

Körkortets betydelse för integrationen av invandrare

Per Hortlund
Camilla Olsson

Innehåll

| | |
|--|----|
| Sammanfattning..... | 3 |
| 1. Inledning..... | 5 |
| 2. Förhållandet mellan förvärvsarbete och körkortsinnehav bland nyliga invandrare..... | 6 |
| 3. Körkortet och jobben i etableringsprocessen..... | 10 |
| 4. Några möjliga reformer..... | 15 |
| 5. Slutsatser..... | 16 |

Sammanfattning

I denna rapport presenteras unik statistik över körkortsfrekvensen bland invandrare. Resultaten kan sammanfattas enligt följande:

- Det finns en klar koppling mellan körkortsfrekvens och förvärvsarbete bland invandrare.
 - Kopplingen är särskilt stark för invandrade kvinnor. Bland invandrarkvinnor som förvärvsarbetar är körkortsfrekvensen dubbelt så hög som körkortsfrekvensen bland invandrarkvinnor som inte förvärvsarbetar.
 - Det är stor skillnad i körkortsfrekvens mellan invandrade kvinnor och män. Körkort är fyra gånger vanligare bland invandrade män än bland invandrade kvinnor.
 - Samma koppling finns bland svenskar (ej invandrare). 85–90 procent av dem som förvärvsarbetar har körkort, jämfört med omkring 50 procent av dem som inte förvärvsarbetar.
 - Av särskilt intresse är körkortsfrekvensen bland invandrade kvinnor som studerar/SFI-studerar. Endast 5 procent av dessa har körkort (mot 22 procent av de invandrade männen). Detta att jämföra med svenska studerande, där körkortsfrekvensen är 53 procent för både kvinnor och män.
 - Att underlätta för människor att ta körkort skulle öka möjligheterna att få jobb både för invandrare och för infödda svenskar. Risken att vara utan jobb är omkring dubbelt så stor för den som saknar körkort, vare sig man är ungdom eller invandrare. En sänkning av körkortskostnaden med 10–20 procent skulle enligt en tidigare beräkning kunna öka antalet ungdomsarbeten med några tusen personer. På samma sätt är det troligt att en sänkning av körkortskostnaden skulle kunna leda till fler jobb för invandrare (särskilt kvinnor). En möjlig reform skulle kunna vara någon form av CSN-lån, som för staten skulle vara relativt kostnadseffektivt (kostnad i storleksordningen 200 miljoner). En ytterligare åtgärd kan vara att införa trafikutbildning i undervisningen. Inom etableringsuppdraget kan trafikutbildning underlätta för nyligen invandrade att få jobb.
 - För invandrare kan körkortet få ökad betydelse i integrationsarbetet, utöver jobben:
- Det finns en jämlikhetsaspekt: Körkortsfrekvensen är klart lägre bland kvinnor än bland män. Invandrarkvinnor kan därför inte röra sig och verka i samma utsträckning som invandrarmän och infödda svenskar. Körkortet kan bidra till att främja jämställdhet.
- Det finns också en geografisk aspekt. Körkortet är extra viktigt i mindre kommuner där bilen ofta är nödvändig för att kunna leva ett liv med vettig service. Den geografiska aspekten har blivit än

mer viktig i och med att alla kommuner från och med den 1 mars 2016 är tvungna att ta emot flyktingar, även kommuner där bilen ofta är en förutsättning för att fullt ut kunna verka. Att ha körkort är här ofta en förutsättning för att kunna söka jobb utanför den egna kommunen.

1. Inledning

*"Visst, körkort kan vara en viktig förutsättning för arbete, precis som exempelvis bosättning och gymnasieutbildning. Men körkort är inte vårt uppdrag."*¹

Mathias Wahlsten, chef för integration och etablering på Arbetsförmedlingen

*"Vi har just presenterat ett stort etableringspaket i budgeten, men körkort finns inte med. Fast om det visar sig att det är ett stort problem så får vi titta på det."*²

Anna Johansson, Infrastrukturminister (S)

Körkortets betydelse för arbetsmarknaden underskattas ofta. En vanlig tanke är att körkortet är en privatsak för bilintresserade som inte påverkar människors möjligheter till anställning, förutom i vissa speciella yrken såsom inom åkerinäringen. Körkortet är emellertid en förutsättning för anställning inom många branscher. Ekonomin blir alltmer rörlig. De stora industriföretagen knoppar idag av verksamheter som inte tillhör kärnverksamheten. I stället köps dessa tjänster upp på marknaden av oberoende tjänsteföretag. I denna decentraliserade tjänsteekonomi blir körkortet ofta en förutsättning för att kunna verka inom ett litet tjänsteföretag.

