (7,7 %)	229 473 (92,3 %)	248 727 (100,0 %)
Total	187 275 (44,7 %)	230 828 (55,3 %)	418 103 (100,0 %)

Tre olika typer av anpassade prov förekommer i materialet: förlängd provtid, muntligt bedömningsprov och muntligt uppläst prov (Tabell 14). Totalt var det 3,0 procent av aspiranterna som fick dispens och hade någon typ av anpassning vid första provet, vilket motsvarar 12 565 personer. Andel med dispens varierar mellan de olika populationerna. Högst andel med dispens hade A-traktorgruppen (6,2 %) och lägst andel hade kontrollpopulationen (2,4 %). Jämfört med kunskapsprovet för AM-körkort (Tabell 9) var det större andel med dispens vid B-körkortet för samtliga studiepopulationer.

Tabell 14. Andel med dispens vid det första kunskapsprovet för B-körkort, uppdelat efter de fem studiepopulationerna samt kontrollpopulationen.

Dispens vid första provet	A-traktor	Mopedbil	A-traktor och mopedbil	Tvåhjulig moped	Inget AM-fordon	Kontrollpopulation	Total
Ingen dispens	93,8 %	96,3 %	94,5 %	97,0 %	97,2 %	97,6 %	97,0 %
Förlängd provtid	2,9 %	2,0 %	1,8 %	1,7 %	1,6 %	1,5 %	1,7 %
Muntligt bedömningsprov	2,8 %	1,5 %	2,9 %	1,2 %	1,2 %	0,8 %	1,1 %
Muntligt uppläst prov	0,6 %	0,2 %	0,8 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,2 %

I Tabell 15 visas andel med dispens vid första kunskapsprovet och andel vid det prov då aspiranten blev godkänd. Bland de som inte hade dispens vid första provet var det 1182 som hade dispens vid det godkända provet. Något färre, 641 aspiranter, hade dispens vid första provet men inte vid det godkända provet. De flesta har samma anpassning vid de två proven, men det förekommer också byte av typ av anpassning.

Tabell 15. Antal (andel) med dispens vid första kunskapsprovet för B-körkort samt det kunskapsprov då aspiranten blev godkänd. Alla populationer sammanslagna.

Dispens vid första provet	Dispens vid det godkända provet				Total
	Ingen dispens	Förlängd provtid	Muntligt bedömningsprov	Muntligt uppläst prov	
Ingen dispens	405 221 (99,7 %)	592 (0,1 %)	570 (0,1 %)	20 (0,0 %)	406 403 (100,0 %)
Förlängd provtid	469 (6,6 %)	6 423 (90,1 %)	228 (3,2 %)	9 (0,1 %)	7 129 (100,0 %)
Muntligt bedömningsprov	147 (3,1 %)	232 (5,0 %)	4 278 (91,6 %)	15 (0,3 %)	4 672 (100,0 %)
Muntligt uppläst prov	25 (3,3 %)	43 (5,6 %)	71 (9,3 %)	625 (81,8 %)	764 (100,0 %)
Total	405 862 (96,2 %)	7 290 (1,7 %)	5 147 (1,2 %)	669 (0,2 %)	418 968 (100,0 %)

De körkortsaspiranter som inte hade någon dispens vid första provtillfället behövde i genomsnitt 1,17 prov för att bli godkända (Tabell 16). Det är något lägre än för de med dispens där antal prov varierar mellan 1,29 och 1,37 prov. T-test visade signifikant skillnad mellan de som hade dispens och de som inte hade dispens men inte mellan olika typer av anpassningar.

Tabell 16. Genomsnittligt antal genomförda kunskapsprov (inklusive det godkända provet) för AM-körkort uppdelat efter dispens vid första provet. Alla populationer sammanslagna.

Dispens vid första provet	Genomsnittligt antal genomförda kunskapsprov
Ingen dispens	1,17
Förlängd provtid	1,37
Muntligt bedömningsprov	1,36
Muntligt uppläst prov	1,29

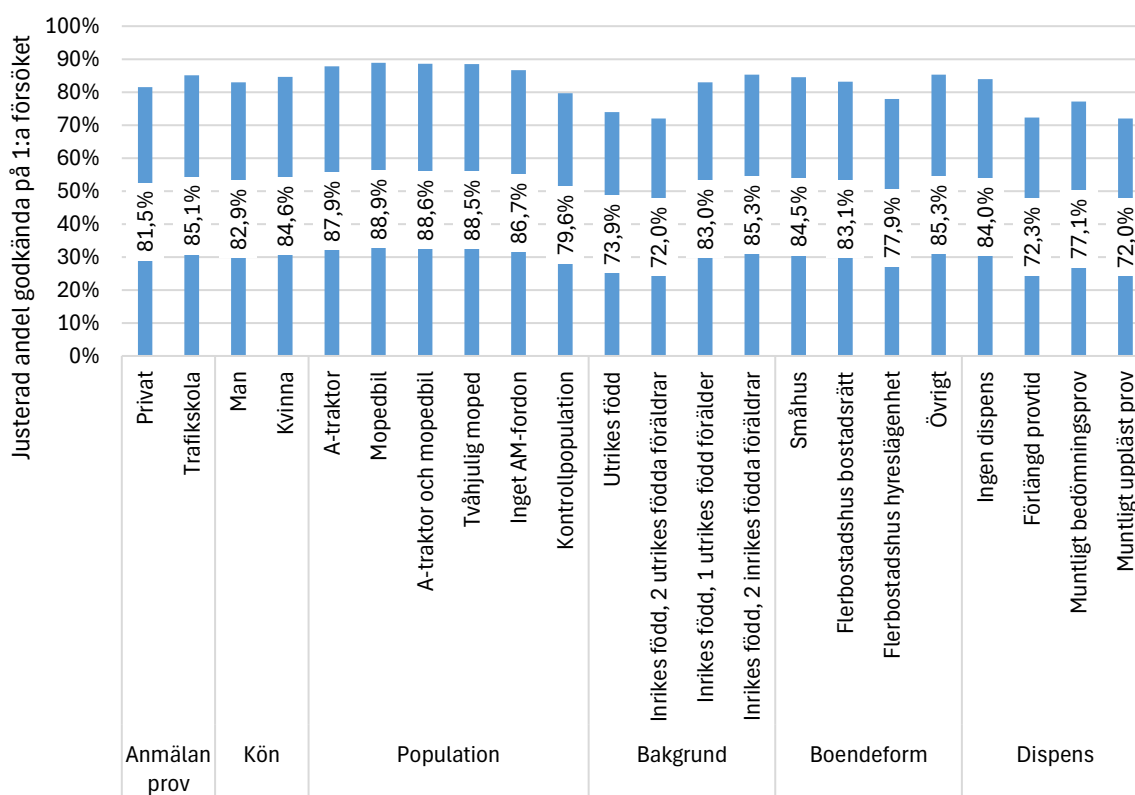
I Bilaga 2 finns ytterligare resultat som visar hur andel dispenser förändrats över tid och skillnader i dispenser mellan privat anmälan till prov och anmälan via trafikskola.

I Tabell 17, Figur 12 och Figur 13 visas resultat från logistisk regression där beroendevariabeln beskriver om man blir godkänd vid första försöket eller inte. Oddskvoterna visar att det är större sannolikhet att de som ingår i studiepopulationerna klarar provet vid första försöket än att de som ingår i kontrollpopulationen gör det. Oddskvoten är högst för de som har tillgång till mopedbil, men skillnaderna mellan studiepopulationerna är generellt små. Andel som klarar provet vid första försöket varierar mellan 86,7 och 88,9 procent (Figur 12). I kontrollgruppen är det 79,6 procent som klarar provet vid första försöket. Även i övrigt är det relativt små skillnader mellan olika grupper. Till exempel är det 85,1 procent bland de som anmäler sig till provet via trafikskola som klarar provet vid första tillfället, jämfört med 81,5 procent bland de som anmäler sig privat. De som inte hade dispens vid första provet klarar sig generellt bättre, 84,0 procent av dessa klarade provet vid första försöket jämfört med 72,0–77,1 procent bland de som hade dispens. Andel som klarar sig i olika län varierar mellan 78,3 procent och 86,7 procent (Figur 13).

