



RAPPORT
**Förslag på nytt förarutbildnings-
system för personbil, behörighet B**



Trafikverket

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Transportstyrelsen

Postadress: 781 23 Borlänge

E-post: kontakt@transportstyrelsen.se

Telefon: 0771-503 503

Dokumenttitel: Förslag på nytt förarutbildningssystem för personbil, behörighet B

Dokumentdatum: 17 december 2018

Innehåll

1. SAMMANFATTNING AV FÖRSLAG OCH FÖRÄNDRINGAR	5
1.1. Förändringens delar	5
1.1.1. Digital plattform.....	6
1.1.2. Bättre utbildade och fler handledare.....	7
1.1.3. Stöd och struktur	7
1.1.4. Fler obligatoriska inslag.....	7
1.1.5. Förändrade villkor för proven	8
1.1.6. Fler aktörer.....	8
1.1.7. Prövotiden.....	8
1.1.8. Tillstånd och tillsyn.....	8
1.1.9. Tidplan för förändringen	8
1.2. Föreslagna förändringar ur tre olika perspektiv	9
1.2.1. Den blivande förarens perspektiv	9
1.2.2. Utbildarnas perspektiv	10
1.2.3. Samhällsperspektivet	11
2. UPPDRAGET	12
2.1. Vad ska åtgärdas?	12
2.2. Mål	12
2.3. Hur arbetet har bedrivits	13
2.4. Avgränsningar	14
3. FÖRSLAG PÅ NYTT FÖRARUTBILDNINGSSYSTEM	14
3.1. Inför körkortet	15
3.1.1. Konsumentupplysning.....	15
3.1.2. Körkortstillstånd.....	17
3.2. Under utbildningen	18
3.2.1. Struktur i utbildningen	18
3.2.2. Utökade möjligheter till mängdträning.....	21
3.2.3. Utökat utbud av utbildare.....	26
3.2.4. Vägledningstillfällen	26
3.2.5. Riskutbildningar	28
3.3. Proven	31
3.3.1. Kunskapsprov	31
3.3.2. Förlängt körprov	32
3.3.3. Fördjupad återkoppling.....	34
3.4. Efter körkortet	35
3.4.1. Prövotiden.....	35

3.5. Under hela processen	36
3.5.1. Tillstånd och tillsyn.....	36
3.5.2. Digital plattform.....	38
4. REFERENSLISTA	41

1. Sammanfattning av förslag och förändringar

Trafikverket Förarprov och Transportstyrelsen har gemensamt arbetat med en översyn av förarutbildningssystemet för behörighet B sedan februari 2018. Sist det gjordes en större översyn av förarutbildningssystemet var 1999 (STEFUS) [1]. Mycket har hänt sedan dess inom såväl forskning som fordonsutveckling, och därför är det motiverat att se över systemet på nytt och betänka erfarenheter från förarutbildningssystem i andra länder.

Det svenska förarutbildningssystemet – den process som en blivande förare möter från ansökan om körkortstillstånd tills prøvotiden avslutats efter utfärdat körkort – ger goda möjligheter för en blivande förare att i privat regi eller tillsammans med en professionell utbildare tillgodogöra sig förarutbildning och därigenom bli en trafiksäker, risk- och miljömedveten förare. Men i samma förarutbildningssystem är det också möjligt att inte förbereda sig och att anmäla sig till förarprovet innan man är redo.

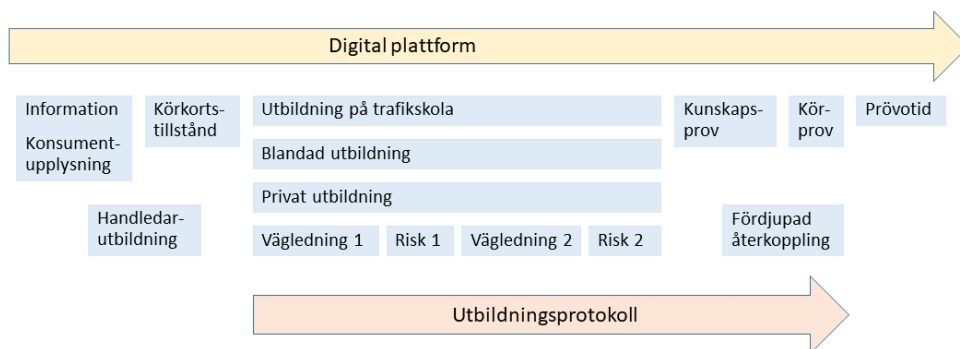
Förarprovet är en kontroll av att en elev har tillräckliga kunskaper och färdigheter för att vara en trafiksäker, risk- och miljömedveten förare. Provet kan dock inte alltid omfatta alla moment som man behöver behärska som förare. Därför är det viktigt att utbildningen och förberedelserna för provet är tillräckligt omfattande och att moment som är svåra att testa i en provsituation kan säkerställas genom kvalitetssäkrad utbildning. Det är viktigt att utbildning och prov fångar upp trafikfarliga beteenden och även gör riskgrupper uppmärksamma på sådana.

Utifrån dessa utgångspunkter och de utmaningar och mål som beskrivs i avsnitt 2 *Uppdraget* har ett förslag till ett nytt förarutbildningssystem tagits fram. I det här dokumentet beskrivs det nya förarutbildningssystemet; vilka förändringar det medför, vilka vinster det finns med det ur olika perspektiv, samt det nya systemets beståndsdelar.

1.1. Förändringens delar

Det nya förslaget till förarutbildningssystem bygger på det nuvarande systemet. Det finns fortfarande goda möjligheter att kombinera privat mängdträning med professionell utbildning. Valfriheten i det nya förarutbildningssystemet är fortfarande stor, men den blivande föraren får ytterligare stöd under processens gång för att kunna göra ett bra val av utbildningsväg (se figur 1).

Nytt förarutbildningssystem



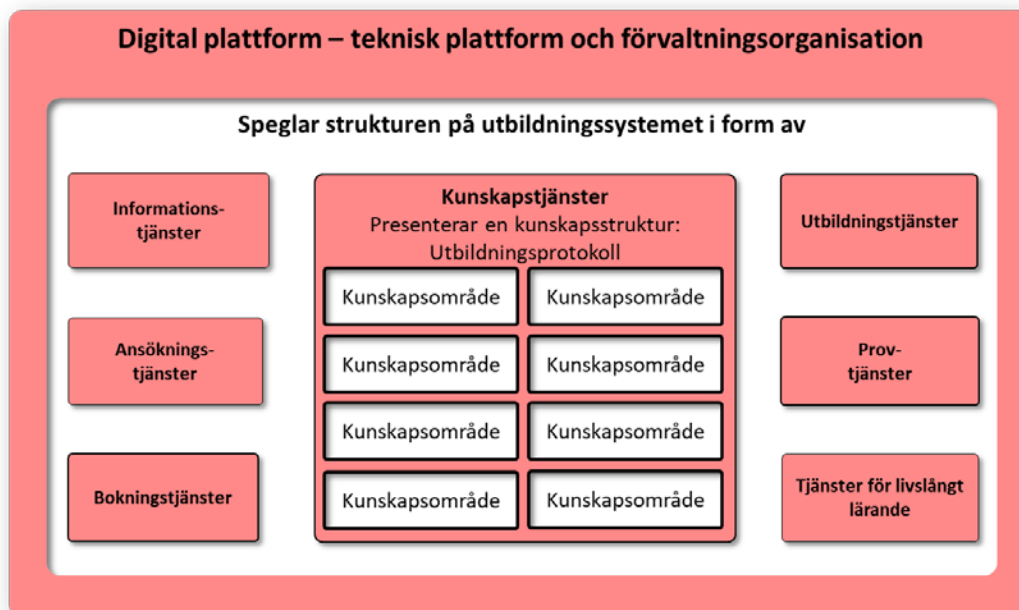
Figur 1 Bild av det nya förarutbildningssystemet

En detaljerad beskrivning av systemet finns i avsnitt 3 *Förslag till nytt förarutbildningssystem*. Nedan beskrivs förändringarna i det nya förslaget till system mer kortfattat.

1.1.1. Digital plattform

En digital plattform ska utvecklas och förvaltas av myndigheterna. Syftet med plattformen är att hjälpa den blivande föraren genom hela förarutbildningsprocessen från ansökan om körkortstillstånd till dess att prövotiden har gått ut två år efter utfärdat körkort.

Den digitala plattformen ska fungera som en ledstäng och ett stöd för den blivande föraren. I plattformen ska det vara möjligt att ha informationstjänster, ansökningstjänster, bokningstjänster med mera. I plattformen ingår ett obligatoriskt utbildningsprotokoll som hjälper den blivande föraren att säkerställa att allt innehåll i förarutbildningen kommer med. Informationen kan dessutom anpassas till olika behov exempelvis ges på flera språk vilket ökar tillgängligheten.



Figur 2 Möjliga funktioner inom den digitala plattformen

1.1.2. Bättre utbildade och fler handledare

Den som ska vara handledare vid privat övningskörning ska genomgå en handledarutbildning, som ersätter den nuvarande introduktionsutbildningen. För att öka tillgängligheten till mängdträning förtydligas reglerna om yrkesmässig verksamhet på ett sätt som kan ge ideella föreningar och kommunala initiativ chansen att hjälpa till med handledare.

1.1.3. Stöd och struktur

Det föreslagna systemet ger mer stöd till de blivande förarna genom en tydligare struktur för utbildningsprocessen som beskrivs i den digitala plattformen. Ett obligatoriskt utbildningsprotokoll skapar struktur i inlärningen för den blivande föraren och definierar vilka moment den blivande föraren ska gå igenom under utbildningen. Dessutom innebär förslaget att vissa grupper ska få riktad information och stöd vid ansökningar om anpassade prov.

1.1.4. Fler obligatoriska inslag

Obligatoriska moment i förarutbildningen ska säkerställa ökad kunskap och kunskap som inte kan mätas i provsituationen. De förändringar som föreslås är att dagens introduktionsutbildning tas bort. Istället införs ett obligatoriskt informationspass i den digitala plattformen när den blivande föraren ansöker om körkortstillstånd. Utöver detta föreslås två vägledningstillfällen hos en professionell utbildare där den blivande föraren får

demonstrera sina praktiska färdigheter i bil och resonera om måluppfyllnad, sin attityd, sitt lärande och hur man bäst går vidare.

Vid privat övningskörning krävs att handledaren går en handledarutbildning som ska ge bättre förutsättningar för att stödja den blivande föraren.

I det obligatoriska utbildningsprotokollet (se 1.1.1. *Digital plattform*) definieras vilka moment den blivande föraren ska gå igenom under utbildningen och uppnådda delmål bockas av.

De två riskutbildningarna som finns i dag kvarstår men i förändrad form.

1.1.5. Förändrade villkor för proven

Kunskapsprovet ska vara godkänt innan körprovet får genomföras. Giltighetstiden för godkänt prov förlängs från två till fyra månader. Tiden för körprovet ses över inklusive provinnehållet. Dessa åtgärder skapar bättre förutsättningar för den blivande föraren att hinna gå tillbaka till utbildning och förbättra sig inom områden där det funnits brister.

Efter fyra underkända prov krävs att den blivande föraren genomför en fördjupad återkoppling hos Trafikverket för att förbättra sitt lärande innan ytterligare prov kan bokas. Detta för att bryta negativa spiraler med återkommande omprov utan ytterligare utbildning.

1.1.6. Fler aktörer

Fler aktörer ska kunna stötta den blivande föraren vid sidan av trafikskolornas professionella utbildning. Inte bara trafikskolor kommer att kunna erbjuda teoriundervisning. Förslaget ger också vissa möjligheter att hjälpa till med handledare för de som saknar en sådan.