Körkortsfrågan har blivit särskilt viktig genom den stora flyktinginvandringen under det senaste året. Flera hundra tusen nyanlända kommer att behöva integreras på arbetsmarknaden under de närmaste åren. Migrationsverket räknar med att omkring 150 000–170 000 nya asylplatser behöver beredas under åren 2016–2017. De flesta asylsökande är unga män. Brist på körkort gör att en stor del av arbetsmarknaden inte kommer att vara tillgänglig för många av dem. Undersökningar visar att näst efter yrkesspecifik kompetens utgör körkortet det viktigaste kriteriet för att en arbetssökande skall vara anställningsbar. Problemet är särskilt stort på landsbygden, där körkort ofta är en förutsättning för att kunna verka.

Tidigare har HUI skrivit en rapport där körkortets betydelse för ungdomar har belysts. Den här rapporten är tänkt att vara en uppföljare, där körkortets betydelse för invandrare belyses. I rapporten presenteras unika data över förhållandet mellan körkortsinnehav och förvärvsarbete bland invandrare. Rapporten är skriven på uppdrag av BIL Sweden, Transportföretagen och Sveriges Trafikskolors Riksförbund.

¹ Källa: TT ekonomi <http://ttela.se/ekonomi/ttekonomi/1.4329899-nyanlanda-maste-ta-om-korkortet>

² Källa: TT ekonomi <http://ttela.se/ekonomi/ttekonomi/1.4329899-nyanlanda-maste-ta-om-korkortet>

2. Förhållandet mellan förvärvsarbete och körkortsinnehav bland nyligen invandrade

I det här avsnittet presenterar vi data över förhållandet mellan körkortsinnehav och förvärvsarbete bland invandrare. Statistiken bygger på SCB:s forskningsdatabas RAKS. Från denna databas har SCB för HUI Researchs räkning sammanställt unika data över hur körkortsinnehav varierar med förvärvsarbete för olika befolkningsgrupper. Med hjälp av databasen är det möjligt att kartlägga individens huvudsakliga inkomstkälla och koppla dessa uppgifter till exempelvis ålder, kön och år för personnummer/medborgarskap. Även körkortsinnehavet är en möjlig variabel.

Fokus i den här rapporten ligger på personer som har anlänt till Sverige under de senaste tio åren. Vi väljer att använda ordet invandrare snarare än nyanlända för dessa personer. Detta då det finns olika definitioner för vad som räknas som nyanländ (olika statliga myndigheter har definitioner på 3-5 år efter ankomst till Sverige). Vi definierar därför invandrare som personer som är mellan 18 och 67 år och som har fått personnummer under de senaste tio åren (mellan 2004 och 2014). Med denna definition fanns det omkring 146 000 invandrare i Sverige år 2014. Invandrare jämförs med en kontrollgrupp "svenskar", d v s personer med svenskt personnummer som inte har invandrat under de senaste tio åren. Vi har också valt att studera hur antalet förvärvsarbetande med körkort skiljer sig från antalet ej förvärvsarbetande med körkort. "Ej förvärvsarbetande" inkluderar här alla som är arbetslösa, lever på ekonomiskt bistånd eller ingår i arbetsmarknadspolitiskt program. "Ej förvärvsarbetande" är därför en bredare kategori än arbetslös, motsvarande ett bredare "utanförskap". Vi har också valt att särskilja personer som studerar/SFI-studerar (för invandrare) eller studerar (svenskar). Statistiken innehåller också en kategori övriga, vilket är exempelvis förtidspensionärer, pensionärer med flera (redovisas ej nedan).

Vi har också valt att bryta på ungdomar 18–24 år, samt icke ungdomar 25–67 år. Även kön särredovisas.

I tabell 1 redovisas data från vårt urval:

Tabell 1 Körkortsinnehav bland invandrare och bland svenskar år 2014.