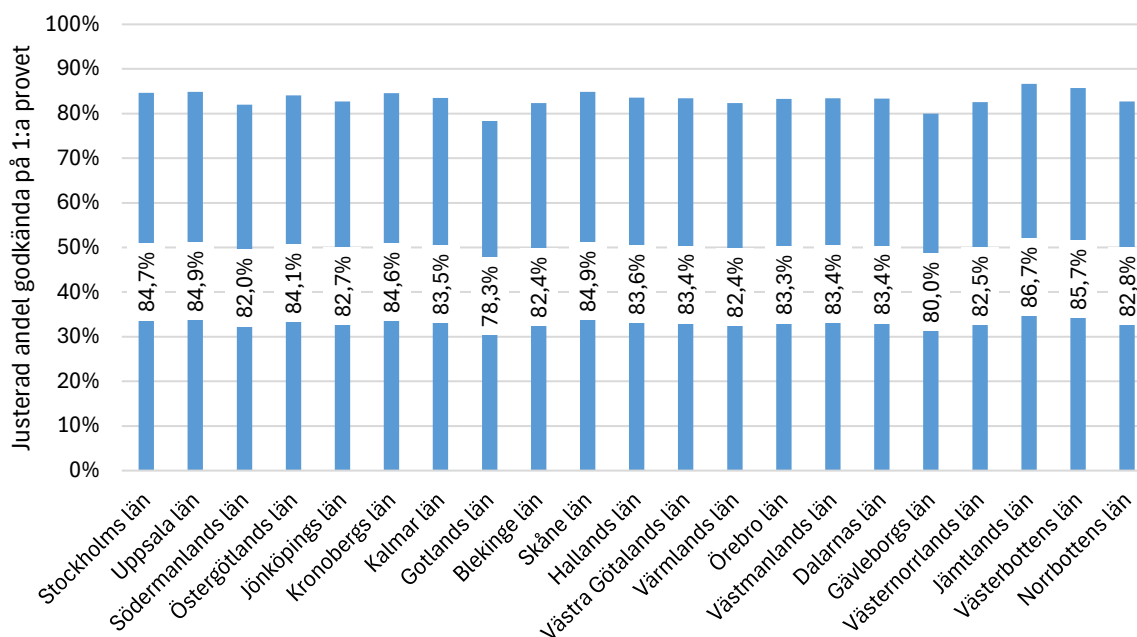
Tabell 17. Resultat från logistisk regression. Modellen beräknar sannolikheten att personen blir godkänd vid första provtillfället avseende kunskapsprov för B-körkort.

Förklaringsvariabler	Variabelkategori	Antal	Oddskvoter
Anmälan 1:a provet P-värde <0,0001	Privat	167 310	Ref.
	Trafikskola	246 314	1,30 (1,28–1,33)
Kön P-värde <0,0001	Man	219 699	0,89 (0,87–0,90)
	Kvinna	193 925	Ref.
Population P-värde <0,0001	A-traktor	38 215	1,85 (1,79–1,91)
	Mopedbil	15 154	2,05 (1,94–2,16)
	A-traktor och mopedbil	3 058	1,99 (1,77–2,23)
	Tvåhjulig moped	99 615	1,97 (1,92–2,01)
	Inget AM-fordon	19 511	1,66 (1,59–1,73)
	Kontrollpopulation	238 071	Ref.
Bakgrund P-värde <0,0001	Utrikes född	23 259	Ref.
	Inrikes född med två utrikes födda föräldrar	32 026	0,91 (0,88–0,94)
	Inrikes född med en inrikes och en utrikes född förälder	35 621	1,72 (1,65–1,79)
	Inrikes född med två inrikes födda föräldrar	322 718	2,04 (1,98–2,11)
Boendeform P-värde <0,0001	Småhus	328 741	1,55 (1,51–1,59)
	Flerbostadshus bostadsrätt	30 940	1,40 (1,35–1,45)
	Flerbostadshus hyreslägenheter	48 454	Ref.
	Övrigt	5 489	1,65 (1,53–1,77)
Dispens 1:a provet P-värde <0,0001	Ingen dispens	401 243	2,01 (1,90–2,12)
	Förlängd provtid	7 031	Ref.
	Muntligt bedömningsprov	4 587	1,29 (1,18–1,41)
	Muntligt uppläst prov	763	0,99 (0,83–1,17)

Förklaringsvariabler	Variabelkategori	Antal	Oddsquoter
Län P-värde <0,0001	Stockholms län	66 376	1,15 (1,10–1,21)
	Uppsala län	13 642	1,17 (1,09–1,25)
	Södermanlands län	12 395	0,95 (0,89–1,01)
	Östergötlands län	21 066	1,10 (1,04–1,17)
	Jönköpings län	21 050	1,00 (0,94–1,06)
	Kronobergs län	9 547	1,14 (1,06–1,23)
	Kalmar län	11 347	1,06 (0,99–1,13)
	Gotlands län	2 624	0,75 (0,68–0,84)
	Blekinge län	8 846	0,97 (0,91–1,05)
	Skåne län	49 809	1,17 (1,11–1,23)
	Hallands län	18 364	1,06 (1,00–1,13)
	Västra Götalands län	69 247	1,05 (1,00–1,10)
	Värmlands län	12 514	0,97 (0,91–1,04)
	Örebro län	13 360	1,04 (0,98–1,11)
	Västmanlands län	12 431	1,05 (0,98–1,12)
	Dalarnas län	13 581	1,04 (0,98–1,12)
	Gävleborgs län	13 048	0,83 (0,78–0,89)
	Västernorrlands län	12 849	0,99 (0,92–1,06)
	Jämtlands län	5 592	1,35 (1,23–1,48)
Västerbottens län	12 688	1,25 (1,17–1,34)	
Norrbottens län	13 248	Ref.	



Figur 12. Andel godkända vid första provtillfället, kunskapsprov för B-körkort indelat efter olika bakgrundsvariabler, justerat efter fördelningen på övriga variabler i den logistiska regressionsmodellen.



Figur 13. Andel godkända vid första provtillfället, kunskapsprov för B-körkort, efter län, justerat efter fördelningen på övriga variabler i den logistiska regressionsmodellen.

3.3.2. Körprov för B-körkort

Andel som klarar körprovet för B-körkort på första försöket är 72,3 procent. Vad gäller anmälan till körprovet är det ungefär lika stor andel (4,9 %) som byter från privat anmälan vid första provet till anmälan via trafikskola vid det godkända provet, som tvärtom (4,2 %), se Tabell 18. Totalt sett anmäler sig 64,7 procent till det godkända provet via trafikskola medan 35,3 procent anmäler sig privat.

Tabell 18. Antal (andel) anmälda till första körprovet för B-körkort samt det prov då aspiranten blev godkänd. Alla populationer sammanslagna.

Anmälan till första provet	Anmälan till det godkända provet		
	Privat	Trafikskola	Total
Privat	136 296 (95,1 %)	6 953 (4,9 %)	143 249 (100,0 %)
Trafikskola	11 538 (4,2 %)	264 098 (95,8 %)	275 636 (100,0 %)
Total	147 834 (35,3 %)	271 051 (64,7 %)	418 885 (100,0 %)

Jämfört med kunskapsproven uppvisar körprovet större skillnad i andel som klarar sig beroende på om man anmäler sig privat eller via trafikskola, vilket kan ses i resultaten från den logistiska regressionen (Tabell 19, Figur 14 och Figur 15). Bland de som anmäler sig privat blir 59,4 procent godkända vid första försöket, jämfört med 80,4 procent bland de som anmäler sig via trafikskola.

Vad gäller jämförelsen mellan olika populationer så klarar sig studiepopulationerna något bättre än kontrollpopulationen, vilket också var fallet för kunskapsprovet för B-körkort. Resultaten visar också att de studiepopulationer som haft tillgång till fyrhjulist fordon (A-traktor och/eller mopedbil) klarar körprovet bättre än de som inte haft tillgång till något AM-fordon, eller endast tvåhjulist moped. Skillnaden är dock relativt liten. Andel som kört fyrhjulist AM-fordon och klarar körprovet vid första försöket är 80,6–82,0 procent, jämfört med 76,4 procent (inget AM-fordon) respektive 77,1 procent (tvåhjulist moped). I kontrollgruppen är andelen 70,6 procent.