1.1.7. Prövotiden

Prövotiden ska användas på ett mer påtagligt sätt genom att toleransen för överträdelser blir lägre.

1.1.8. Tillstånd och tillsyn

Alla obligatoriska moment ska vara tillståndspliktiga och Transportstyrelsen ska ha mandat att utföra tillsyn med sanktionsmöjligheter mot samtliga obligatoriska inslag.

Tillståndskraven för att bedriva förarutbildning ses över och arbetet med att införa systemtillsyn ska fortsätta.

1.1.9. Tidplan för förändringen

Vissa av de åtgärder som presenteras ligger inom myndigheternas ordinarie uppdrag och kan börja införas under 2019. Det gäller till exempel arbetssätt och rutiner.

Andra förslag kräver ändringar i lag, förordning eller föreskrift. Vår bedömning är att förändringar av administrativa rutiner och system kommer att ta två år att utveckla efter att beslut fattats.

1.2. Föreslagna förändringar ur tre olika perspektiv

1.2.1. Den blivande förarens perspektiv

För den blivande föraren kommer det nya förslaget att medföra att förarutbildningsprocessen blir tillgängligare, tydligare och lockar till mer utbildning.

Genom att informationen samlas på ett ställe i en digital plattform behöver den blivande föraren inte ha kunskap om vilken myndighet eller aktör som ansvarar för en viss del i processen. Det blir lättare att förstå förarutbildningsprocessen, få information och förstå vad som krävs för att bli en trafiksäker, risk- och miljömedveten förare. Via plattformen kan den som snart ska börja sin utbildning till förare ta del av en mängd olika tjänster som handlar om förarutbildning, när han eller hon är intresserad och mottaglig för information. Informationen kan dessutom ges på flera språk vilket ökar tillgängligheten.

Introduktionsutbildningen ersätts för den blivande förarens del av ett avgiftsfritt digitalt informationspass. Det omfattar övergripande information om till exempel förarutbildningens mål och innehåll, viktiga faktorer för trafiksäkerheten och miljön och hur utbildningsprotokollet är uppbyggt. Denna information är kvalitetssäkrad och minskar behovet av att söka information på internet som inte är kvalitetssäkrad eller lyssna till information från omgivningen som kan vara felaktig. Information inom den digitala plattformen är också ett sätt att påverka attityder och normer kring vad som gör en förare bra och inte.

Den tydliga strukturen i form av ett utbildningsprotokoll i den digitala plattformen gör det enklare för den blivande föraren att göra rätt, oavsett om han eller hon väljer att gå på trafikskola eller utbilda sig privat. Protokollet hjälper den blivande föraren att säkerställa att alla utbildningsmoment kommer med i utbildningen. Förutom de obligatoriska utbildningsinslagen kan den blivande föraren välja om han eller hon vill ta hjälp av en privat handledare eller en trafiklärare för att genomföra dem och utbildningen kan anpassas till den blivande förarens individuella förutsättningar.

Om fler aktörer kan erbjuda teoriutbildning och handledning ökar tillgängligheten för den blivande föraren och det bidrar till valfrihet vid utbildningen. Den digitala plattformen innehåller också konsumentupplysning och inspiration på vägen till att bli en trafiksäker förare. Där kommer utbildare att vara listade, vilket ger bättre förutsättningar för att kunna välja utbildningsväg. Möjlighet ska också finnas att ta del av recensioner och betygssättning av olika utbildare. Olika element hämtade från datorspelsvärlden kan också inkluderas för att locka till mer utbildning, övning, självtest etc.

Det föreslagna förarutbildningssystemet innebär fortsatt stor valfrihet i hur utbildningen läggs upp. Utbildning hos en professionell utbildare kan med fördel kombineras med privat övningskörning för mängdträning. Förslaget innebär ökat fokus på att utbilda de privata handledarna så att de bättre kan bidra till en bra mängdträning. Bra mängdträning med kompetenta handledare bidrar i sin tur till bättre förberedda förare.

Innan riskutbildningen genomförs ett informationspass inom ramen för den digitala plattformen. Den blivande föraren kan ta till sig informationen på valfri plats och vid valfri tidpunkt så länge informationspasset är genomfört före riskutbildning 1. Informationspasset skapar en gemensam kunskapsgrund för de blivande förarna, och är ytterligare ett sätt att påverka normer och attityder kring trafiksäkerhet.

Obligatoriska avstämningar (vägledningstillfällen) med återkoppling från en professionell utbildare ger bättre förutsättningar för den blivande föraren att göra en realistisk

självvärdering. Han eller hon kan anpassa sitt lärande och får ytterligare stöd för att nå målen.

Hela gruppen blivande förare ges stöd genom mer struktur och digitala hjälpmedel inom plattformen och vissa grupper får ett utökat stöd, till exempel genom riktad information och anpassade prov.

För att minska stressen inför ett körprov förlängs giltighetstiden för ett godkänt kunskapsprov till fyra månader. Efter fyra underkända körprov eller kunskapsprov genomförs en fördjupad återkoppling för att se hur det negativa mönstret skulle kunna brytas.

1.2.2. Utbildarnas perspektiv

Introduktionsutbildningen försvinner, men å andra sidan införs en ny handledarutbildning, två obligatoriska vägledningstillfällen och förlängd riskutbildning. Det handlar inte bara om fler utbildningstillfällen, utan också om fler kontaktytor mot alla blivande förare och deras handledare. Det är möjligt att en blivande förare som haft för avsikt att utbilda sig privat då inser fördelarna med att ta lektioner vid en trafikskola.

Ett enklare tillståndsförfarande ger totalt sett mindre administration. Transportstyrelsen har fattat beslut om att övergå till systemtillsyn, där egenkontroll hos tillståndshavarna ska kunna bli ett verksamhetskrav. Det kan leda till mindre detaljstyrning och att mer tillsynsresurser kan läggas där de behövs för att upprätthålla kvaliteten i förarutbildningssystemet.

Ändrade regler avseende teoriutbildning ger möjligheter för nya aktörer men kan ge ökad konkurrens för befintliga utbildare. Liknande resonemang kan föras kring bättre konsumentupplysning. De som är professionella och kompetenta kommer förhoppningsvis att rekommenderas på bekostnad av dem som håller låg nivå, vilket vore positivt för förarutbildningsbranschen som helhet.

Dessutom bidrar förslaget till att försvåra för de illegala utbildarna på en rad olika sätt:

- Eftersom endast fordon från Trafikverket Förarprov eller en trafikskola får användas vid prov kan den blivande föraren inte använda en bil för provet från en illegal utbildare.
- Vägledningstillfällena kan enbart genomföras hos en utbildare med tillstånd.
- I det obligatoriska utbildningsprotokollet kan endast registrerade handledare eller utbildare med tillstånd godkänna moment som avklarade inom körningen.
- Genom den digitala plattformen blir det enklare att förstå förarutbildningssystemet, och enklare att förstå vilken kompetens som krävs hos den blivande föraren. Här kan intresset för att få en gedigen utbildning påverkas.
- Eftersom endast de som har tillstånd för viss verksamhet kommer att listas i den digitala plattformen som utbildare exkluderas illegala förarutbildare.

1.2.3. Samhällsperspektivet

Det förändrade systemet bidrar till hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa i de transportpolitiska målen genom att utbilda trafiksäkra och miljömedvetna förare. Trafiksäkra förare är viktiga för att bidra till Nollvisionen att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. En högre nivå av riskmedvetenhet och reflektionsförmåga kring egna motiv och beteenden i trafiken skulle kunna öka trafiksäkerheten. Miljöfrågor tas både upp vid vägledningstillfällena och i handledarutbildningen. I den tidigare introduktionsutbildningen fanns stora skillnader i miljöinslagen i utbildningen enligt VTI [2].

Det föreslagna systemet försvårar på olika sätt för illegal verksamhet, vilket också inkluderar de som inte betalar skatt.

För projektgruppen den 17/12 2018

Karin Appelgren, Trafikverket

Projektledare

För Trafikverket Förarprov

För Transportstyrelsen

Kristina Hagberg

Björn Renberg

2. Uppdraget

Syftet med översynen var att ta fram ett förslag på ett förändrat förarutbildningssystem för personbil behörighet B och en sammanställning av regler som berörs av den påföljande regelutvecklingen.

Med förarutbildningssystem menas processen som en blivande förare formas av – från ansökan om körkortstillstånd till dess att prøvotiden har gått ut efter utfärdat körkort.

2.1. Vad ska åtgärdas?

Projektet startades för att åtgärda utmaningar i det nuvarande förarutbildningssystemet för personbil, till exempel:

- Det är för mycket fokus på att ta körkort istället för att skaffa sig utbildning för att bli en trafiksäker samt risk- och miljömedveten förare
- Många blivande förare är otillräckligt utbildade men tror sig kunna tillräckligt (godkännandegraden sjunker, många omprov)
- Utbildningsmöjligheter saknas för vissa grupper
- Olaglig förarutbildning
- Nuvarande systemet tar inte tillvara på digitala möjligheter
- Förarutbildningssystemet tar inte tillräcklig hänsyn till teknisk utveckling på fordonsområdet
- Många regler i det befintliga förarutbildningssystemet behöver ses över

2.2. Mål

Målet med översynen var ett förslag på förarutbildningssystem behörighet B som ger bättre förutsättningar för att skapa trafiksäkra samt risk- och miljömedvetna förare och som upplevs som attraktivt av blivande förare.

Översynen skulle resultera i ett förslag på ett nytt system som:

- utgår från den blivande föraren och är attraktivt och lätt att förstå
- påverkar elevers attityder till förarutbildning och att vilja lära för livet, inte bara för provet
- skapar efterfrågan på god förarutbildning för att vilja bli en trafiksäker, risk- och miljömedveten förare
- väver in självreflektion och riskmedvetenhet hos eleverna

- förbättrar tillgången till utbildning för alla grupper (även de som har ett annat språk eller särskilda behov)
- säkerställer sunda konkurrensvillkor mellan utbildare
- tar tillvara möjligheter med ny teknik och digitalisering
- möter ny fordonsutveckling
- utgår från funktionella regler och mindre detaljstyrning
- bidrar till det transportpolitiska hänsynsmålet och Nollvisionen

Regleringen på området bör vara ändamålsenlig för att garantera elevernas säkerhet under utbildningen och för att skapa förutsättningar för gynnsamt lärande.

Det förutsattes att inspel inhämtades från branschaktörer, medborgargrupper och interna intressenter på Transportstyrelsen och Trafikverket för att vidga perspektiven och förankra arbetet och det förändrade förarutbildningssystemet.

I uppdraget har också ingått ett delprojekt om att ta fram en så kallad digital ledstång för att underlätta den blivande förarens lärande. Arbetet med denna ledstång redovisas därför också i denna rapport, om än kortfattat. Ledstången har dock av pedagogiska skäl fått byta namn till digital plattform.

2.3. Hur arbetet har bedrivits

Arbetet har bedrivits i en projektgrupp med medarbetare från Trafikverket Förarprov och Transportstyrelsen och en forskare från Umeå universitet med en styrgrupp bestående av chefer från båda myndigheterna.

Under våren 2018 låg fokus på inventering och faktainsamling. Umeå universitet tog fram en forskningsöversikt över utvärderingar av de senaste reformerna av dagens förarutbildningssystem inklusive en internationell utblick [3]. En nulägesanalys genomfördes genom att besöka ett antal kontor inom Trafikverket Förarprov och Transportstyrelsen.

Kundtjänsterna vid de båda myndigheterna tog fram underlag och förslag till förändringar. Ett enkätutskick gjordes till intressenter, branschorganisationer, organisationer för personer med funktionsnedsättningar och ett antal frågor om dagsaktuellt läge i fråga om till exempel översättningar och tillsyn ställdes till Storbritannien, Tyskland, Norge, Spanien och Österrike.