| <i>Invandrare*</i> | | | | <i>Svenskar (ej invandrare)</i> | | | | | |
|---------------------------------|----------|----------------|-----------------|---------------------------------|---------|----------------|-----------------|-------------------------|------|
| | | Med Körkort | Utan körkort | Andel med körkort | | Med körkort | Utan körkort | Andel med körkort | |
| 1) Förvärsarbetande | | | | 1) Förvärsarbetande | | | | | |
| Kvinnor | 18-24 år | 635 | 2 044 | 0,24 | Kvinnor | 18-24 år | 177 678 | 89 440 | 0,67 |
| | 25-67 år | 2 739 | 6 851 | 0,29 | | 25-67 år | 1 578 242 | 291 542 | 0,84 |
| Män | 18-24 år | 3 174 | 2 491 | 0,56 | Män | 18-24 år | 207 726 | 73 293 | 0,74 |
| | 25-67 år | 14 077 | 5 118 | 0,73 | | 25-67 år | 1 841 872 | 216 042 | 0,90 |
| 2) Ej förvärsarbetande** | | | | 2) Ej förvärsarbetande** | | | | | |
| Kvinnor | 18-24 år | 113 | 955 | 0,11 | Kvinnor | 18-24 år | 3 056 | 12 857 | 0,19 |
| | 25-67 år | 813 | 5 530 | 0,13 | | 25-67 år | 40 059 | 52 123 | 0,43 |
| Män | 18-24 år | 2 602 | 4 246 | 0,38 | Män | 18-24 år | 7 220 | 17 626 | 0,29 |
| | 25-67 år | 10 316 | 8 383 | 0,55 | | 25-67 år | 59 442 | 46 661 | 0,56 |
| 3) SFI och Studerande | | | | 3) Studerande | | | | | |
| Kvinnor | 18-24 år | 397 | 6 369 | 0,06 | Kvinnor | 18-24 år | 49 659 | 50 725 | 0,49 |
| | 25-67 år | 997 | 21 120 | 0,05 | | 25-67 år | 32 850 | 22 248 | 0,60 |
| Män | 18-24 år | 1 571 | 8 194 | 0,16 | Män | 18-24 år | 50 666 | 51 681 | 0,50 |
| | 25-67 år | 5 535 | 16 899 | 0,25 | | 25-67 år | 23 990 | 11 036 | 0,68 |

* Invandrare: Person som kommit till Sverige från annat land under de senaste **10 åren** och som fått mottagningskommun och svenskt personnummer.

** Ej förvärsarbetande: Personer som har det största inkomstblocket från arbetshetslöshetskassan, ekonomiskt bistånd, arbetsmarknadspolitisk åtgärd, med helåret som referensperiod. Exklusive SFI och studerande.

Av data framkommer framför allt två resultat:

1 Stark koppling mellan körkort och förvärsarbete

– Det finns en stark koppling mellan förvärsarbete och körkort. Bland invandrare är andelen med körkort ungefär dubbelt så stor i gruppen förvärsarbetande som i gruppen ej förvärsarbetande.

– Kopplingen mellan körkortsfrekvens och förvärsarbete är starkare för invandrarkvinnor än för invandarmän. För invandrarkvinnor är det mer än dubbelt så vanligt att ha körkort om man förvärsarbetar än om man ej förvärsarbetar. Relationen är något mindre för männen.

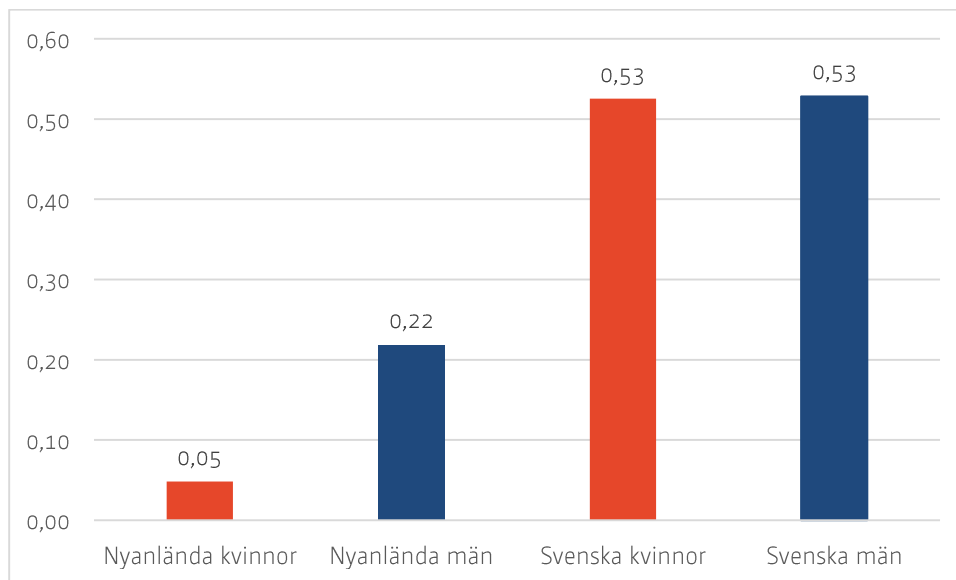
– Kopplingen mellan körkortsfrekvens och förvärsarbete är också stark hos svenska medborgare. Medan 85-90 procent av förvärsarbetande svenskar har körkort, är körkortsfrekvensen bara 45-55 procent bland personer som inte förvärsarbetar. Körkorts fördelningen är mycket jämnare

mellan män och kvinnor för svenska medborgare än vad den är för invandrare. En skillnad är också att andelen som förvärvsarbetar är mycket högre bland svenskar än vad den är bland invandrare. Det gör att den relativa risken att vara arbetslös/ej förvärvsarbetande om man inte har körkort är ännu större för svenskar än vad den är för invandrare.