Det är mycket små skillnader mellan de som inte har dispens och de som har förlängd provtid eller muntligt bedömningsprov. Detta kan bero på att dispensen avser kunskapsprovet då det inte finns motsvarande dispenser för körprovet. De som haft muntligt uppläst prov som dispens vid kunskapsprovet har dock haft lite svårare att klara körprovet.

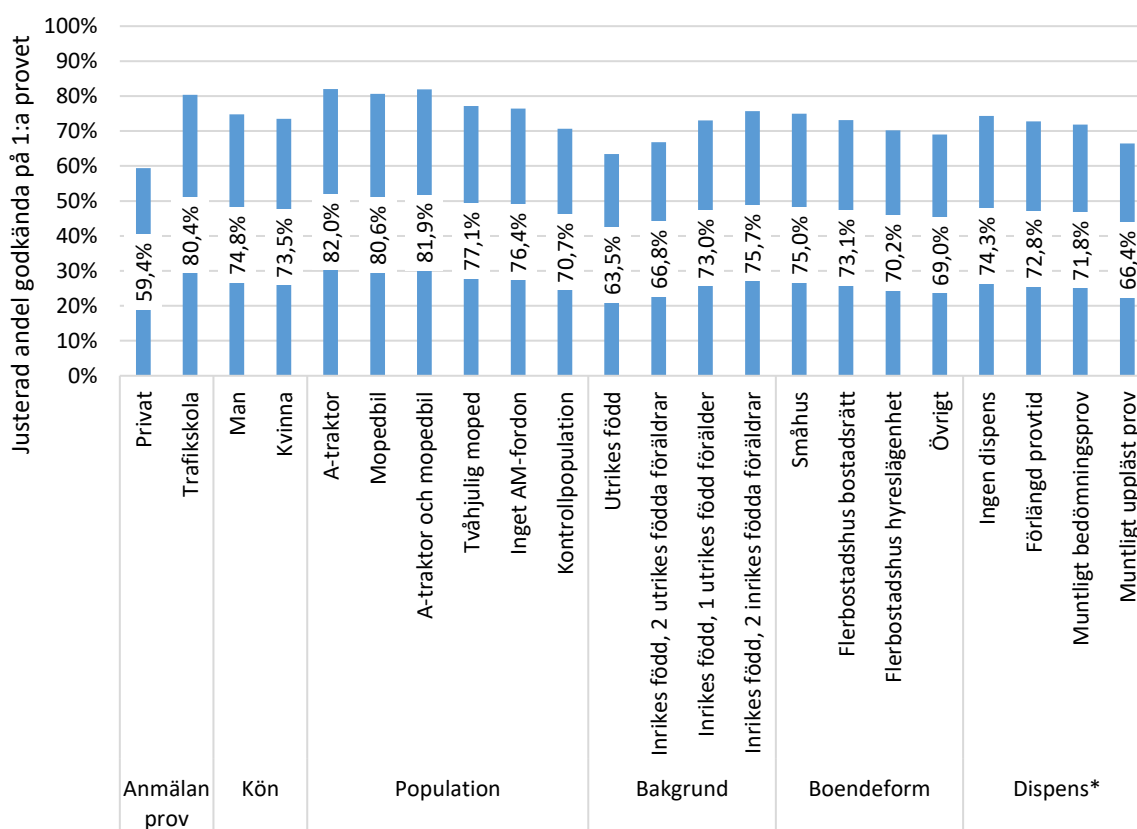
Aspiranternas bakgrund har viss betydelse för att klara körprovet, där de som är inrikes födda med en eller två inrikes födda föräldrar klarar sig något bättre än de som är utrikes födda eller inrikes födda med två utrikesfödda föräldrar.

Andel som klarar körprovet vid första försöket i olika län varierar något mer än vad det gör för kunskapsprovet. Lägst andel har aspiranterna i Skåne med 66,6 procent och högst andel i Norrbottens län med 83,3 procent.

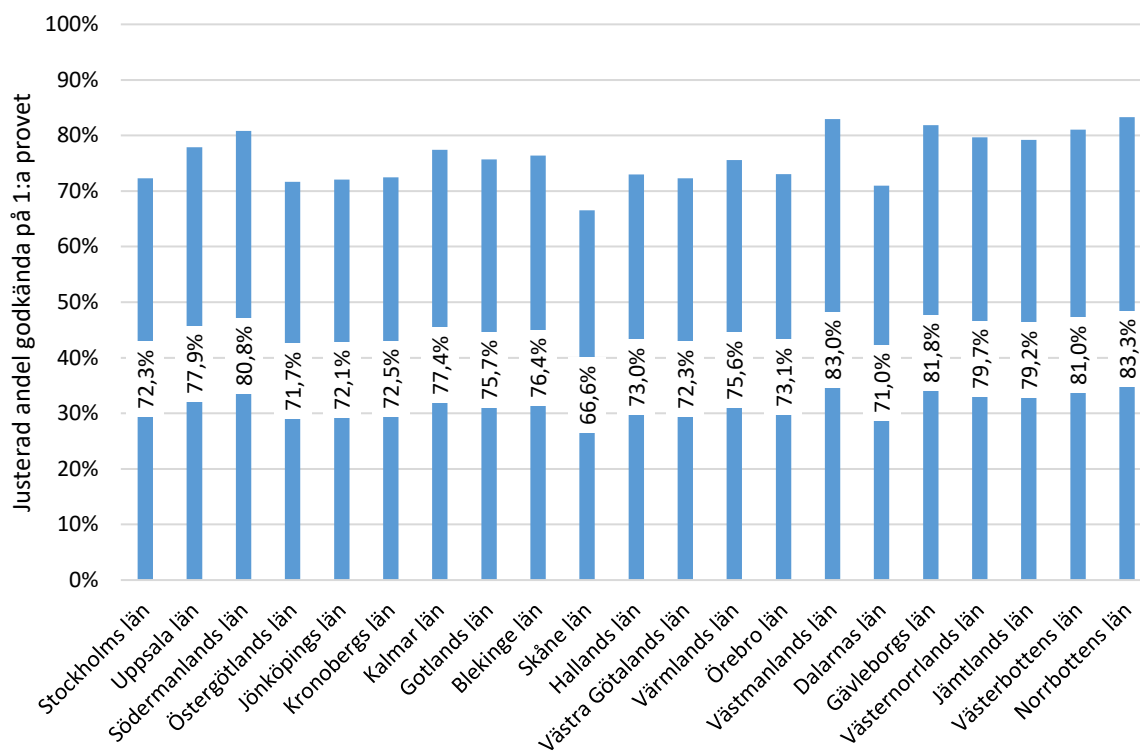
Tabell 19. Resultat från logistisk regression. Modellen beräknar sannolikheten att personen blir godkänd vid första provtillfället avseende körprov för B-körkort.