Projektgruppen har haft enskilda möten med representanter från Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) och Trafikutbildarnas Riksorganisation (TR), ett möte med representanter från Föreningen Sveriges Trafikövningsplatser (TÖP) och Sveriges Skid-Car

Banors Riksorganisation (SkidCar) samt ett möte med representanter från Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Motormännen och Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF).

För närmare kunskap om systemets kunder har underlag från Invandrarindex riksundersökning 2017 samt en undersökning i maj 2018 i ett begränsat geografiskt område använts [4, 5] En kund- och tjänsteanalys har genomförts med hjälp av en extern konsult [6].

Projektgruppen har besökt utbildare för riskutbildning 2 och en skola som använder simulatorer i sin utbildning av yrkesförare.

Tre hearingar har genomförts — om motivationsdesign (spelifiering och nudging), om trafiksäkerhet och om resultatet från Invandrarindex.

Information om det pågående arbetet har presenterats regelbundet till de externa intressenterna samt via myndigheternas intranät.

Branschen, intressenter och en referensgrupp från Transportstyrelsen och Trafikverket fick den 3 oktober en presentation av ett utkast till förändringar i förarutbildningssystemet. Därefter genomfördes en remissrunda på utkastet till förslag.

Dragningar har också genomförts vid STR:s årsstämma samt vid Tylösandsseminariet i september 2018.

Slutligen har förslaget om ett förändrat förarutbildningssystem testats ur kundsynpunkt på en mindre grupp blivande förare vid Trafikverket Förarprov Stockholm City.

Som en inspiration till fortsatt arbete har en kort förstudie gjorts av en extern konsult med exempel på inslag av motivationsdesign (spelifiering) i det framtida systemet.

2.4. Avgränsningar

Översynen omfattar förarutbildningssystemet för körkort behörighet B vid trafikskola eller genom privat utbildning. Hur det kopplar till och påverkar utbildning och prov vid Försvarmakten, gymnasieskola samt kommunal vuxenutbildning tas inte upp i denna översyn. Om det beslutas om fortsatt arbete med förslaget kan denna fråga utredas vidare.

3. Förslag på nytt förarutbildningssystem

Nedan redovisas förslaget på nytt förarutbildningssystem utvecklat i olika delförslag som grupperats under följande faser:

- inför körkortet
- under utbildningen
- proven
- efter körkortet

tillstånd och tillsyn

digital plattform

För respektive delförslag presenteras bakgrunden till, syftet med och förutsättningarna för förändringarna under rubrikerna nuläge, önskat läge och genomförande.

3.1. Inför körkortet

3.1.1. Konsumentupplysning

3.1.1.1. Förslag

Förslaget innebär kraftigt förstärkt, samlad, tydlig och kundanpassad information om förarutbildningsprocessen och förarrollen via den digitala plattformen på ett tidigt stadium, men även fortlöpande och efter att körkortet har tagits. En interaktiv konsumentupplysning kan hjälpa den blivande föraren vid val av utbildare.

Målgrupp för förslaget är samtliga blivande förare.

3.1.1.2. Nuläge

B-körkortet är inte bara en inträdesbiljett till vuxenlivet och till arbetsmarknaden. Det är också en stor investering för många. Ett genomgående intryck i genomförd kundanalys är att huvuddelen tycker att det är dyrt att ta körkort [6].

Samtidigt minskar godkännandefrekvensen för kunskapsprov och körprov [7], vilket ökar andelen omprov och därmed kostnaderna för flera. De ungdomar som intervjuats i kundanalysen uttrycker att de inte har någon överblick över marknadens appar, trafikskolor och provfrågor. De går på jämnårigas rekommendationer, vilket kan få konsekvenser både för resultatet och för ekonomin.

Det saknas i dag en samlad myndighetsinformation om förarutbildningsprocessen. Därmed blir det otydligt för den blivande föraren vilka krav som ställs, hur han eller hon kan gå tillväga för att utbilda sig på bästa sätt och vad som är det bästa rationella valet i utbildningen.

3.1.1.3. Önskat läge

Det önskade läget är att det finns en lättillgänglig och erfarenhetsbaserad konsumentupplysning inför förarutbildningsprocessen.

Av kundanalysen framgår att många nyanlända som har körkort sedan tidigare uttrycker att det är svårt att förstå och ta till sig vad som krävs för att klara kunskapsprov och körprov i Sverige [6].

Kundanalysen har föreslagit designprinciper som visar att det är bra om myndigheterna på ett tidigt stadium presenterar erfarenheter kring vad som till exempel är ett bra

utbildningsupplägg eller vad som krävs för att betraktas som en trafiksäker och miljömedveten förare i Sverige [6].

En lättillgänglig konsumentupplysning i ett tidigt skede av processen gagnar alla grupper av blivande förare i planeringen av utbildningen, under övningskörning och vid bokning av prov. Det underlättar för blivande förare att göra rationella val som konsumenter.

En konsumentupplysning inför starten av förarutbildningsprocessen bör därför införas för att fylla identifierade behov hos de blivande förarna. Den innehåller två delar:

1. information om vilka krav som ställs i den kommande processen och hur den blivande föraren bäst förbereder sig för att uppfylla dem
2. interaktiv konsumentupplysning (med användarrecensioner) som underlättar för de blivande förarna att välja utbildare.

3.1.1.4. Genomförande

Konsumentupplysningen bör dels ske som generell information till alla blivande förare i samband med körkortstillståndet, dels som riktad information till nyanlända i Sverige. Nyanlända bör nås i ett tidigt stadium för att de ska kunna planera sin förarutbildning, dock senast vid ansökan om körkortstillstånd.

Därutöver bör en funktion för användares betygssättning av utbildare byggas in, så att det blir möjligt för den blivande föraren att göra rationella val av utbildare. Det bör också vara möjligt att söka utbildare som kan erbjuda anpassade utbildningar för t ex de som har dyslexi eller behöver andra språk än svenska.

Olika exempel för att lösa utförandet finns i Sverige och utomlands. I Storbritannien arbetar stiftelsen Road Safety Foundation med ranking av utbildare [8]. Rankingens omfattar ett poängsystem, där huvuddelen av poängen är en personlig betygssättning som kompletteras med ett mindre antal poäng som härrör från oberoende certifieringar och pris. I Sverige finns redan idag privata rankingtjänster (till exempel www.ShopAlike.se) som paketerar och publicerar data om till exempel genomsnittliga priser för lektioner och var det går snabbast att ta körkort. Underlaget tas från officiella data på Transportstyrelsen och Trafikverket samt bearbetning av mediepubliceringar.

För att öka kvaliteten i konsumentupplysningen till blivande förare och handledare bör en sammanställning av aktuella utbildare finnas tillgänglig i den digitala plattformen. Det gör det enklare att se vilka utbildare med tillstånd som finns, vad de kan erbjuda och hur de kontaktas. Den tekniska möjligheten finns i dag, eftersom registret uppdateras varje natt på de tillstånd som är giltiga för respektive tillståndshavare.

För utförandet av denna tjänst föreslås följande:

- Den rena myndighetsinformationen om vilka krav som ställs med mera, är ett myndighetsansvar som delas av Transportstyrelsen och Trafikverket. Den bör ske inom ramen för den digitala plattformen i enlighet med eSam, det pågående e-samarbetet kring digitala lösningar för samhällstjänster.

- I den digitala plattformen ska det byggas in möjligheter att presentera utbildare med tillstånd. Enligt förslaget ska det också erbjudas möjligheter för den blivande föraren att betygssätta utbildarna.

Utvecklingen av den digitala plattformen ska harmoniseras med EU-direktivet Single Digital Gateway, SDG, inom ramen för eSsam. Webbplatser som används ska följa den europeiska standarden WCGA, enligt EU-direktivet som trädde i kraft i september 2018 och som blir svensk lag från och med 2019.

3.1.2. Körkortstillstånd

3.1.2.1. Förslag

Ansökan om körkortstillstånd ska alltid ske digitalt. Innan eller i samband med ansökan ska den blivande föraren få information om förarutbildningens mål och innehåll, reglerna för övningskörning, planering och strukturering av övningskörningen, viktiga faktorer för trafiksäkerheten och miljön, hur utbildningsprotokollet ska användas vid teori och praktik (se avsnitt 3.2.1. *Struktur i utbildningen*), vad självvärdering är och hur den bör vara en naturlig del av förarutbildningen.

I samband med ansökan prövas den blivande förarens medicinska och personliga lämplighet, precis som i dag.

Kravet på introduktionsutbildning vid privat övningskörning tas bort.

Målgruppen för förslaget är samtliga blivande förare.

3.1.2.2. Nuläge

Körkortstillstånd för grupp 1 (moped, motorcykel, personbil och lätt lastbil, personbil med tungt släp samt traktor) krävs för att en blivande förare ska få övningsköra och avlägga förarprov för behörighet B. Ansökan sker skriftligt, vanligtvis via en e-tjänst, hos Transportstyrelsen. Under perioden januari – augusti 2018 gjordes 93,5 procent av ansökningarna 2018 via e-tjänsten. Om den blivande föraren vill övningsköra privat krävs att han eller hon går en introduktionsutbildning. Den tilltänkta handledaren ska också genomgå utbildningen. Utbildningen infördes 2006 och syftet var att ge handledaren och den blivande föraren ökad färdighet, kunskap och vägledning [9]. Dagens introduktionsutbildning har två målgrupper - den blivande föraren och handledaren.

I utvärderingar har det visat sig att introduktionsutbildningen haft liten eller ingen effekt på strukturen, innehållet eller omfattningen i övningskörningen [10]. Detta stärks av genomförd kundanalys, där de intervjuade knappt kommer ihåg introduktionsutbildningen. I Transportstyrelsens tillsyn har det visat sig att utbildningens kvalitet skiljer sig åt och att runt 60 procent av utbildarna har brister i sin utbildning [11]. I VTI:s rapport nr 891 framkommer att det finns stora skillnader ifråga om miljöinslagen i utbildningen [2].

VTI har i rapport nr 974 lämnat 16 åtgärdsförslag för att stävja olaglig verksamhet på förarutbildningsområdet [12]. Ett av förslagen är att informera om de regler som gäller

under körkortsutbildningen och vid prov, men också att varna för den olagliga verksamheten. Förslaget är att detta bör göras i samband med att körkortstillståndet lämnas ut.

3.1.2.3. *Önskat läge*

Det verkar som att behovet som ledde till att introduktionsutbildningen infördes fortsatt finns kvar, det vill säga att det finns brister i den privata övningskörningens planering, struktur och innehåll. Detta på grund av de ökade antalen omprov som en del av de blivande förarna står för och även den bristande förmåga att värdera sin kunskap och förmåga som en del blivande förare uppvisar [13]. Bedömningen är att syftet att ge den blivande föraren ökad färdighet, kunskap och vägledning bättre nås genom att dels informera om förarutbildningen i samband med ansökan om körkortstillståndet och dels genom att ha en styrande struktur med hjälp av ett utbildningsprotokoll.

Dessa två åtgärder tillsammans med att stärka utbildningen för handledaren bedöms också komma att leda till en ökad kunskap om förarutbildningssystemet och målet med förarutbildningen. Att redan i samband med ansökan få information om vad självvärdering är och hur självvärdering bör vara en naturlig del av förarutbildningen kommer att ge bättre förutsättningar för den blivande föraren att nå de kunskapsmål som finns i kursplanen.