2 Körkort – en jämställdhetsfråga?

Det som särskilt sticker ut är den låga andelen körkort bland invandrarkvinnor som studerar. Detta illustreras i följande diagram:

Diagram 1 Körkortsfrekvens bland studerande/SFI-studerande invandrade kvinnor och män, samt bland svenska studerande kvinnor och män, 2014.



Källa: SCB.

Endast 5 procent av invandrarkvinnor som studerar/SFI-studerar har körkort. Det är mindre än en fjärdedel jämfört med andelen invandarmän som studerar/SFI-studerar. Körkortsfrekvensen bland invandrade studerande/SFI-studerande kvinnor är hela tio gånger lägre än körkortsfrekvensen bland studerande svenska kvinnor. Körkortsfrekvensen är enligt statistiken jämn bland svenska studerande kvinnor och män.

Att körkortsfrekvensen är så pass låg bland studerande invandrarkvinnor väcker ett antal viktiga frågor kring integration. Den låga körkortsfrekvensen gör det omöjligt för invandrarkvinnor att söka sig till arbeten där körkort är ett krav. Integration är dock inte bara jobb. Körkortet kan öka rörligheten och fungera som ett verktyg för integration i det svenska samhället i vidare bemärkelse. Det kan också hjälpa till att främja jämställdhet.

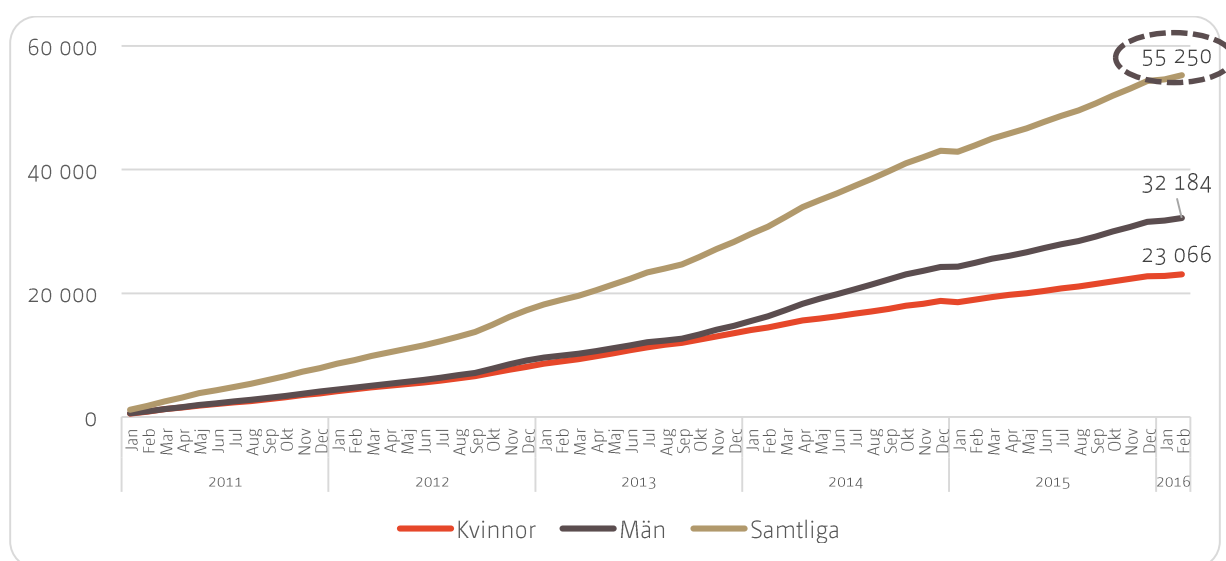
Frågan har också en geografisk aspekt. Farbod Rezania, integrationsexpert på Svenskt Näringsliv, har påpekat att körkortet har särskilt stor betydelse för människor på småorter. Den största delen av Sveriges befolkning lever utanför storstadsregionerna och i glest befolkade områden är bilen ofta en förutsättning för att kunna verka. Bristen på kollektivtrafik gör att rörligheten minskar väsentligt utan bil. Man behöver bil för att ta sig till jobbet. Man behöver även bil för att kunna åka och handla, göra ärenden och besöka vänner. I och med den nya lagen om kommunernas ansvar att ta emot flyktingar från den 1 mars i år kan fler flyktingar förväntas etablera sig i mindre kommuner. Det kommer då att bli en utmaning för särskilt invandrarkvinnor att självständigt kunna röra sig i samma utsträckning som män, eller infödda svenskar. I många mindre kommuner finns lediga bostäder, vilket gör dessa kommuner lämpliga för kommunplaceringar. Om det behövs bil för att kunna verka i kommunen, kommer nyanlända emellertid knappast att stanna kvar i kommunen. Man kommer att söka sig till storstadsregioner efter avslutad etableringstid. I Stockholms län arbetar 70 procent av löntagarna i en annan kommun än den man bor i. I en relativt stor kommun (exempelvis Sundsvall) arbetar 70 procent i den egna kommunen. Detta kan bland annat bero på att det är svårare att röra sig mellan kommungränser om man inte har bil. För att vara rörlig på dessa arbetsmarknader krävs ofta bil.³