Förklaringsvariabler	Variabelkategori	Antal	Oddsquoter
Anmälan 1:a provet P-värde <0,0001	Privat	141 106	Ref.
	Trafikskola	272 541	2,80 (2,76–2,85)
Kön P-värde 0,007	Man	219 711	1,07 (1,05–1,09)
	Kvinna	193 936	Ref.
Population P-värde <0,0001	A-traktor	38 216	1,89 (1,84–1,95)
	Mopedbil	15 154	1,73 (1,66–1,80)
	A-traktor och mopedbil	3 059	1,88 (1,71–2,07)
	Endast tvåhjulig moped	99 620	1,40 (1,38–1,43)
	Inget AM-fordon	19 513	1,34 (1,30–1,39)
	Kontrollpopulation	238 085	Ref.
Bakgrund P-värde <0,0001	Utrikes född	23 260	Ref.
	Inrikes född med två utrikes födda föräldrar	32 026	1,16 (1,12–1,20)
	Inrikes född med en inrikes och en utrikes född förälder	35 622	1,56 (1,50–1,62)
	Inrikes född med två inrikes födda föräldrar	322 739	1,80 (1,74–1,85)
Boendeform P-värde <0,0001	Småhus	328 761	1,27 (1,24–1,30)
	Flerbostadshus bostadsrätt	30 941	1,15 (1,12–1,19)
	Flerbostadshus hyreslägenheter	48 456	Ref.
	Övrigt	5 489	0,94 (0,89–1,00)
Dispens kunskaps-prov (1:a provet) P-värde <0,0001	Ingen dispens	401 266	1,08 (1,02–1,14)
	Förlängd provtid	7 031	Ref.
	Muntligt bedömningsprov	4 587	0,95 (0,87–1,04)
	Muntligt uppläst prov	763	0,74 (0,62–0,88)

Förklaringsvariabler	Variabelkategori	Antal	Oddsquoter
Län P-värde <0,0001	Stockholms län	66 378	0,52 (0,50–0,55)
	Uppsala län	13 644	0,71 (0,66–0,75)
	Södermanlands län	12 396	0,84 (0,79–0,90)
	Östergötlands län	21 071	0,51 (0,48–0,54)
	Jönköpings län	21 053	0,52 (0,49–0,55)
	Kronobergs län	9 547	0,53 (0,49–0,56)
	Kalmar län	11 347	0,69 (0,64–0,73)
	Gotlands län	2 624	0,62 (0,57–0,69)
	Blekinge län	8 847	0,65 (0,60–0,70)
	Skåne län	49 811	0,40 (0,38–0,42)
	Hallands län	18 365	0,54 (0,51–0,57)
	Västra Götalands län	69 252	0,52 (0,50–0,55)
	Värmlands län	12 514	0,62 (0,58–0,66)
	Örebro län	13 360	0,54 (0,51–0,58)
	Västmanlands län	12 431	0,98 (0,92–1,04)
	Dalarnas län	13 582	0,49 (0,46–0,52)
	Gävleborgs län	13 048	0,90 (0,85–0,97)
	Västernorrlands län	12 849	0,79 (0,74–0,84)
	Jämtlands län	5 592	0,76 (0,70–0,83)
	Västerbottens län	12 688	0,86 (0,80–0,92)
Norrbottens län	13 248	Ref.	



Figur 14. Andel godkända vid första provtillfället, körprov för B-körkort indelat efter olika bakgrundsvariabler, justerat efter fördelningen på övriga variabler i den logistiska regressionsmodellen. *Avser dispens på första kunskapsprovet för B-körkort.



Figur 15. Andel godkända vid första provtillfället, körprov för B-körkort, efter län, justerat efter fördelningen på övriga variabler i den logistiska regressionsmodellen.

4. Sammanfattande diskussion

Bristande erfarenhet och låg ålder pekas oftast ut som orsaker till förhöjd olycksrisk bland unga förare. Erfarenheten som förare erhåller av att köra A-traktor eller mopedbil kan dock underlätta körkortsutbildningen för personbil och ge en ökad körerfarenhet som kan göra att de utvecklas mer som förare, i jämförelse med de personbilsförare som inte har haft ett AM-körkort. Detta kan också ge fördelar i samband med förarprovet för B-körkort. Samtidigt har det uttryckts farhågor om att vissa ovanor eller felaktiga körbeteenden som kan uppstå under användningen av AM-fordon kvarstår och överförs till körningen med personbil. Detta är bakgrunden till denna registerbaserade studie med syfte att undersöka hur 18-åringar med AM-körkort klarar förarprov för B-behörighet, i jämförelse med jämnåriga vars första körkort är för personbil (B-behörighet). Studien baseras på registerdata från Trafikverket Förarprov och är kompletterad med uppgifter från Statistikmyndigheten SCB om bland annat fordonsinnehav i hushållet och personernas boendelän.

Studien visar att nästan 300 000 femtonåringar erhöll behörighet för AM-körkort under perioden 2013–2022. Antalet per år har ökat successivt, från knappt 19 000 år 2013 till närmare 40 000 år 2022. Framför allt har andelen 15-åriga flickor som tar AM-körkort ökat, från 13 procent till 30 procent av alla 15-åriga flickor i befolkningen. Andelen femtonåriga pojkar som tar AM-körkort har under samma period ökat från 24 procent till 34 procent.

Den specifika studiepopulationen i denna studie består av alla som tagit AM-körkort som 15-åringar och B-körkort som 18-åringar, och kontrollpopulationen består av de som tagit B-körkort som 18-åringar utan att tidigare ha tagit AM-körkort. Totalt består studiepopulationen av 177 797 individer och kontrollpopulationen av 241 171 individer. Studiepopulationen delades in i fem delpopulationer beroende på vilken typ av AM-fordon de haft tillgång till: A-traktor (22 % av studiepopulationen), mopedbil (9 %), A-traktor och mopedbil (2 %), tvåhjulig moped (57 %) och inget AM-fordon (11 %). Bland A-traktorförarna utgör pojkar en majoritet (68,5 %), medan andelen flickor är störst bland mopedbilsförarna (58,9 %). Vidare har studiepopulationen en högre andel inrikes födda med två inrikes födda föräldrar jämfört med kontrollgruppen, och det är också vanligare att bo i småhus bland deltagarna i studiegruppen.

Resultaten visar att andel personer som blir godkända vid första provtillfället skiljer sig åt mellan de olika typer av prov som har studerats. Vid kunskapsprovet för AM-körkort, som endast genomfördes av studiepopulationen, blev 63,9 procent godkända på första försöket. Kunskapsprovet för B-körkort klarade 82,3 procent på första försöket, räknat på studie- och kontrollgrupp sammanslaget, medan körprovet klarades vid första tillfället av 72,3 procent. Andelen godkända vid första försöket och hur denna varierar för olika delpopulationer studerades med hjälp av logistisk regression. På AM-provet klarade sig grupperna tvåhjulig moped (66,3 %) och inget AM-fordon (67,1 %) bättre än grupperna med fyrhjuliga AM-fordon (56,4–60,2 %). Detta visar att det finns skillnader mellan grupperna redan från början som inte kan förklaras av de bakgrundsvariabler som är med i regressionsmodellen (anmälan till första provet, kön, bakgrund, boendeform, dispens och län). För kunskapsprovet med avseende på B-körkort ser det lite annorlunda ut, där klarar sig alla studiepopulationer ungefär lika bra (86,7–88,9 %). Alla studiepopulationer klarar sig också bättre än kontrollpopulationen där andelen som klarar provet vid första försöket är 79,6 procent.

Studiepopulationerna klarar sig även bättre på körprovet (76,4–82,0 %) än vad kontrollpopulationen gör (70,7 %). Inom studiepopulationen klarar sig de förare som har tillgång till fyrhjuliga fordon (80,6–82,0 %) något bättre än övriga grupper (77,1 % resp. 76,4 %). Att studiepopulationerna generellt klarar sig bättre än kontrollpopulationen när det gäller B-körkort kan bero på att grupperna skiljer sig åt från början eller att studiepopulationerna har lättare att klara sig på grund av större erfarenhet, både av att tidigare ha genomfört kunskapsprov och att ha vistats som förare i trafiken. Hur stor del av skillnaden som beror på vad går inte att se från den här studien.

Resultatet att de grupper som kört fyrhjuliga AM-fordon klarar sig bättre än övriga grupper på körprovet för B-körkort men inte på kunskapsprovet tyder på att erfarenhet av att köra fyrhjuligt fordon ger en fördel vid körprovet. Skillnaderna är dock relativt små.

Det finns ett samband mellan hur man anmäler sig till proven och om man blir godkänd vid första försöket eller inte. Effekten är störst vid körprovet för B-körkort, 80,4 procent av de som anmäler sig till första provet via trafikskola blir godkända vid detta prov, jämfört med 59,4 procent bland de som anmäler sig privat. Även vid kunskapsproven klarar sig de som anmäler sig via trafikskola bättre än de som anmäler sig privat, men skillnaderna är betydligt mindre.