3.1.2.4. *Genomförande*

Redan i samband med att den blivande föraren ansöker om körkortstillstånd ska han eller hon få information om de viktigaste delarna i förarutbildningen, till exempel om målen och innehållet i utbildningen. Ansökan om körkortstillstånd och informationen kommer att finnas i den digitala plattformen. Möjligheten ska finnas att ta del av informationen även på andra språk än svenska. Det finns ett behov att se vidare på om det ska finnas andra möjligheter att ta del av informationen och söka om körkortstillstånd än via den digitala plattformen.

3.2. Under utbildningen

3.2.1. Struktur i utbildningen

3.2.1.1. *Förslag*

Förslaget omfattar en styrande utbildningsstruktur för både körningen och teorin som stöd för den blivande föraren i läroprocessen. Strukturen består av ett antal steg och delmoment kopplade till dem. Strukturen blir styrande och stödjande genom ett obligatoriskt utbildningsprotokoll inom den digitala plattformen. För utbildningsmomenten avseende körning behöver en handledare eller trafikläraren intyga att den blivande föraren har de kunskaper som beskrivs i varje delmoment och steg. För teorin är det den blivande föraren själv som ska intyga uppnådda mål.

Förslaget riktar sig till samtliga blivande förare.

3.2.1.2. *Nuläge*

Utbildningen är målstyrd med utgångspunkt i kursplanen, som i sin tur bygger på GDE-matrisen. Det finns inget styrande upplägg för den enskilde med undantag av de två obligatorier (riskutbildningarna) som finns samt introduktionsutbildningen som är

obligatorisk om du vill köra privat. Detta är en fördel för den som har goda förutsättningar för att klara körkort, till exempel goda språkkunskaper, studievana och tillgång till privat handledare. Men alla har inte dessa förutsättningar. Resultatet är att vissa kommer till förarproven utan att ha skaffat sig tillräcklig kompetens.

En studie från 2002 visade att det fanns stor variation i hur stor utsträckning blivande förare övade på olika trafiksituationer vid den privata övningskörningen. Exempelvis övade en del av de blivande förarna aldrig på omkörning och kökörning. Det fanns även brister i planeringen av och strukturen för den privata övningskörningen [14].

Olyckor som skett vid övningskörning undersöktes också. En slutsats var att flera olyckor sker vid privat övningskörning än vid övningskörning i trafikskola och att dessa olyckor är allvarigare med fler dödsolyckor eller svårt skadade [14]. Även om rapporten är från 2002 förefaller slutsatserna fortfarande vara aktuella bland annat med tanke på att antalet omprov ökar för privatbokade prov. Den senaste utvärderingen av den svenska förarutbildningen från VTI visar även att det finns skillnader mellan hur man övar vid trafikskola och privat. En slutsats som kunde dras var exempelvis att de som övningskörde privat övade mindre på sparsam körning och mer sällan diskuterade frågor som handlade om regler och olika vägmärken. En annan slutsats var exempelvis att de som anmäldes via trafikskola hade övat mer på i stort sett alla moment [15].

3.2.1.3. *Önskat läge*

Tanken med det förändrade systemet är att tydliggöra kraven och mer i detalj styra och vägleda hur utvecklingen i utbildningen bör se ut, och samtidigt behålla en stor valfrihet. Bedömningen att det kan leda till att övningskörningen blir bättre strukturerad, att det blir en tydligare målbild för blivande förare och handledare och att det blir större fokus på utbildningen fram till provet. Utbildningen kommer fortsatt att vara målstyrd med utgångspunkt i kursplanen, men som komplement föreslås att ett obligatoriskt utbildningsprotokoll införs. Utbildningsprotokollet blir en vägledning för den blivande föraren och handledaren.

Kundanalysen har visat att det är flera grupper som saknar förmåga att skapa den struktur som behövs för att klara förberedelserna och planera sin tid och sina studier [6].

Kundanalysen påvisar också att det vore bra att:

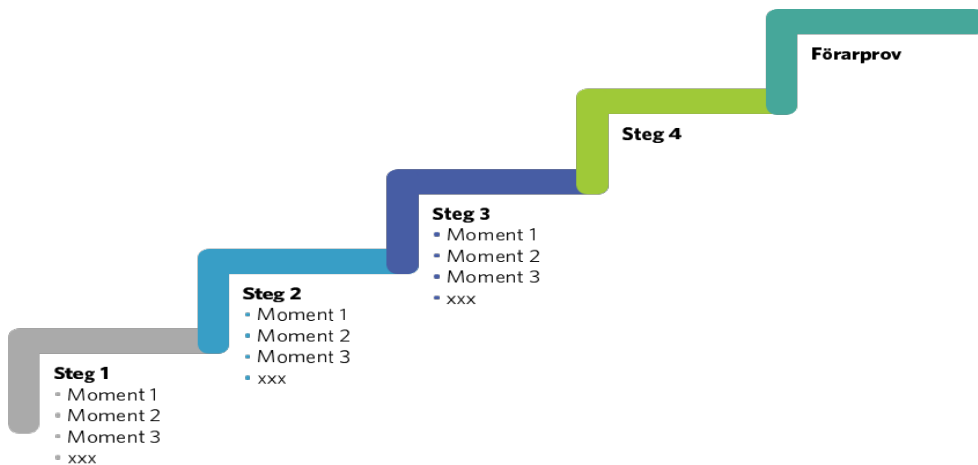
- underlätta lärande med struktur
- vara öppna med vad som ger bäst resultat

Genom förslaget blir det enklare för den blivande föraren att följa sin utveckling i läroprocessen.

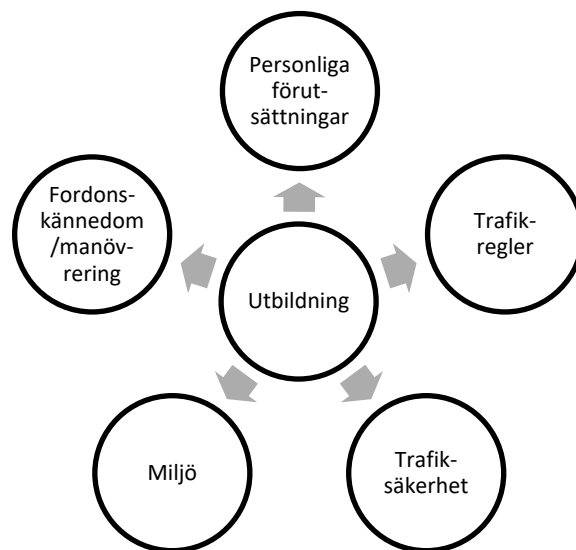
3.2.1.4. *Genomförande*

En utbildningsstruktur för både körningen och teorin tas fram som stöd för den blivande föraren i sin läroprocess. Utbildningsstrukturen synliggörs i ett utbildningsprotokoll.

För att få göra förarprovet krävs att utbildningsprotokollet är ifyllt. Enligt förslaget ska även lämpliga tidpunkter för vägledningstillfällen och riskutbildningar vara reglerade i utbildningsprotokollet för att säkerställa att förkunskaperna är tillräckliga.



Figur 3 Exempel på hur utbildningsprotokollet kan vara uppbyggt för körningen med steg och moment



Figur 4 Exempel på hur teorin i utbildningsprotokollet kan vara uppbyggt. Delarna utgår från innehållet i kursplanen och förarprovet.

Det behöver utredas vidare hur det ska vara möjligt att fylla i utbildningsprotokollet för dem som inte har tillgång till en digital tjänst.

Genomförandet innehåller en hel del utmaningar. Tidigare fanns till exempel ett liknande intyg om förarutbildning som togs bort 2003. Intyget om förarutbildning reglerades då i 3 kap. 4 § körkortslagen (1998:488) som ett krav för att få avlägga förarprovet. Motiveringen till att man tog bort intyget om förarutbildning var:

”Vid privat undervisning finns det inte några kontrollmöjligheter huruvida förarutbildning verkligen har skett förutom vid kunskapsprovet och körprovet, då bristfälliga kunskaper om bl.a. trafikregler kan visa sig. En elev som vid genomförandet av förarprovets kunskapsprov och körprov visar goda kunskaper och färdigheter skall naturligtvis godkännas och – om förutsättningarna i övrigt är uppfyllda – erhålla körkort. Den elev som inte håller måttet underkänns. Att utöver förarprovet kräva ett särskilt intyg om förarutbildning, vilket utfärdats av t.ex. en förälder eller annan privat handledare förefaller inte fylla någon självständig funktion.”[16]

VTI har genomfört ett försök med ett digitalt utbildningsprotokoll (DUP) med finansiering av Transportstyrelsen, Trafikverket Förarprov och Sveriges Trafikutbildares Riksförbund. Det digitala utbildningsprotokollet är uppbyggt efter de 15 moment som beskrivs i handledarboken (utgiven av STR Service AB). Där finns beskrivningar på vad en blivande förare ska klara under varje moment och filmer som visar delar av momenten. En slutrapport är ännu inte publicerad.

En tydligare struktur skulle tillföra större klarhet och vägledning till förarutbildningsprocessen och därmed vara till nytta för fler grupper. Strukturen, kombinerad med tydliga mål och regler, är viktiga element för att motivera till lärande och skapa förutsättningar för gynnsamt lärande. Dit hör också återkoppling, stegvisa segrar och att ha möjlighet att följa sin utveckling.

3.2.2. Utökade möjligheter till mängdträning

3.2.2.1. Nuläge

Dagens förarutbildningssystem har visat sig ge minskad olycksrisk genom sänkningen av åldersgränsen för övningskörning från 17 år och 6 månader till 16 år. Det var inte sänkningen i sig som hade en effekt, utan den minskade olycksrisken var en följd av att de blivande förarna övningskörde mer och under en längre period [17].

Att inte ha möjlighet att mängdträna ökar olycksrisken och försvårar för den blivande föraren att bli en trafiksäker samt risk- och miljömedveten förare. Att mängdträna på en trafikskola med en trafiklärare är dyrt och inte ekonomiskt möjligt för många.

Handledare kan enligt dagens regelverk ha maximalt 15 godkännanden som handledare under en femårsperiod (flera godkännanden kan vara kopplade till en och samma elev). Ett godkännande gäller i 5 år och upphör inte när den blivande föraren fått sitt körkort. En nyutkommen studie från VTI [12] visar att under 2016 godkändes 178 081 personer som handledare för behörighet B (unika individer). Av dessa godkändes:

- 159 017 personer (89,3 procent) som handledare för en blivande förare
- 15 478 personer (8,7 procent) som handledare för två blivande förare
- 597 personer (0,3 procent) som handledare för fler än fem blivande förare.

3.2.2.2. Önskat läge

Ett antal förslag lämnas (se nedan) som samlat bedöms öka möjligheten och motivationen för blivande förare att mängdträna mer.

Det finns gott om belägg för att ökad mängdträning gör förare mer trafiksäkra. I *Study on driving training, testing and medical fitness* [18] rekommenderas att mängdträningen före körkortet bör uppgå till minst 120 timmar eller 3 000 km.

I dagens förarutbildningssystem är en utgångspunkt att handledaren är en förälder, nära släkting eller någon i den närmaste bekantskapskretsen (bl. a. [9]prop. 2003/04:160 s. 98). I den genomförda kundanalysen visade det sig att det inom ungdomsgruppen finns en grupp som inte har möjlighet att övningsköra med sina föräldrar, släkting eller någon annan i sin bekantskapskrets [6]. Samma problem har nyanlända med körkort från andra länder. Detta styrks också av en enkätundersökning som genomförts av VTI [12].

Förslagen som beskrivs nedan är följande:

*stöd i den digitala plattformen
handledarutbildning
fler handledare*

3.2.2.2.1 Stöd i den digitala plattformen

3.2.2.2.1.1 Förslag

Förslaget är att i den digitala plattformen bygga in uppdrag som utgår från kunskapen om spelifiering och dess effekter.

Målgruppen för förslaget är intresserade blivande förare som kan lockas till utbildning med moderna metoder för inläring.