³ Intervju 20160621, Farbod Rezania, Svenskt Näringsliv.

3. Körkortet och jobben i etableringsprocessen

Arbetsförmedlingen har det samordnande ansvaret mellan de samverkande aktörerna i arbetet med den etableringsreform som infördes år 2010 och som styr etableringsprocessen i Sverige (se appendix). I detta avsnitt presenteras Arbetsförmedlingens statistik över etableringsuppdraget. Statistiken omfattar de personer som omfattas av etableringsuppdraget.

Diagram 2 Antalet personer som ingår i etableringsuppdraget



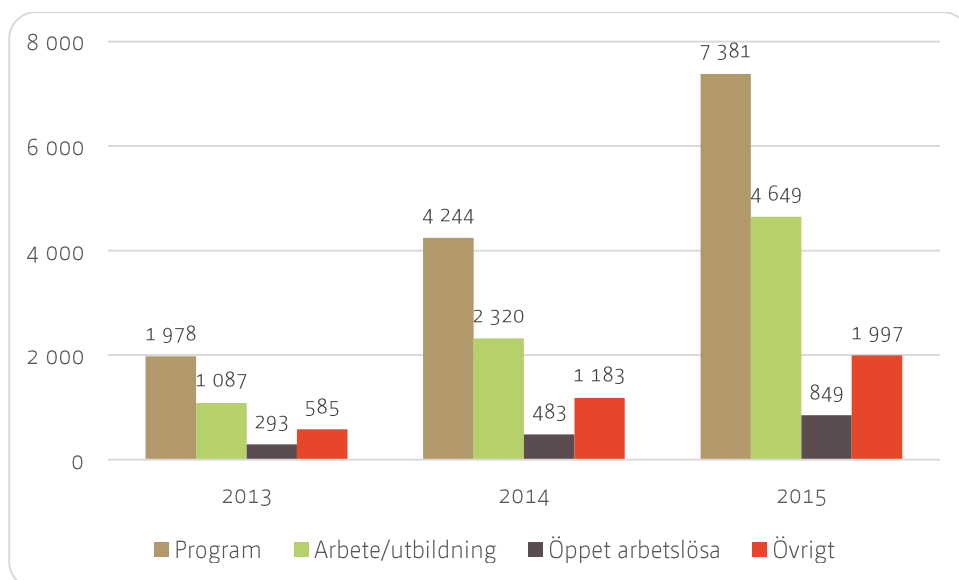
Diagrammet visar det totala antalet personer som ingick i etableringsuppdraget månad för månad mellan åren 2011 och 2015. Antalet personer som ingår i uppdraget har succesivt ökat och uppgick i februari 2016 till 55 250 personer. En högre andel män än kvinnor ingår i uppdraget. I februari uppgick andelen män till 58 procent och andelen kvinnor till 42 procent⁴. Det faktum att antalet deltagare i etableringsuppdraget har ökat betyder att det är fler personer som skrivs in i uppdraget än som skrivs ut. Majoriteten av de personer som deltar i etableringsuppdraget kommer från Syrien. Ett stort antal kommer från Eritrea, Somalia och Afghanistan⁵.

⁴ Källa: Arbetsförmedlingen, Tabellbilaga Etableringsuppdraget i siffror. Data till och med februari 2016

<http://www.arbetsformedlingen.se/download/18.445c6101153872729ab8aa4b/1459837773341/Tabell-etableringsuppdraget.pdf>

⁵ Källa: Arbetsförmedlingen <http://www.arbetsformedlingen.se/Om-oss/Var-verksamhet/Etablering-av-nyanlanda/Fragor-och-svar-om-etableringsuppdraget.html>