Totalt har 3 002 personer i studiepopulationen någon form av dispens vid det första kunskapsprovet för AM-körkort, vilket motsvarar 1,7 procent. Den högsta andelen med dispens återfinns bland dem med tillgång till A-traktor, där 2,9 procent har dispens. Vid kunskapsprovet för B-körkort är andel med dispens något högre, 3,0 procent (motsvarar 12 565 personer). Även här är det A-traktorgruppen som har den högsta andelen, med 6,2 procent. Generellt klarar sig personer utan dispens bättre än personer med dispens, men det ser lite olika ut för olika typer av anpassningar.

Studien har genomförts med stora populationer vilket medför att de flesta skillnader är statistiskt signifikanta även om de är små. Därför har vi fokuserat på de mönster vi kan se och de skillnader som är lite större. Alla skillnader som lyfts fram här i diskussionen är statistiskt signifikanta, därför har vi inte skrivit ut det specifikt.

Studien har även vissa begränsningar som bör beaktas vid tolkning av resultaten. För det första omfattar urvalet en specifik population, där inklusionskriteriet är att deltagarna tagit B-körkort vid 18 års ålder och, för studiegruppen, även AM-körkort vid 15 års ålder. De resultat som presenterats gäller därmed de specifika grupper som studerats och inte generellt för alla som tar körkort. Andelen som klarar prov vid första försöket eller hur stor andel som har dispens för anpassning, kan se annorlunda ut i en annan grupp.

Vidare har vi försökt gruppera deltagarna baserat på de fordon som funnits tillgängliga i deras hushåll, men vi kan inte med säkerhet fastställa att de faktiskt har använt dessa fordon. Vi saknar också information om faktisk körsträcka och frekvens av körning. Detta innebär en osäkerhet kring vilken typ av körerfarenhet deltagarna egentligen har och graden av praktisk körvana. Om det är stor skillnad inom grupperna med avseende på om och hur mycket förarna kör, så kan det i sin tur påverka resultat på B-proven och göra att skillnaden mellan grupperna blir mindre.

Avslutningsvis är det mycket troligt att antalet fyrhjuliga fordon (A-traktorer och mopedbil) som får köras med AM-körkort kommer vara högt framöver. Den markanta ökningen i antalet registrerade A-traktorer som skett efter 2020 omfattas endast delvis i den aktuella studien. Inom ramen för det pågående projektet kommer uppföljande registeruttag genomföras under 2026 och 2028, vilket kommer att ge möjlighet till en mer heltäckande bild av förändringarna över tid kring fordonen. Vidare kommer även förarna med AM-behörighet att studeras ytterligare för att utreda eventuella skillnader mellan studiepopulationerna gällande inblandning i trafikolyckor samt trafikbrott och trafikförseelser.

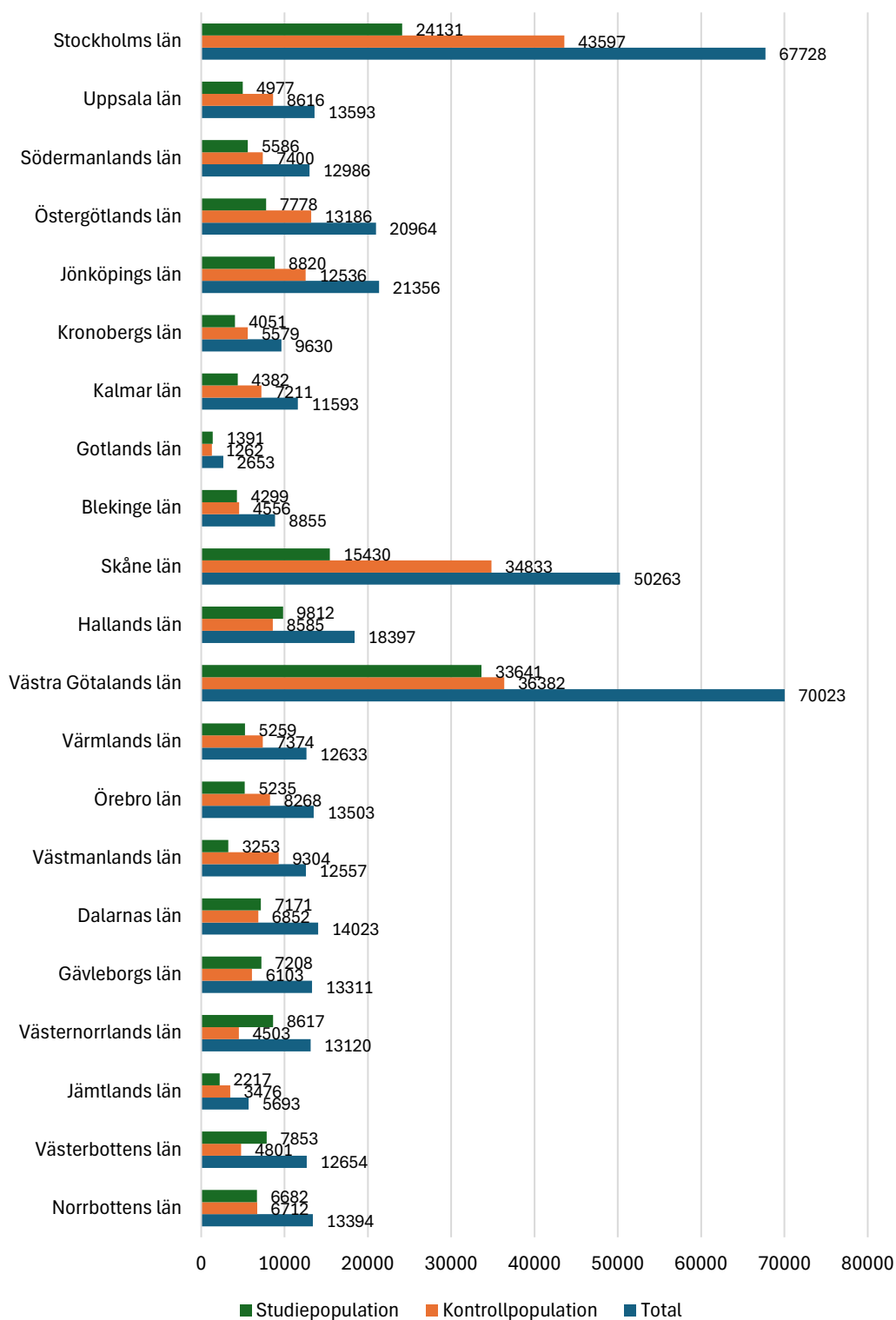
Referenser

1. Transportstyrelsen. AM-körkort för moped klass I [Internet]. Transportstyrelsen; 2025 [uppdaterad 2025-05-16]. Hämtad från: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/korkort/ta-korkort/valj-behorighet/am-korkort-for-moped-klass-i/>
2. Trafikverket. Moped [Internet]. Trafikverket; 2025 [uppdaterad 2025-02-28]. Hämtad från: <https://www.trafikverket.se/korkort/ta-korkort/moped/>
3. Trafikverket. Personbil och lätt lastbil [Internet]. Trafikverket; 2025 [uppdaterad 2025-02-28]. Hämtad från: <https://www.trafikverket.se/korkort/ta-korkort/personbil-och-latt-lastbil/>
4. Transportstyrelsen. B – Personbil och lätt lastbil [Internet]. Transportstyrelsen; 2025 [uppdaterad 2025-02-24]. Hämtad från: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/korkort/ta-korkort/valj-behorighet/personbil-och-latt-lastbil/b-personbil-och-latt-lastbil/>
5. Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:41) om förarprov, gemensamma bestämmelser (TSFS 2020:9) [Internet]. Transportstyrelsen. Hämtad från: https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202020_9.pdf
6. Transportstyrelsens föreskrifter om förarprov, behörighet B; (konsoliderad elektronisk utgåva) (TSFS 2012:43) [Internet]. Transportstyrelsen. Hämtad från: https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202012_43k.pdf
7. Trafikverket. Teoriprov och yrkesprov med stöd [Internet]. Trafikverket; 2025 [uppdaterad 2025-05-26]. Hämtad från: <https://www.trafikverket.se/korkort/ta-korkort/teoriprov-och-yrkesprov-med-stod/>
8. Trafikanalys. A-traktorer och mopedbilar [Internet]. Trafikanalys; 2025. Hämtad från: <https://statisticsstudio.com/public/factsheet/67adc1f6a0679005ac1e838d>
9. Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner [Internet]. Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. Hämtad från: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2001559-om-vagtrafikdefinitioner_sfs-2001-559/
10. Transportstyrelsen. Moped klass I [Internet]. Transportstyrelsen; 2024 [uppdaterad 2024-09-17]. Hämtad från: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/fordon/fordonsregler/regler-for-olika-fordonsslag/moped/moped-klass-i/>
11. Transportstyrelsen. A-traktor [Internet]. Transportstyrelsen; 2025 [uppdaterad 2025-05-27]. Hämtad från: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/fordon/fordonsregler/regler-for-olika-fordonsslag/a-traktor/>
12. Selander H, Wallhagen S, Friis, C. Unga förare med A-traktor och mopedbil: utbildning, riskmedvetenhet och trafiksäkerhet [Internet]. Statens väg- och transportforskningsinstitut; 2023. VTI resultat; 2023:6. Hämtad från: <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:vti:diva-19781>
13. Wallhagen S, Selander H. Unga förare i A-traktorer och mopedbilar - påverkan på trafiksäkerheten: litteraturgenomgång, polisintervjuer och olycksdata [Internet]. Statens väg-