3.2.2.2.1.2 Önskat läge

Tanken är att använda spelifiering för att öka motivationen att lära. Det ska vara lustfullt och lättfattligt med tät återkoppling. Varje uppdrag ska ha ett tydligt mål, vara avgränsat i ett kortare parti och den blivande föraren ska kunna följa sitt framåtskridande. I varje uppdrag bygger man in utvecklingstrappor, där uppgifterna i uppdragen successivt ökar i svårighetsgrad. Det är att föredra att uppdragen är korta. Den blivande föraren bör inte göra samma sak gång på gång. Att den blivande föraren får stegvisa stegrar kopplat till mängdträningen är viktigt [19].

Skillnaden mot den styrande utbildningsstrukturen är att spelifieringsmomenten ska motivera till att mängdträna. Momenten är alltså inte en kontroll att den blivande föraren har genomgått samtliga delar i kursplanen och övat på olika trafiksituationer som exempelvis att köra i vinterväglag, mörker och att göra omkörningar. Däremot bör den blivande föraren genom att utföra uppdragen ha övat på att köra i olika trafiksituationer ett flertal gånger.

3.2.2.2.1.3 *Genomförande*

En möjlig utveckling är att den blivande förarens mängdträning registreras per automatik i den digitala plattformen i samband med att en uppgift genomförs. Eller så kan den blivande föraren själv registrera när en uppgift är genomförd, exempelvis de antal kilometer/minuter/timmar som han eller hon kört. När uppdraget är genomfört får den blivande föraren en återkoppling – främst om lärprocessen och en påminnelse om varför uppgiften gjorts.

Det ligger inte inom myndigheternas uppdrag att tillhandahålla tjänsten, men förhoppningsvis kan intresseorganisationer eller kommersiella aktörer ha intresse av att utveckla tjänster som går mot ökad spelifiering.

3.2.2.2.2. *Handledarutbildning*

3.2.2.2.2.1 *Förslag*

Förslaget innebär att den nuvarande introduktionsutbildningen på minst tre timmar för blivande handledare och blivande förare avskaffas (se även avsnitt 3.1.2. *Körkortstillstånd*). I stället införs en ny handledarutbildning för handledare.

Målgruppen för förslaget är primärt handledare för blivande förare som övningskör privat och i andra hand de blivande förarna som får mängdträning med högre kvalitet.

3.2.2.2.2.2 *Nuläge*

De som är privatanmälda till prov har lägre godkännandegrad än de trafikskoleanmälda [7, 20, 21]. Många blivande förare är inte medvetna om sin kompetensbrist, då de inte alltid vet vad som krävs för att kunna ta ett körkort, utan tror att de är färdigutbildade [13]. Dagens introduktionsutbildning når inte det avsedda målen. VTI utvärderade introduktionsutbildningen under 2007 och 2008 och jämförde med resultat från 2005. Den utvärderingen visade att introduktionsutbildningen hade haft liten eller ingen effekt på strukturen, innehållet och omfattningen i övningskörningen [10].

Kundanalysen har också visat att få blivande förare minns innehållet i introduktionsutbildningen och den har därför tappat sitt värde. Den ligger också för tidigt i utbildningen för att kunna dra nytta av det växelspel mellan teori och praktik som rekommenderats i kundanalysens designprinciper [6].

3.2.2.2.2.3 *Önskat läge*

En flytt av fokus från den blivande föraren till handledaren bedöms höja effekten av en inledande utbildning inför övningskörningen. Nivån och förståelsen hos handledarna måste höjas. Det finns handledare som tog sitt körkort för länge sedan och inte är uppdaterade på dagens krav.

Effekten som eftersträvas är en högre kunskap och förståelse hos handledarna, vilket kan bidra till att den blivande föraren får bättre stöd genom bättre pedagogik samt mängdträning. Om utbildningen får avsedd effekt så skapas förutsättningar för handledarna

att bli blir bättre föredömen som bättre kan påverka sina elevers attityder vilket skulle kunna bidra till Nollvisionen.

Pedagogiken ska stärkas och därför förändras kraven på lärarna, i jämförelse med nuvarande introduktionsutbildning. Krav på lärare för handledarutbildning är att ha minst sex månaders pedagogisk utbildning eller minst ett års dokumenterad erfarenhet av undervisning av vuxna.

3.2.2.2.4 Genomförande

Kravet på handledare ska vara detsamma som i dag. Det blir också ett krav på att genomföra en digital information om förarutbildningsprocessen inklusive mål och krav för körkort innan handledarutbildningen påbörjas. Därutöver instruktion om vad den digitala plattformen är och fungerar. Myndigheterna tillhandahåller den obligatoriska informationen.

I den teoretiska utbildningen som följer ingår:

- förarutbildningens mål och innehåll
- regler för övningskörning
- planering och strukturering av övningskörning
- faktorer som är viktiga för trafiksäkerheten och miljön.

Stor betoning läggs på självvärdering, coachning, råd och tips för handledning med möjlighet till lokal anpassning. Den blivande handledaren ska kunna ha tillgång till den digitala plattformen. För att bedriva denna utbildning krävs ett tillstånd av Transportstyrelsen.

Utbildaren rapporterar genomförd utbildning till Transportstyrelsen. Därefter kan ansökan om att bli godkänd som handledare skickas in till Transportstyrelsen via den digitala plattformen.

3.2.2.2.3 *Fler handledare*

3.2.2.2.3.1 *Förslag*

Vad som utgör yrkesmässig utbildning och kräver tillstånd ska förtydligas.

Det föreslås också att en handledare även i fortsättningen kan ha upp till 15 godkännanden.

Målgruppen för förslaget är framför allt blivande förare som i dag har små möjligheter att hitta privata handledare och därför får mindre mängdträning.

3.2.2.2.3.2 *Nuläge*

Redan i dag sker organiserad, ideell handledarverksamhet, till exempel genom fritidsgårdar, organisationer och byaföreningar. Dessa initiativ bedöms ligga inom gräzonen för vad som är tillåtet enligt lagen om trafikskolor, men frågan har inte prövats juridiskt.

I VTI:s rapport nr 974 [12] beskrivs i intervjustudien en verksamhet som bistår med handledare.

”På några platser i landet finns det ideella körkortsföreningar som bistår med handledare. Man är noga med att poängtera att det är helt ideellt. Den enda ersättning som utgår är att den som övningskör betalar 30 kronor till föreningen. De som handleder får i sin tur endast milersättning. Förutom att erbjuda övningskörning så finns det föreningar som erbjuder teoriläsning. Om detta görs i studiecirkelformation finns det även möjlighet att få bidrag från stat eller kommun. Enligt representanterna från dessa föreningar är intresset stort och det långsiktiga målet är att ha minst en bil i varje kommun. Handledare och elev övar på det som elevens trafikskola gett som hemläxa och när man övat färdigt så får eleven nya uppgifter från trafikskolan. Det är därför ett krav från föreningens sida att eleven är inskriven och har regelbunden kontakt med en trafikskola.”

Vad som utgör tillståndspliktig verksamhet i dag är inte helt klart eftersom praxis från domstolarna är sparsam och inte helt samstämmig. Omständigheter som kan påverka bedömningen av om det krävs tillstånd är omfattningen av verksamheten och om och hur ersättning utgår.

3.2.2.2.3.3 Önskat läge

Eftersom rättsläget är oklart föreslås att det förtydligas i lagstiftningen vad som är tillståndspliktig verksamhet. VTI har i nämnda rapport [12] föreslagit att möjligheten att bedriva övningskörning på organiserad ideell basis borde utredas. Detta för att tillgodose behovet av privata handledare för mängdträning parallellt med trafikskola. Genom att tydliggöra vad som avses med ”yrkesmässig utbildning” i lagen om trafikskolor förenklar man för de verksamheter som vill hjälpa till med handledare eftersom det blir enklare att göra rätt.

Detta innebär att kommande regelutveckling bör fastställa gränsdragningen mot ”yrkesmässig utbildning” och möjligheten för ideella verksamheter att organisera övningskörning utanför ramen för regelverket om trafikskola.

Förslaget löser inte bristen på handledare men det möjliggör för att exempelvis föreningar ska kunna hjälpa till med handledare för vissa grupper, vilket ger ekonomiska möjligheter för fler att mängdträna rekommenderad mängd timmar. Förslaget ökar tillgängligheten till förarutbildningen och trafiksäkerheten ökar på grund av att ett större antal blivande förare får tillfälle till ökad mängdträning.

Som en åtgärd mot den illegala verksamheten föreslog VTI i rapport nr 974 [12] att antalet godkännanden som handledare ska sänkas från 15 till 5 stycken. Utöver signalvärdet nämndes att en sänkning av antalet godkännanden till fem kan leda till att det blir lättare för myndigheter att utreda om det är en näringsverksamhet som bedrivs samt att det skulle påverka en väldigt liten grupp. Som ytterligare åtgärder föreslogs att godkännandet som handledare ska avse elev, och inte som i dag en elev och en behörighet, samt att möjligheten att införa undantagsmöjligheter från begränsningen till fem elever borde utredas.

Utifrån VTI-rapporten [12] är det inte givet att reglerna kring antalet godkännanden som handledare har en effekt på den olagliga verksamheten om antalet godkännanden sänks. Att sänka antalet till fem godkännanden enbart av signalvärde bedöms främst leda till en sämre tillgänglighet till förarutbildningssystemet utan att det får någon tydlig effekt på den olagliga verksamheten. Detta gäller även om reglerna skulle ändras till att avse elev och det skulle finnas möjligheter till att få undantag från begränsningen om fem elever. Att ändra reglerna om godkännande som handledare till elever kräver systemutveckling och innebär förändringar rörande ärendehandläggning. Det bedöms inte samhällsekonomiskt försvarbart att föreslå en sådan ändring utan en tydlig effekt på den olagliga verksamheten.

Förslaget är därför att antal godkännanden per handledare kvarstår som i dag, nämligen 15 stycken.

3.2.3. Utökat utbud av utbildare

3.2.3.1. Förslag

Förslaget innefattar åtgärder som syftar till att öka mängden aktörer som kan tillhandahålla teoriutbildning.

Målgruppen är alla blivande förare, men framför allt de som i dag läser teori helt på egen hand och brister i struktur och stöd.

3.2.3.2. Nuläge

Att det finns ett behov av ökad tillgänglighet för teoriutbildning framgår av kundanalysen [6]. Det gäller inte minst på undervisning på olika språk och andra former av anpassade utbildningar. Transportstyrelsen har fått förfrågan om möjligheten om att utbilda på enbart teori och genom förslaget uppnås en ökad tillgänglighet till teoriundervisning.

3.2.3.3. Önskat läge

När det gäller undervisning på olika språk och andra former av anpassade utbildningar täcks inte behoven helt av befintliga utbildare. Tillstånd för enbart teoriutbildning möjliggör för ytterligare aktörer att bedriva den typen av utbildning. Med fler blivande förare som utbildar sig inför kunskapsprovet antas trafiksäkerheten hos de blivande förarna öka och omproven minska.

3.2.3.4. Genomförande

Teoriutbildningen kräver tillstånd från Transportstyrelsen, som tar ut en avgift för tillståndsprövningen. En anordnare av teoriundervisning ska enligt verksamhetskraven tillhandahålla de uppgifter som krävs för att säkerställa god teoriutbildning, t ex att ansvarig lärare är trafiklärare eller har annan kompetens med pedagogisk erfarenhet. För att motverka illegal förarutbildning får teoriutbildaren inte erbjuda övningskörning inom verksamheten.