Diagram 3 Status 90 dagar efter avslutad etableringsplan

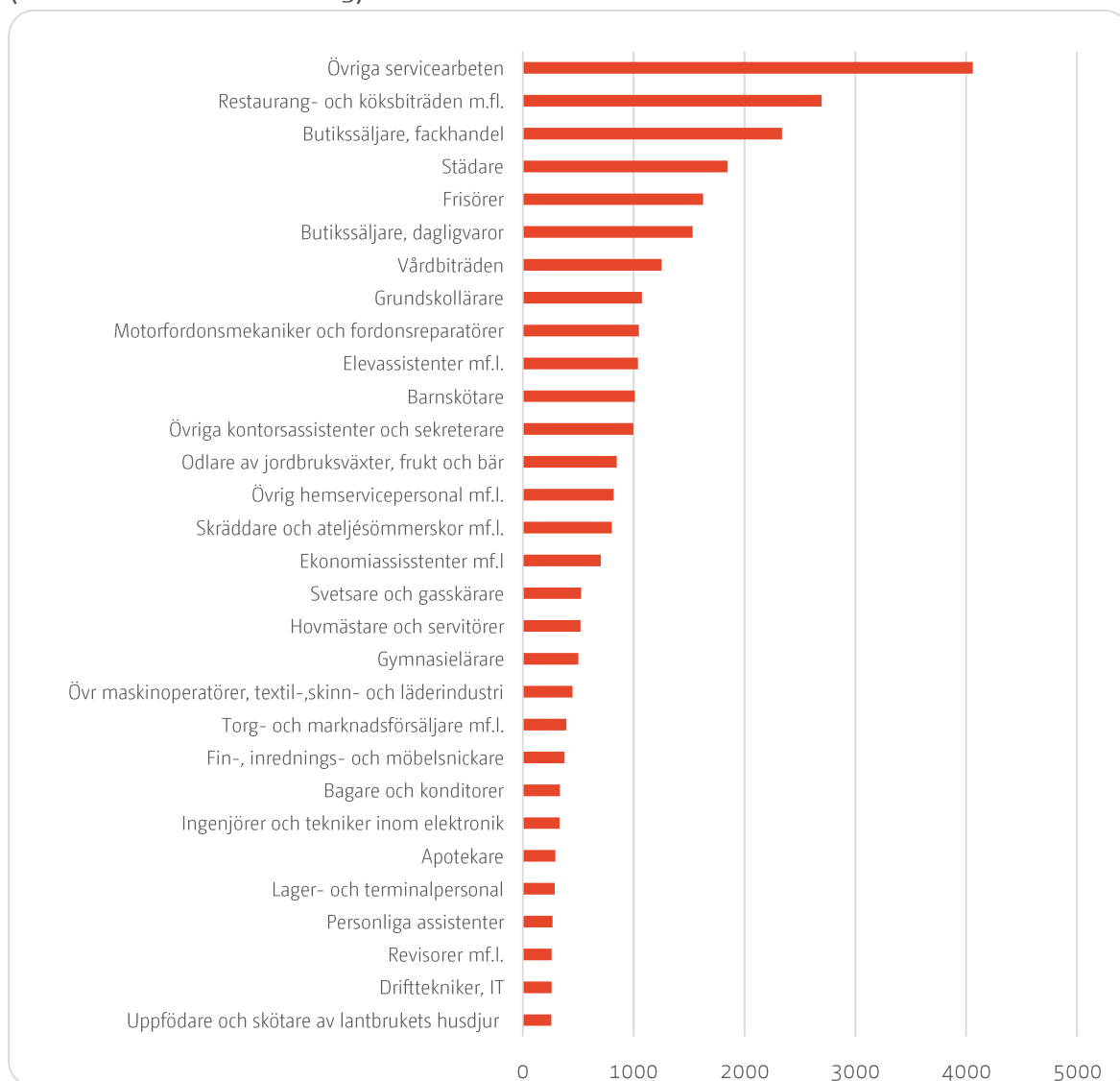


Diagrammet ovan visar status för de personer som ingår i etableringsplanen 90 dagar efter avslutad plan. Av diagrammet framgår att de flesta ingår i något program⁶. De program som avses är inriktade på att deltagaren ska komma ut i arbetslivet. Diagrammet visar också hur många som efter 90 dagar räknas som arbetande eller i utbildning, liksom antalet personer som är öppet arbetslösa eller ingår i kategorin övrigt⁷. Av diagrammet framgår att antalet personer som ingår i etableringsplanen successivt har ökat. Tar man däremot hänsyn till den procentuella fördelningen mellan de olika statuskategorierna ligger nivåerna relativt konstant mellan åren 2013 och 2015. Omkring 50 procent ingår i något program och cirka 30 procent arbetar eller utbildar sig 90 dagar efter avslutad etableringsplan.