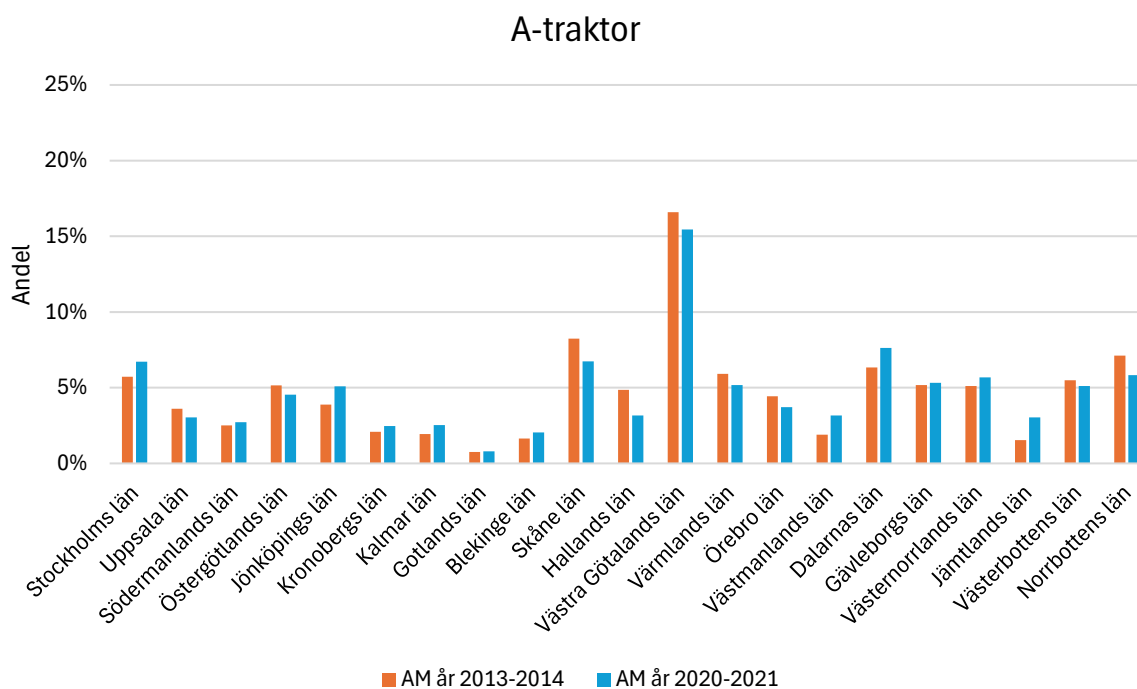
och transportforskningsinstitut; 2023. VTI resultat; 2023:8. Hämtad från:
<https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:vti:diva-20001>

14. Selander H, Wallhagen S. 15-åringars erfarenhet av att köra A-traktor, mopedbil eller moped: en enkätundersökning [Internet]. Statens väg- och transportforskningsinstitut; 2025. VTI resultat; 2025:1. Hämtad från: <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:vti:diva-21503>

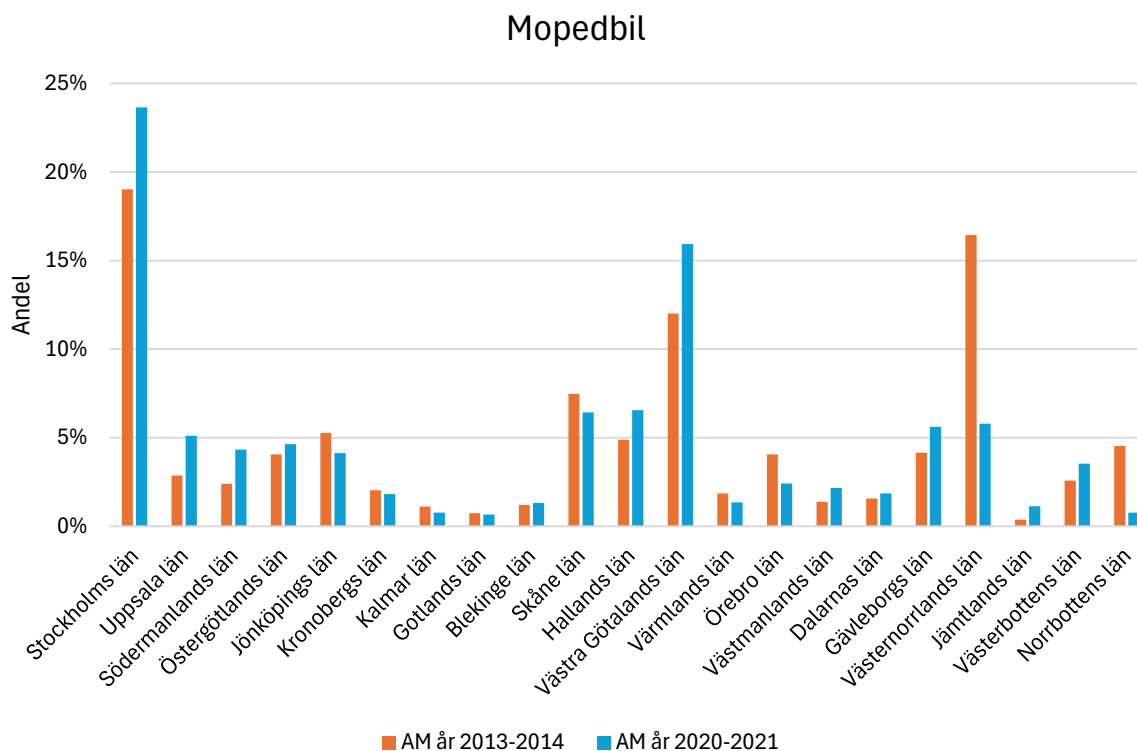
Bilaga 1. Kompletterande resultat med avseende på län



Figur 16. Antal individer som bor i varje län uppdelat efter studie- och kontrollpopulation, samt totalt. Det län som anges är det där personen var bosatt när han eller hon tog AM-körkort (studiepopulation) eller var i motsvarande ålder (kontrollpopulation).