3.2.4. Vägledningstillfällen

3.2.4.1. Förslag

Förslaget omfattar två obligatoriska vägledningstillfällen i trafikskola eller med annan tillståndshavare för att ge tillfälle till återkoppling kring strategiska punkter i utbildningen. Det rör sig om två pass i bil där den blivande föraren och helst också handledaren deltar.

Den blivande föraren får demonstrera de färdigheter han eller hon lärt sig och reflektera kring måluppfyllnad, strategier för lärande och attityder. Läraren, som ska ha trafiklärarkompetens eller motsvarande, ger återkoppling och rekommendationer kring prestation, nivå och kommande träning.

Målgruppen för förslaget är samtliga blivande förare, eftersom inslaget är obligatoriskt. Grupper som i dag läser helt privat kan dock ha särskild nytta av återkoppling under processens gång eller komma att se värdet av professionell utbildning.

3.2.4.2. *Nuläge*

I kursplanen anges mål som rör självvärdering, men det finns indikationer på att blivande förare värderar av den egna kompetensen skulle kunna vara bättre [22]. Andelen som tror sig vara bättre än förare i allmänhet på att reagera snabbt och klara av kritiska situationer ökade mellan 2005 och 2008 [10]. Det faktum att många anmäler sig till förarprov innan de uppnått målen kan tolkas som en indikation på att de inte gör en realistisk skattning av den egna förmågan eller att de inte insett vilka mål de förväntas uppnå.

3.2.4.3. *Önskat läge*

En förare som gör en realistisk skattning av den egna förmågan samt kraven och farorna i trafiksituationen har bättre förutsättningar för säker körning. En förare som reflekterar över sin utveckling och sin roll som förare har också större utvecklingspotential. Om man vid en sådan reflektion drar slutsatsen att lärandet behöver anpassas är det bra om det sker tidigt i processen. Genom att synliggöra och ifrågasätta sina egna beteenden och attityder kan den blivande föraren vidta åtgärder för att förändras och samtidigt få viss insikt i andra förarens beteenden.

Självvärderingen bör vara med som ett naturligt inslag under hela utbildningen. Även om det funnits med i kursplanen sedan 2006 har det inte definierats som ett självständigt moment i utbildningen. Eftersom introduktionsutbildningen föreslås tas bort måste vikten av och möjliga former för självvärdering betonas i handledarutbildningen och i information i den digitala plattformen. Självvärdering i form av allmänna reflektionsfrågor föreslås också ingå i plattformen. Riskutbildningen är ett utmärkt tillfälle för självvärdering, men eftersom den kommer i slutet av förarutbildningen är det för sent att då introducera självvärdering.

De blivande förarna bör få information och tidigt vänjas vid självvärderingstanken och vid att reflektera över sig själva som personer och förare. Om man vid en sådan reflektion drar slutsatsen att lärandet behöver anpassas är det bra om detta sker tidigt i processen. Betydelsen av att tidigt kunna anpassa utbildningen gäller inte bara dem som har någon typ av inlärningssvårigheter eller neuropsykiatrisk diagnos. Alla blivande förare vinner på att få feedback och att reflektera över sin inlärning. Genom att synliggöra och ifrågasätta sina egna beteendetendenser och attityder kan man vidta åtgärder för att förändras och samtidigt få viss insikt i andra förarens beteenden. För att kunna göra en realistisk självvärdering av sin kompetens behöver man öva upp sin förmåga till det och få bra återkoppling. Vägledningstillfällen ger också möjlighet att tydliggöra målen, exempelvis när det gäller miljövänlig körning.

Då det andra vägledningstillfället genomförs före riskutbildning 2 bör det förhindra att blivande förare anmäler sig till riskutbildningen utan att ha de färdigheter som krävs för att kunna tillgodogöra sig undervisningen.

Vid utformningen av vägledningstillfällena användes erfarenheter från det norska förarutbildningssystemet där sådana pass genomförs vid övergången mellan ett steg till nästa [23, 24]. Efter att Norge infört sitt nya system ökade inte bara de obligatoriska undervisningstimmarna vid trafikskola utan även antalet timmar som de blivande förarna frivilligt valde att gå vid trafikskola, vilket man tror delvis kan hänföras till att en god kontakt etablerats vid vägledningstimmarna [25].

3.2.4.4. Genomförande

Före vägledningstillfällena ska den blivande föraren ha fyllt i ett självvärderingsformulär som kan utgöra grund för diskussion med läraren i samband med körning i bil. Tid för respektive tillfälle är 45 minuter inklusive inledande och avslutande samtal. Vid det första vägledningstillfället ligger fokus på teknisk förarfärdighet inklusive miljövänlig körning. Den blivande föraren måste behärska grundläggande färdigheter (som att växla, bromsa och styra) så väl att de är automatiserade och att full uppmärksamhet därmed kan ägnas åt trafiken i stället för åt manövreringen.

Vid det andra vägledningstillfället har den blivande föraren mer förståelse för vad körningen kräver och kan reflektera mer över betydelsen av hur han eller hon själv tenderar att agera och göra bedömningar.

För att få största möjliga nytta av vägledningstillfällena rekommenderas handledaren också att delta vid vägledningstillfällena, men det är inte ett formellt krav. Den blivande föraren får skriftlig dokumentation från vägledningstillfället som kan föras vidare till handledaren.

3.2.5. Riskutbildningar

3.2.5.1. Förslag

Enligt förslaget behålls riskutbildning 1 och riskutbildning 2 som obligatorier med vissa förändringar. Bland annat flyttas faktaförmedlingen i riskutbildningarna till ett digitalt informationspass som myndigheten anordnar före kursstart och i stället avsätts mer tid för interaktiva moment med fokus på insikt och självreflektion. Tiden på plats är tre timmar för riskutbildning 1 och utökas till totalt fyra timmar på plats för riskutbildning 2, och de fysiska kraven på övningsplatserna förändras.

3.2.5.2. Nuläge

Den nuvarande förarutbildningen innehåller två obligatoriska moment:

- riskutbildning 1 som är en teoretisk utbildning med fokus på riskerna med bland annat trötthet, alkohol och droger och annat riskfyllt beteende
- riskutbildning 2 som är en mer insiktsskapande och upplevelsebaserad utbildning som genomförs på en trafikövningsplats.

Riskutbildningarna är obligatorier inom systemet för att säkerställa kunskap inom områden som inte går att mäta vid prov. Eftersom det är svårt att mäta de högre nivåerna i GDE-

matrisen ger en obligatorisk utbildning åtminstone garantier för att området presenterats och att deltagarna getts möjlighet att reflektera över trafiksäkra beteenden och den egna förarrollen.

I VTI:s rapport om den svenska förarutbildningen [15] framkom att fler var negativa till riskutbildning 1 än riskutbildning 2, på grund av det teoretiska innehållet och att kunskapen som förmedlades var sådant som ungdomar redan fått undervisning om i skolan. Denna bild överensstämmer med den genomförda kundanalysen, där få tyckte att man lärde sig något nytt på riskutbildning 1 [6]. Riskutbildning 2 upplevdes däremot som spännande och givande. Rekommendationen från VTI var att lägga ökat fokus på gruppdiskussioner och övningar som involverar alla deltagare [15].

Utbildare har efterfrågat mer tid eftersom det är mycket som ska förmedlas. Det informationstäta innehållet gör det svårt att ta till sig allt. Några har också påtalat att oklarheter och viss överlappning förekommer i kursplanens utformning och innehåll. I dag finns inte heller något tydligt krav på riskutbildarnas pedagogiska utbildning, vilket ger olika tolkningar.

Bristande likvärdighet i riskutbildningarna är ett problem. Inte alla utbildare erbjuder undervisning i säkerhetshall och inte alla övningsbanor är utformade så att det finns utrymme för eleverna att misslyckas på ett säkert sätt.

3.2.5.3. *Önskat läge*

I förslaget om en förändrad förarutbildning betonas självvärdering ytterligare. Det finns en samstämmighet kring att riskutbildningen bör vara obligatorisk även i framtiden. Riskutbildning 1 och 2 ska behållas och utökas med ökat utrymme till interaktion i grupp och för självreflektion.

Förslaget med en förberedande del ger en mer flexibel utbildning då man kan ta till sig information när det passar bäst och i sin egen takt. Det öppnar också upp för nya undervisningsformer och ger mer tid till elevcentrerade och aktiva lärförmer. Förslaget bör leda till en mer likvärdig undervisning där alla får tillgång till säkerhetshall, övningsplats av tillräcklig kvalitet och lärare med pedagogisk utbildning.

Fortkörning eller rattfylla är knappast en följd av att föraren är omedveten om riskerna med hög hastighet eller alkohol. Riskutbildningen som inriktas på droger, alkohol, trötthet, distraktioner och andra olycksorsaker bör förmedla relevanta fakta, men i huvudsak fokuseras på att skapa insikter.

Utbildarna ansvarar för att eleverna kan ta till sig utbildningen. När det gäller språksvårigheter kan det exempelvis ske med hjälp av tolk eller gästföreläsare.

Utbildaren är också ansvarig för att försäkra sig om att deltagarna aktivt deltar. I linje med att skapa funktionsbaserade krav, vilket Transportstyrelsen eftersträvar, är det inte motiverat att föreskriva exakt hur detta ska göras. Det är möjligt att ställa kontrollfrågor för att försäkra sig om att deltagarna genomfört informationspasset, men eftersom det är

insikter snarare än faktakunskaper som eftersträvas är det svårt att mäta måluppfyllelse med hjälp av ett prov. Utbildaren bör därför finna andra former för sin bedömning.

3.2.5.4. Genomförande

Den rena faktaförmedlingen inom riskutbildningen flyttas till en digital informationssession som tillhandahålls av myndigheten via den digitala plattformen före kursstart.

Riskutbildning 1, fortfarande tre timmar som sker på plats, har därmed än större fokus på interaktion i grupp. Eftersom det är en obligatorisk utbildning och höga krav ställs på pedagogisk förmåga i fråga om interaktiva diskussioner och självreflektion, skärps kraven på lärare för riskutbildning 1 till att omfatta minst sex månaders pedagogisk utbildning för lärare.

Riskutbildning 1 ska också omfatta distraktioner och andra möjliga händelseförlopp i olyckor och hur man förebygger dem förutom de redan kända riskerna i form av alkohol och droger. Det förväntas ge mer givande diskussioner. Ytterligare formuleringar i föreskriften ändras för att ge vissa delar mer eller mindre vikt samt lägga till kunskap om tekniska hjälpsystem i bilar.

Riskutbildning 2 utökas till fyra timmar. En minimitid bakom ratten föreskrivs för att öka möjligheten att på egen hand få uppleva problem som kan uppstå vid bilkörning. Genom utbildningsprotokollet och en tydligare anknytning till strukturen för förarutbildningen ska det bli tydligare vilka färdigheter som krävs innan man anmäler sig till riskutbildning 2.

Inom den digitala plattformen finns information om olika utbildare. Om den blivande föraren till exempel har språksvårigheter eller andra behov kan han eller hon söka utbildare som har utbildning på annat språk eller annan anpassning.

Kraven på fordonen ändras inte eftersom insiktsövningar bedöms kunna genomföras även med automatväxlade bilar. Det är ofta inte möjligt att koppla ur säkerhetssystem och stödfunktioner (som ABS, antisladd) på moderna bilar. I den mån säkerhetssystem förekommer i de fordon som används är det dock önskvärt att presentera hur de används och hur man kontrollerar att de fungerar.

Krav på säkerhetshall och utbildningslokal i anslutning till banan införs för riskutbildning 2.

Kraven på övningsbana skärps, en förstudie har redan genomförts [26], och ett förhandsbesked för byggplaner föreslås. Möjligheten till förhandsbesked kräver ytterligare utredning och lagändringar, men skulle innebära mindre risk för att förändringar i anläggningar planeras på ett sätt som strider mot de krav som ställs.