⁶ Med program avses en rad olika aktiviteter: start av näringsverksamhet, arbetspraktik, prova-på-plats, praktisk kompetensutveckling, jobbgaranti för ungdomar, jobb- och utvecklingsgarantin, arbetslivsinriktad rehabilitering, aktiviteter inom vägledning, projekt med arbetsmarknadspolitisk inriktning, fördjupad kartläggning och vägledning, arbetsmarknadsutbildning, förberedande utbildning och arbetsträning med handledare.

⁷ I kategorin övrigt ingår de personer som är arbetssökande med förhinder och de som är avaktualiserade från Arbetsförmedlingen.

Diagram 4 De vanligaste yrken som deltagarna i etableringsuppdraget söker (siffror från december 2015)



Källa: <http://www.arbetsformedlingen.se/Om-oss/Var-verksamhet/Etablering-av-nyanlanda/Fragor-och-svar-om-etableringsuppdraget.html>

Diagrammet visar de jobb som deltagarna i etableringsuppdraget söker. Restaurang, handel, frisör och liknande serviceyrken dominerar. Antalet yrken som deltagarna i etableringsprogrammet söker i större utsträckning för sägas vara relativt få. I diagrammet saknas yrken i transportbranschen. Detta kan bero på att det tar flera år att skaffa sig kompetens för yrken inom transportbranschen. För att kunna söka dessa jobb är det därför bra att få körkort B så tidigt som möjligt i etableringsprocessen.

Kan körkortet bidra till ökad integration på jobbmärknaden?

Med tanke på att relativt få kommer i arbete efter genomfört etableringsprogram, kan körkortet förbättra möjligheterna för invandrare att få jobb? Statistiken ovan visar på ett klart samband mellan körkortsinnehav och förvärsarbete. Förvärsarbete bland invandrare är förknippat med körkortsinnehav i ungefär dubbelt så stor utsträckning som icke-förvärsarbete är.

I en tidigare HUI-rapport (Hortlund och Bohlin 2013)⁸ presenteras siffror som pekar på att den relativa arbetslöshetsrisken är dubbelt så stor för ungdomar utan körkort som för ungdomar med körkort. Dessa siffror ligger i linje med siffrorna ovan. I tabell 2 har den relativa risken att vara icke-förvärsarbetande beräknats för invandrare.

Tabell 2 Relativ risk att vara ej förvärsarbetande med och utan körkort

| | | Risk ej förvärsarbetande med körkort | Risk ej förvärsarbetande utan körkort | Relativ risk utan körkort |
|-------------------|----------|--------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------|
| Invandrare | | | | |
| Kvinnor | 18-24 år | 0,2 | 0,3 | 2,1 |
| | 25-67 år | 0,2 | 0,4 | 2,0 |
| Män | 18-24 år | 0,5 | 0,6 | 1,4 |
| | 25-67 år | 0,4 | 0,6 | 1,5 |

Siffrorna skiljer sig åt från den relativa arbetslöshetsrisken i Hortlund och Bohlin (2013), där antalet i arbete ställs mot antalet öppet arbetslösa. I tabellen ovan ställs istället antalet förvärsarbetande mot antalet icke-förvärsarbetande, vilket förutom personer som är arbetslösa också inkluderar personer som huvudsakligen lever på ekonomiskt bistånd och som ingår i arbetsmarknadspolitiska program.

Den relativa risken att vara icke-förvärsarbetande är större för invandrarkvinnor än vad den är för män. Körkortet verkar alltså ha större betydelse för invandrarkvinnor än för invandarmän. En förklaring kan vara att relativt få invandrarkvinnor har körkort, vilket gör att körkortet blir en bonus för dem som har det.

Slutsatsen är att körkortets betydelse för anställningsbarheten bland invandrare liknar den som gäller för ungdomar. En tumregel kan vara att arbetslöshetsrisken är hälften så stor för invandrare med körkort som för invandrare utan körkort (kanske något lägre för invandarmän).

⁸ Hortlund och Bohlin (2013) "Rattavdrag? Sänkta körkortskostnaders effekter på sysselsättningen bland ungdomar." HUI Rapport.

På samma sätt som för ungdomar är det därför troligt att körkortet kan spela en positiv roll i att öka invandrades anställningsbarhet.

4. Några möjliga reformer

I den tidigare nämnda HUI-rapporten (Hortlund och Bohlin 2013) redogjordes för några alternativa reformer som sänker körkortskostnaderna, och vad dessa skulle innebära för statskassan och för sysselsättningen bland ungdomar. Vi beräknade att åtgärder som sänker körkortskostnaderna med 10–20 procent skulle kunna ge minst 1 000 nya ungdomsjobb. Dessa skulle ge ett bidrag till BNP på över 300 miljoner kronor. Åtgärder som sänkt moms, ”rattavdrag”, CSN-lån och betald riskutbildning skulle kunna ge dessa jobbeffekter, till en kostnad på under 200 miljoner kronor för statskassan.