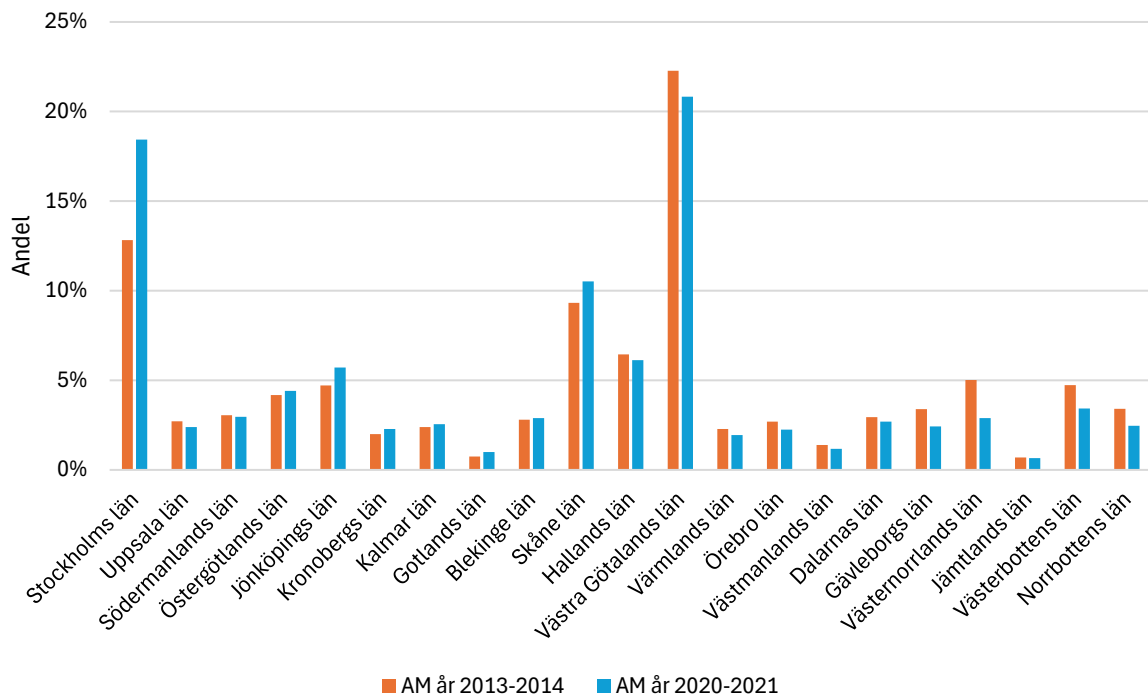


Figur 17. Delpopulationen som har tillgång till A-traktor och hur den fördelar sig över län. Jämförelse mellan de som tog AM-körkort år 2013–2014 och de som tog AM-körkort år 2020–2021.



Figur 18. Delpopulationen som har tillgång till mopedbil och hur den fördelar sig över län. Jämförelse mellan de som tog AM-körkort år 2013–2014 och de som tog AM-körkort år 2020–2021.

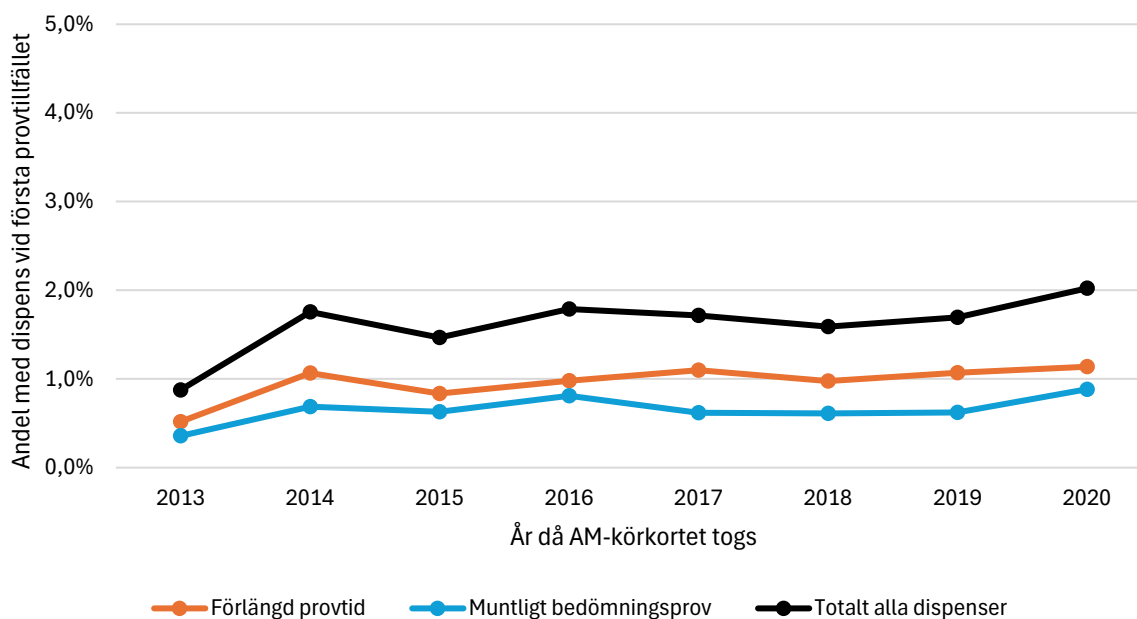
Tvåhjulig moped



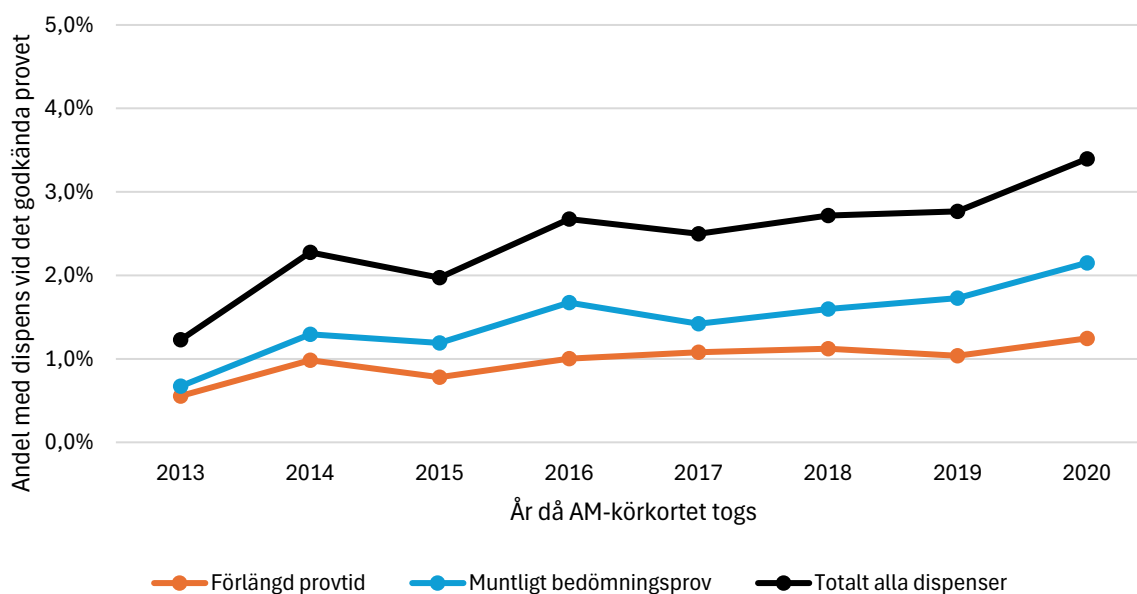
Figur 19. Delpopulationen som har tillgång till tvåhjulig moped och hur den fördelar sig över län. Jämförelse mellan de som tog AM-körkort år 2013–2014 och de som tog AM-körkort år 2020–2021.

Bilaga 2. Kompletterande resultat med avseende på dispens

AM-körkort



Figur 20. Andel med dispens vid första kunskapsprovet för AM-körkort, utveckling över tid.



Figur 21. Andel med dispens vid det godkända kunskapsprovet för AM-körkort, utveckling över tid.