Förändringarna är avsedda att lösa de problem som gäller möjligheten att komma upp i tillräcklig hög hastighet eller möjlighet att misslyckas på ett säkert sätt. Fördelar med säkerhetshallar har tidigare påvisats [27]. Generellt rekommenderas elevcentrerade och aktiva lärförmer [28, 29]. Utbildare kan anknyta till erfarenheter från säkerhetshallar och övningsbana vid diskussionerna och förhoppningsvis uppnå större förståelse för de faktorer som påverkar körningen.

3.3. Proven

3.3.1. Kunskapsprov

3.3.1.1. Förslag

I det förändrade förarutbildningssystemet ska både kunskapsprov och körprov bokas samtidigt men kunskapsprovet ska vara godkänt innan körprovet genomförs. Ett bokat körprov bokas av automatiskt om kunskapsprovet underkänns. Giltighetstiden för ett godkänt kunskapsprov förlängs till fyra månader.

Målgruppen för förslagen kring kunskapsprovet är samtliga blivande förare. Åtgärder kring anpassade prov riktar sig till språksvaga grupper och grupper med diagnoser eller bekräftade nervositets- och koncentrationssvårigheter, till exempel NPF (neuropsykiatriska funktionsnedsättningar).

3.3.1.2. Nuläge

Kunskapsprovet måste idag genomföras innan den blivande föraren kan genomföra ett körprov. Oavsett resultat genomförs körprovet. Från första godkända prov har den blivande föraren i dag två månader på sig att klara båda proven. Tanken med denna regel är att teori och praktik ska följas åt under utbildningen, men det kan medföra att den blivande föraren gör omprov utan att träna ytterligare först.

De som får godkänt på kunskapsprovet får i större utsträckning också godkänt på körprovet i det nuvarande systemet [30] [20].

Godkännandegraden för kunskapsprov minskar totalt sett och skillnaden mellan olika grupper är mycket stor [7]. (Se även förslaget 3.3.3. *Fördjupad återkoppling*.) Förarprovs statistik registrerar inte nationalitet. Dock var godkännandegraden för prov på arabiska 33 procent 2017 jämfört med 53 procent för dem som skrev proven på svenska.

3.3.1.3. Önskat läge

Proven bokas samtidigt, men körprovet bokas av om kunskapsprovet underkänns. Giltighetstiden för ett kunskapsprov förlängs till fyra månader för att ge den blivande föraren möjlighet att bättre förbereda sig vid ett eventuellt omprov för körprov. Åtgärden kan också minska stressen hos blivande förare.

Det ses som önskvärt att utöka andelen frågor som innehåller riskbedömningar (hazard perception). Behovet att ställa frågor kring syftet med olika stödsystem i fordonen ökar när dessa mer avancerade system blir vanligt förekommande.

Förslaget innefattar även ytterligare anpassningar för blivande förare med nervositets- och koncentrationssvårigheter, där målsättningen är att skapa en lugn provmiljö. Exempelvis skulle de lokaler som i dag används för tolk- och muntliga kunskapsprov även kunna användas för dessa prov. Även andra lösningar kan förekomma för att uppnå målet.

Intyg för blivande förare med koncentrations- eller nervositetsvärigheter kan skrivas av till exempel speciallärare eller specialpedagoger, viss personal på trafikskolor eller logopedier och andra specialister inom området.

Det är inte kunskapsprovets utformning som är den främsta anledningen till den låga godkännandegraden hos vissa kundgrupper utan bristen på möjlighet att utbilda sig. Exempelvis så är det svårt att få tag på utbildningsmaterial på andra språk.

Det vore ändå möjligt att utveckla provuppgifterna ytterligare så att de är bättre anpassade till målen i kursplanen. De bör även kunna utvecklas språkmässigt. Då provet studerades efter kursplaneförändringen 2006 rekommenderades att kunskapsprovet borde revideras för att stämma bättre med målen konstaterades att det gamla provet stämde bättre med den gamla kursplanen än det nya provet och den nya kursplanen [31].

3.3.2. Förlängt körprov

3.3.2.1. Förslag

Förslaget är att längden och innehållet på det nuvarande körprovet ses över och eventuellt utökas från nuvarande 45 minuter till 50 - 55 minuter. Detta för att förarprovaren ska få tid att göra en ännu bättre bedömning av den blivande förarens kompetens samt mer tid för inledning och återkoppling efter provet.

Det föreslås också att körprovet endast ska kunna genomföras i ett Trafikverks- eller trafikskolefordon. Begränsningen av provfordon skulle innebära en förbättring av förarprovarens arbetsmiljö och provtagarens säkerhet, eftersom Trafikverkets provfordon alltid har en hög säkerhetsnivå. Möjligen skulle det behövas ytterligare reglering när det gäller säkerhetsnivån på trafikskolefordon, exempelvis högsta ålder för att därigenom exkludera fordon med lägre säkerhetsnivå och miljöklassning.

Begränsningen när det gäller provfordonen innebär också att möjligheten för trafikskolor utan tillstånd att genomföra prov i sina fordon omöjliggörs vilket i sin tur kan begränsa den illegala trafikskoleverksamheten.

Målgruppen för förslaget är blivande förare.

3.3.2.2. Nuläge

Idag är totalt 45 minuter avsatt till körprovet. Denna tid ska omfatta inledande information, inställningar, säkerhetskontroll, körning, avslutning och återkoppling efter provet. Enligt nuvarande regelverk (TSFS 2012:43 12§) ska den blivande föraren köra mot angivet mål eller angiven färdväg under minst 25 minuter av denna tid. Medarbetare på förarprovskontoren har uttryckt att det vore önskvärt med ett längre prov.

När det gäller de fordon med dubbelkommando som inte tillhandahålls av Trafikverket eller en trafikskola med tillstånd har Trafikverket Förarprov fått signaler från förarprovskontoren att dessa fordon i många fall är av äldre modell och därför har en lägre säkerhetsnivå och miljöklassning. Det förekommer också att dessa fordon ibland har säkerhetsbrister när det gäller däck och belysning samt dåligt fungerande dubbelkommandon.

3.3.2.3. Önskat läge

En förlängning av provtiden innebär inte en förändring av hur körprovet genomförs, utan det styrs fortfarande av Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2012:43. Provinnehållet utvecklas vidare och ska möta omvärldsförändringar och nya kunskapsområden som till exempel ny teknik i form av förarstöd. Exakt hur den förlängda provtiden bäst utnyttjas får lämnas till den kommande regelutvecklingen men några möjligheter redovisas här.

Den utökade tiden ger möjlighet till ökad genomlysning av den blivande förarens kompetens samt mer tid för inledning och återkoppling efter provet. Fler möjligheter att kontrollera och följa upp eventuella brister innebär att förarprövaren kan godkänna en körning som kanske i ett tidsmässigt kortare prov hade blivit underkänd, på grund av att tid inte funnits för att följa upp en brist. Utökad tid kan också innebära det motsatta, eftersom mer tid ger möjlighet att få med fler provpunkter och en säkrare bedömning av den blivande förarens kompetens. På detta sätt bidrar ett förlängt prov till en säkrare bedömning och därmed mer trafiksäkra och riskmedvetna förare.

Det är viktigt att den utökade tiden utnyttjas på rätt sätt. Det innebär att fokus läggs på att pröva den blivande förarens kompetens när det gäller farliga trafiksituationer och trafikmiljöer både i landsvägs- och i tätortsmiljö. Detta kan exempelvis handla om vänstersväng på landsväg och infart på väg med hög hastighet. Det kan också omfatta att bedöma den blivande förarens riskmedvetenhet och defensiva körsätt i tätortsmiljö, till exempel att passera en buss vid hållplats, passera skymda korsningar eller uppträdande mot oskyddade trafikanter med mera.

Den längre provtiden kan också vara till fördel på andra sätt. Ett exempel är när den blivande föraren visar sådana brister i sin körning att körningen aldrig kan bli godkänd och då förlängningen av provtiden med fördel kan användas till en mer djupgående återkoppling i avslutningen av provet. Förarprövaren kan förtydliga bristerna och ge tips och råd om hur den blivande föraren bör gå vidare i sin utbildning för att bli en trafiksäker och miljömedveten förare. Denna återkoppling tillsammans med en längre giltighet på godkänt kunskapsprov innebär att den blivande föraren kan känna mindre stress.

Ett annat exempel är att den längre provtiden kan användas för att skapa en lugnare start av körprovet när den blivande förarens uppträdande vid mötet med förarprövaren tyder på att han eller hon är extremt nervös inför provet.

För att den blivande föraren ska få de bästa förutsättningarna vid körprovet ska förarprövaren få information om huruvida kunskapsprovet varit anpassat. Provuupplägget för körprovet ska i dessa sammanhang också anpassas så att den blivande föraren får en så lugn start som möjligt. Det kan exempelvis göras genom att i inledningen av provet välja en så lugn trafikmiljö som provområdet medger.

3.3.3. Fördjupad återkoppling

3.3.3.1. Förslag

Förslaget omfattar en obligatorisk fördjupad återkoppling efter fyra underkända prov av respektive typ. I dag sker endast en kortfattad återkoppling efter kunskapsprov och körprov. Metoden ska vara standardiserad och mallad, men återkopplingen ska ske individuellt.

Målgruppen för detta förslag är blivande förare som av olika skäl inte klarar kunskaps- eller körprov och som behöver uppföljning i form av råd och tips kring sin utbildning eller för att få en bättre struktur i inläringen.

3.3.3.2. Nuläge

Den som får underkänt på kunskapsprovet respektive körprovet får idag en kortare återkoppling efter genomfört prov, både muntligen vid körprov samt i e-post hem efter proven.

Det finns stor skillnad mellan grupper. Den samlade godkännandegraden för alla kunskapsprov januari–oktober 2018 ligger på 43,7 procent, medan resultatet för prov 1 ligger på 61,0 procent. För artonåringar utbildade på trafikskola ligger godkännandet så högt som 78,8 procent. Äldre förare (från 25 år och uppåt) har sämre resultat och gör fler omprov. Denna bild stärks av kundanalysen [6].

NKI (Nöjd kundindex) för förarprövarens återkoppling efter genomfört körprov är 71, medan NKI för information om vad den blivande föraren borde öva mer på efter ett underkänt körprov ligger på 41 [32]. Det första värdet gäller samtliga som gjort körprovet. Det andra gäller enbart dem som fått ett underkänt prov. De senare efterfrågar mer konkreta exempel på hur de ska öva. Utmaningen är att ge bra vägledning utan att utbilda. För kunskapsprov finns ingen motsvarande mätning.

3.3.3.3. Önskat läge

Efter fyra underkända kunskapsprov eller fyra underkända körprov ska den blivande föraren ta del av en fördjupad återkoppling som ett utvecklingsstöd. Stödet är mer omfattande än den enklare återkoppling som ges idag efter prov, och ska göras systematiskt genom att utgå från den blivande förarens provresultat samt hur han eller hon har gått igenom förarutbildningsprocessen. Stödet ges genom standardiserade checklistor och rekommendationer och kräver pedagogisk kompetens. Återkopplingen ska förmedla vad den blivande föraren bör läsa in och träna på och varför detta är viktigt för den framtida körningen. Åtgärden bör betraktas som en del i myndighetens arbete och återkoppling efter genomfört prov och inte som en utbildningsinsats.

Rekommendationen i kundanalysen var att det nya systemet bör ge stöd i form av struktur och erfarenhetsbaserade råd [6]. Detta arbete kan förtydligas och professionaliseras genom förslaget om fördjupad återkoppling. Avsikten är att fånga upp denna grupp i ett tidigt skede och ge anpassat stöd. En tidig satsning på gruppen som misslyckas på kunskapsprovet bedöms ge hävstångseffekter även på körproven samt en bättre utbildningsprocess.