Av särskilt intresse är en reform motsvarande CSN-lånet. Detta med tanke på att andelen körkortsinnehavare bland studerande invandrarkvinnor bara är omkring 5 procent. CSN-lån har den fördelen att de är billiga för staten. Det finns en moment 22-liknande situation för ungdomar såväl som för invandrare: För att kunna ta körkort måste man ha ett jobb. Men för att få ett jobb måste man ha körkort. Ett lån kan lösa detta problem. Detta är också tanken bakom studielån, nämligen att unga människor kan utjämna inkomsterna över livscykeln. Studielån gör det möjligt att utbilda sig och få ett bättre jobb, vilket gör att man har råd att betala igen lånet. Om det finns sk imperfektioner på kapitalmarknaderna som gör att unga människor och invandrare utan inkomst är kreditbegränsade, kan studielån utjämna inkomster över livscykeln på ett sätt som vanliga lån inte kan. Samma logik som ligger till grund för studielån gäller också för lån till körkort.

Med tanke på körkortets betydelse för nyanländas chanser att etablera sig i samhället och med tanke på den tid det tar att kvalificera sig för jobb i transportbranschen, kan det vara värt att satsa på att sänka tröskeln till körkort även för denna grupp. Viss trafikutbildning skulle kunna ingå i etableringsuppdraget. Att tänka på är då att kommunen inte konkurrerar med näringsverksamhet (exempelvis kommersiell trafikutbildning), i strid med Konkurrenslagens bestämmelser. Att stimulera till körkort i denna grupp bör också ses som en satsning på ökad jämställdhet och fungerande integration, då andelen invandrade kvinnor med körkort är anmärkningsvärt låg.

5. Slutsatser

I den här rapporten har vi presenterat unik statistik över körkortsfrekvensen hos invandrare. Resultaten kan sammanfattas enligt följande:

- Det finns en klar koppling mellan körkortsfrekvens och förvärvsarbete hos invandrare.
- Kopplingen är särskilt stark för invandrare kvinnor. Invandrare kvinnor som förvärvsarbetar har dubbelt så hög körkortsfrekvens jämfört med de som inte förvärvsarbetar.
- Det är stor skillnad i körkortsfrekvens mellan invandrare kvinnor och män. Körkort är fyra gånger vanligare bland invandrare män jämfört med bland invandrare kvinnor.
- Samma koppling finns hos svenska medborgare (ej invandrare), där 85–90 procent av de som förvärvsarbetar har körkort, mot omkring 50 procent för de som ej förvärvsarbetar.
- Av särskilt intresse är körkortsfrekvensen bland invandrare kvinnor som studerar/SFI-studerar. Endast 5 procent av dessa har körkort (mot 22 procent för invandrare män). Detta att jämföra med svenska studerande, där körkortsfrekvensen är 53 procent för både kvinnor och män.
- Att underlätta för människor att ta körkort skulle öka möjligheterna att få jobb både för invandrare som för infödda svenskar. Risken att vara utan jobb är omkring dubbelt så stor för den som saknar körkort, vare sig man är ungdom eller invandrare. En sänkning av körkortskostnaderna med 10–20 skulle enligt en tidigare beräkning kunna öka antalet ungdomsarbeten med några tusen personer. På samma sätt är det troligt att en sänkning av kostnaderna för att ta körkort skulle kunna leda till några tusen fler jobb för invandrare (särskilt kvinnor). En möjlig reform skulle kunna vara någon form av CSN-lån, som för staten skulle vara relativt kostnadseffektivt (kostnad i storleksordningen 200 miljoner). En ytterligare åtgärd kan vara att införa trafikutbildning i undervisningen. Inom etableringsuppdraget kan trafikutbildning underlätta för nyligen invandrade att få jobb.
- För invandrare kan körkortet få ökad betydelse utöver jobben för integrationsarbetet:
- Det finns en jämlikhetsaspekt: Körkortsfrekvensen är klart lägre bland kvinnor än för män. Invandrare kvinnor kan därför inte i samma utsträckning röra sig och verka på samma sätt som invandrare män och infödda svenskar kan. Körkortet kan bidra till att rucka på patriarkala strukturer.
- Det finns också en geografisk aspekt. Körkortet är extra viktigt i mindre kommuner där bilen ofta är nödvändig för att kunna leva ett liv med vettig service. Den geografiska aspekten har blivit än mer viktig i och med att alla kommuner från och med den 1 mars kommer att tvingas ta emot flyktingar, även kommuner där bilen ofta är en förutsättning för att fullt ut kunna verka.