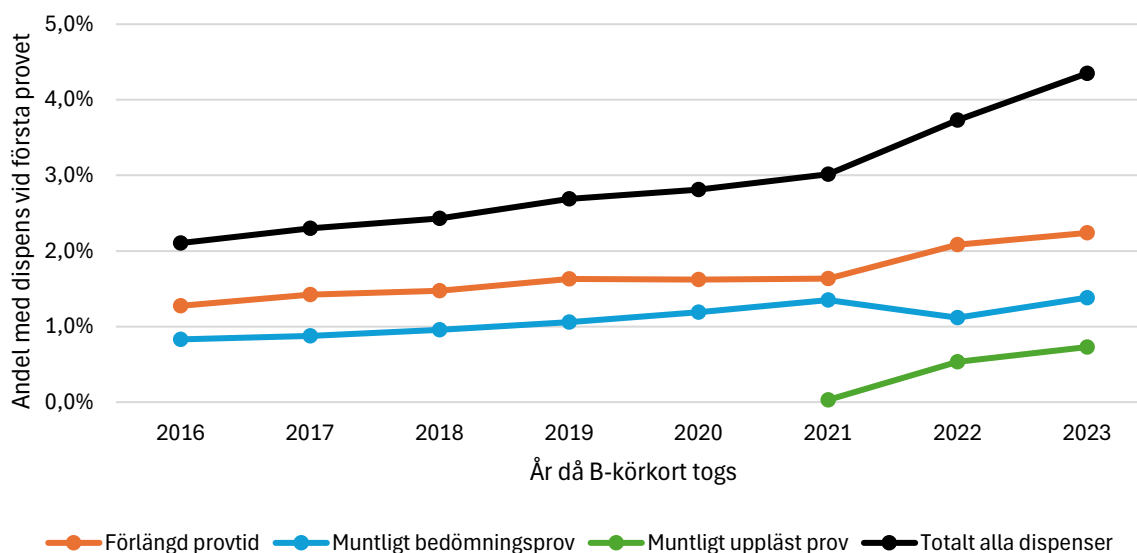
Tabell 20. Antal (andel) med dispens vid första kunskapsprovet för AM-körkort, uppdelat efter om anmälan till provet gjorts privat eller via trafikskola.

Dispens vid första provet	Privat	Trafikskola	Total
Ingen dispens	113 386 (98,4 %)	61 409 (98,2 %)	174 795 (98,3 %)
Förlängd provtid	1 094 (0,9 %)	690 (1,1 %)	1 784 (1,0 %)
Muntligt bedömningsprov	803 (0,7 %)	415 (0,7 %)	1 218 (0,7 %)
Total	115 283 (100,0 %)	62 514 (100,0 %)	177 797 (100,0 %)

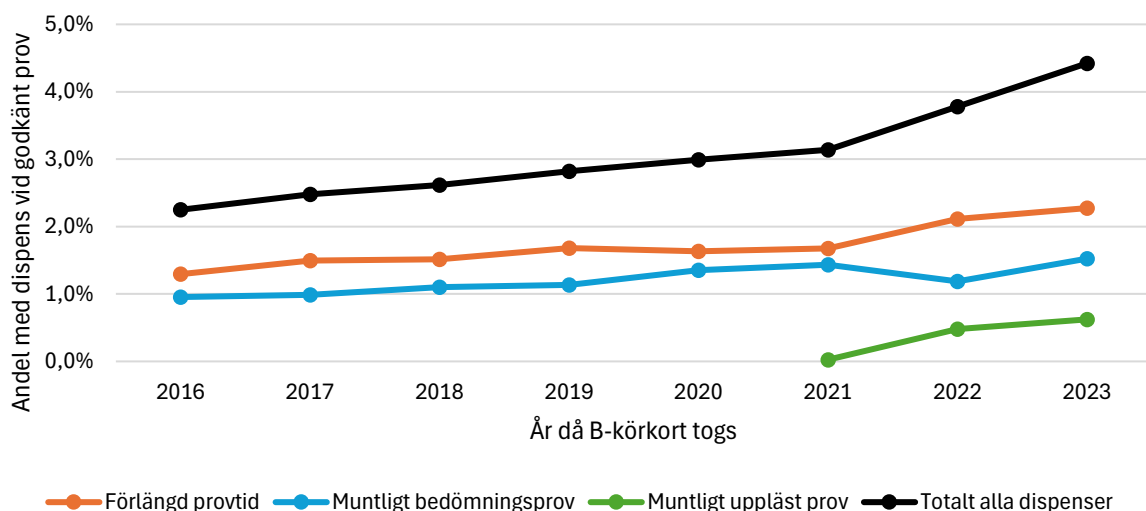
Tabell 21. Antal (andel) med dispens vid godkända kunskapsprovet för AM-körkort, uppdelat efter om anmälan till provet gjorts privat eller via trafikskola.

Dispens vid godkända provet	Privat	Trafikskola	Total
Ingen dispens	125 474 (97,0 %)	47 568 (98,1 %)	173 042 (97,3 %)
Förlängd provtid	1 418 (1,1 %)	435 (0,9 %)	1 853 (1,0 %)
Muntligt bedömningsprov	2 418 (1,9 %)	484 (1,0 %)	2 902 (1,6 %)
Total	129 310 (100,0 %)	48 487 (100,0 %)	177 797 (100,0 %)

B-körkort



Figur 22. Andel med dispens vid första kunskapsprovet för B-körkort, utveckling över tid.



Figur 23. Andel med dispens vid det godkända kunskapsprovet för B-körkort, utveckling över tid.

Tabell 22. Antal (andel) med dispens vid första kunskapsprovet för B-körkort, uppdelat efter om anmälan till provet gjorts privat eller via trafikskola.

Dispens vid första provet	Privat	Trafikskola	Total
Ingen dispens	165 771 (97,6 %)	240 606 (96,6 %)	406 377 (97,0 %)
Förlängd provtid	2 212 (1,3 %)	4 917 (2,0 %)	7 129 (1,7 %)
Muntligt bedömningsprov	1 537 (0,9 %)	3 135 (1,3 %)	4 672 (1,1 %)
Muntligt uppläst prov	308 (0,2 %)	456 (0,2 %)	764 (0,2 %)
Total	169 828 (100,0 %)	249 114 (100,0 %)	418 942 (100,0 %)

Tabell 23. Antal (andel) med dispens vid godkända kunskapsprovet för B-körkort, uppdelat efter om anmälan till provet gjorts privat eller via trafikskola.

Dispens vid godkända provet	Privat	Trafikskola	Total
Ingen dispens	180 890 (97,1 %)	222 554 (96,7 %)	403 444 (96,9 %)
Förlängd provtid	2 932 (1,6 %)	4 336 (1,9 %)	7 268 (1,7 %)
Muntligt bedömningsprov	2 199 (1,2 %)	2 938 (1,3 %)	5 137 (1,2 %)
Muntligt uppläst prov	312 (0,2 %)	355 (0,2 %)	667 (0,2 %)
Total	186 333 (100,0 %)	230 183 (100,0 %)	416 516 (100,0 %)

VTI är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut inom transportsektorn. Vi bedriver forskning och utveckling för att förbättra kunskapen om infrastruktur, trafik och transporter. Genom vårt arbete bidrar vi till att nå Sveriges transportpolitiska mål för tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa.

Vi utför forskning på uppdrag inom alla transportslag och arbetar i en tvärvetenskaplig organisation. Den kunskap vi genererar ger viktig information till aktörer inom transportsektorn och används ofta direkt i nationell och internationell transportpolitik.

Utöver forskning erbjuder vi utredningar, rådgivning samt olika mät- och provningstjänster. På VTI har vi avancerad forskningsutrustning av olika slag och världsledande körsimulatorer. Vi har även ackrediterade laboratorier för vägmaterial och krocksäkerhetstestning.

Transportbiblioteket vid VTI är en nationell resurs som samlar in och sprider information om svensk transportforskning. Biblioteket ger stöd och vägledning till alla som söker information inom området vilket inkluderar lån- och kopierservice. Exempel på uppdrag är informationssökningar, handledning i referenshantering och skräddarsydd service till myndigheter och organisationer.

I Sverige samarbetar VTI med universitet och högskolor som bedriver relaterad forskning och utbildning. Vi deltar regelbundet i internationella forskningsprojekt, främst i Europa, och är aktiva inom internationella nätverk och allianser. Vi är cirka 240 medarbetare och finns i Linköping, Stockholm, Göteborg och Lund.

vti

Statens väg- och transportforskningsinstitut • www.vti.se • vti@vti.se • +46 (0)13-20 40 00