Erfarenheter från tidigare arbete med projektet Fördjupad återkoppling [33] visar att individuellt inriktade insatser ger bättre förståelse för både struktur och ställda krav. Vissa blivande förare drar slutsatsen att de kanske inte ska ta ett körkort, andra får hjälp att

planera sin fortsatta utbildning. I projektet studerades blivande förare som fått underkänt vid tio prov. Ett ingripande tidigare i processen tros ge ökad kund-, samhälls- och organisationsnytta.

Möjligheten till en bättre och automatiserad återkoppling redan efter det första underkända kunskapsprovet ska utredas vidare av Trafikverket.

3.3.3.4. Genomförande

Åtgärden omfattar samtliga blivande förare som genomfört fyra icke godkända prov av samma typ. Återkopplingen genomförs av Trafikverket Förarprov via datoruppkoppling eller per telefon utanför det vanliga kunskaps- eller körprovet. Enligt förslaget ska insatsen tillhandahållas till självkostnadspris. Modeller för standardiserat genomförande tas fram för att komplettera metodiken.

Om den blivande föraren nekar till att genomgå fördjupad återkoppling blir konsekvensen en bokningspärr för nya prov tills återkopplingen är genomförd.

3.4. Efter körkortet

3.4.1. Prövotiden

3.4.1.1. Förslag

Förslaget medför följande förändringar kring prövotiden:

- Prövotiden ska vara två år för alla som tar körkort med behörighet B oavsett om den blivande föraren har körkort med behörighet A1, A2 eller A sedan tidigare.
- En lägre tolerans för återkallelse av körkort ska gälla under prövotiden.

Målgruppen för förslaget är samtliga nyblivna förare.

3.4.1.2. Nuläge

Prövotiden för behörighet B är idag två år, med undantag för dem som sedan tidigare har körkort med behörighet A1, A2 eller A. Prövotiden omfattar inga obligatoriska moment och utnyttjas inte för fortsatt lärande. I de fall körkortet återkallas under prövotiden behöver dock föraren på nytt genomgå riskutbildningarna och förarprov. Prövotiden som infördes 1990 har aldrig utvärderats.

Under de första månaderna är olycksrisken som högst för samtliga nya förare. Olycksrisken avtar markant när att de nya förarna får erfarenhet. Olycksrisken minskar genom att föraren får träna på egen hand ute i trafiken. Detta brukar kallas erfarenhetsparadoxen.

Under 2016 stod åldersgruppen 18-24 år för runt 20 procent av körkortsåterkallelserna. (6 192 av totalt 31 527 körkortsåterkallelser). Under 2016 var 516 303 körkortshavare i åldern 18-24 år av totalt 6 448 662 körkortshavare (8 procent).

3.4.1.3. Önskat läge

Förslaget innebär att det under provotiden inte ska vara möjligt att meddela en varning istället för att för en körkortsåterkallelse eller att det vid synnerliga skäl ska vara möjligt att underlåta att återkalla körkortet eller att sätta en kortare spärrtid än normalt. En sådan ändring skulle gynna trafiksäkerheten och signalera att överträdelser under provotiden tolkas som att den nyblivna föraren inte har de kunskaper och attityder som krävs för att inneha ett körkort.

I EU-projektet BestPoint rekommenderas att man ska ha särskilda villkor för nyblivna förare, till exempel en lägre gräns innan stödåtgärder sätts in [34]. I Norge visar utvärderingen av pricksystemet att sannolikheten att begå nya överträdelser minskar för förare som har så många prickar att de riskerar indragning av körkortet vid nästa överträdelser. Det gäller både nya förare och förare i allmänhet. När man införde att nyblivna förare fick dubbelt så många prickar 2011 minskade olycksrisken mer för dessa än för förare i allmänhet. Det var dock inte möjligt att kontrollera för exponering [35]. Även när det är svårt att se en avskräckande effekt i aggregerade data kan det finnas effekter på individuell nivå. [36].

3.5. Under hela processen

3.5.1. Tillstånd och tillsyn

3.5.1.1. Förslag

För att få bedriva förarutbildning kommer det även fortsättningsvis att krävas tillstånd från Transportstyrelsen. Det kommer att ställas olika krav beroende på vilken eller vilka utbildningar som ska bedrivas. Samtliga tillstånd ska kunna bli föremål för tillsyn av Transportstyrelsen. För tillsyn av den som bedriver förarutbildning ska en årsavgift tas ut. Avgiften består av en grundavgift per typ av tillstånd samt en tilläggsavgift baserad på antalet personer som utbildar.

Följande tillstånd finns i det nya förarutbildningssystemet:

- Trafikskola
- Handledarutbildning för privat övningskörning
- Teoriutbildning
- Vägledningstillfällen
- Riskutbildning (separata tillstånd krävs för riskutbildning 1 respektive 2)

Tillstånd får meddelas en sökande, till exempel ett aktiebolag eller en enskild näringsidkare. Det krävs bland annat att sökanden ska anses lämplig med hänsyn till personliga och ekonomiska förhållanden, samt i övrigt bedömas ha de förutsättningar som krävs för att bedriva den aktuella verksamheten.

En trafikskola ska kunna tillhandahålla en fullständig körkortsutbildning enligt de nationella kursplaner som Transportstyrelsen fastställer. Vid trafikskolan ska det finnas en

trafikskoleansvarig, som även anmäler *trafiklärare* som undervisar. Trafikskoleansvarig och trafiklärare är funktioner som kräver godkännanden av Transportstyrelsen. Krav på trafikskolechef och utbildningsledare tas bort.

Ett tillstånd för trafikskola ger per automatik tillstånd att bedriva teoretisk och praktisk utbildning. En trafikskola kan dessutom söka tillstånd för att bedriva handledarutbildning, vägledningstillfällen samt riskutbildning 1. Detta sker genom att trafikskolan i sin undervisningsplan beskriver hur handledarutbildning och/eller riskutbildning 1 ska bedrivas och förutsätter att de uppfyller övriga krav, till exempel lärarkraven. För vägledningstillståndet ska en plan för genomförandet av vägledningsspassen upprättas.

Det kommer också att vara möjligt att söka tillstånd för enstaka utbildningar (se tabell 1). Exempelvis kan en tillståndshavare endast bedriva teoriutbildning utan att det mer omfattande trafikskoletillståndet innehas. Syftet är att möjliggöra för fler aktörer att ägna sig åt förarutbildningsverksamhet, vilket förväntas ge positiv effekt på de blivande förarnas möjligheter att utbilda sig. Utbildare kan specialisera sin utbildning, till exempel genom att undervisa på olika språk eller för olika lärtilar.

I tabell 1 presenteras verksamhet som kräver tillstånd. Den första kolumnen anger vilka tillstånd som finns i det föreslagna förarutbildningssystemet. I övriga kolumner anges med X vilka utbildningar tillståndet innefattar. Markeringar med (X) innebär att tillstånd kan ges om undervisningsplan eller plan för vägledning godkänns. En trafikskola kan inom sitt tillstånd ansöka om samtliga utbildningar utom riskutbildning 2 som kräver särskilt tillstånd. Det är också möjligt för en tillståndshavare att endast inneha ett tillstånd, t ex för teoriutbildning.

Tabell 1 Verksamhet som kräver tillstånd

	Körning	Teori	Handledar- utbildning	Risk 1	Risk 2	Väg- lednings- tillfälle
Trafikskola	X	X	(X)	(X)		(X)
Teori- utbildning		X				
Handledar- utbildning			X			
Risk B, del 1				X		
Risk B, del 2				(X)	X	
Väg- lednings- tillfälle						X

X = vilka utbildningar tillståndet omfattar

(X) = tillstånd kan ges om undervisningsplan eller plan för vägledning godkänns.

3.5.1.2. Genomförande

Omfattande regelutveckling behöver genomföras för att föreslagna förändringarna ska kunna träda i kraft. I samband med regelutveckling krävs dialog med externa aktörer.

3.5.2. Digital plattform

3.5.2.1. Förslag

Förslaget innebär att en digital plattform skapas för att vägleda den blivande föraren och handledaren. Plattformen ska enligt uppdraget:

- vara ett stöd för blivande förare som går in i förarutbildningssystemet att förstå vad han eller hon behöver kunna för att bli en bra förare
- vara en plattform för information till blivande förare i förarutbildningssystemet
- kunna anpassa innehållet till olika grupper beroende på bakgrund eller speciella behov, till exempel språkanpassning

- vara utformad så att man kan ändra informationen på ett enkelt sätt, eftersom den kommer att vara föränderlig
- vara adaptiv och lätt att uppdatera utifrån ny teknik.

Målgruppen för den digitala plattformen är samtliga blivande förare, utbildare och handledare. I ett nästa steg kan den digitala plattformen utvecklas till att omfatta en abonnerad tjänst för alla förare för att få veta nyheter inom trafiklagstiftningen. På så sätt gynnas ambitionen att lära för livet. För den som av olika skäl inte vill eller kan använda digitala tjänster ska analoga möjligheter finnas.

3.5.2.2. Nuläge

I den kundanalys som genomförts har framgått att både blivande förare och handledare har svårt att hitta en samlad information om hur man gör "från ax till limpa" när man ska ta körkort. Man saknar tydliga riktlinjer om bland annat vad man ska kunna och hur man ska utbilda sig [6].

3.5.2.3. Önskat läge

Den digitala plattformen ska spegla och stödja den föreslagna processen för förarutbildning samt vara ett stöd för att handledare och blivande förare ska kunna följa strukturen i nya förarutbildningssystemet på ett tydligt sätt.

Nyttan med den digitala plattformen:

- Den blir en central utgångspunkt som gör det enkelt att förstå och göra rätt för blivande förare, handledare och utbildare.
- Den är startpunkt för hela körkortsprocessen, till exempel ansökan om körkortstillstånd, handledartillstånd och bokning av prov.
- Ingången möjliggör en direktkanal mellan myndigheter och blivande förare.
- Den ger möjlighet till hög tillgänglighet till samma information för alla medborgare och blivande förare samt möjlighet till individuell anpassning såsom språk och andra varierande förutsättningar
- Den ger samlad konsumentinformation om alla ingående steg och möjliga alternativ för hur man tar körkort och har hög prioritet för att ge så många som möjligt bättre förutsättningar
- Det obligatoriska utbildningsprotokollet som ingår i plattformen förbättrar förutsättningarna för att utbilda sig till en trafiksäker samt risk- och miljömedveten förare.

3.5.2.4. Genomförande

Utveckling och förvaltning av den digitala plattformen bör ske på ett sätt som stödjer de rekommendationer som eSam tagit fram för samverkan mellan myndigheter. eSam är ett medlemsdrivet program för digitalisering av offentlig sektor.

För finansiering av en digital plattform bör tre alternativ utredas vidare.

- Finansiering via körkortsavgifter
- Finansiering via förarprovsavgifter
- Finansiering via anslag

I det fortsatta arbetet behöver utredas vilken av myndigheterna Transportstyrelsen eller Trafikverket som ska vara huvudansvarig för utveckling, ägande och förvaltning av en digital plattform. Oavsett vilken myndighet som har huvudansvaret så behövs ett nära samarbete mellan myndigheterna.

eSam ger vägledning om digital samverkan mellan myndigheter [37], och e-delegationen har en vägledning om finansieringsformer [38]. Dessa två vägledningar bör beaktas i en kommande, fördjupad, finansieringsutredning. Utredningen behöver också ta hänsyn till huvudprojektets vidare arbete med vilka åtgärder eller förslag som ska verkställas och hur dessa åtgärder eller förslag kan komma att utformas.

4. Referenslista

- [1] H.-Y. Berg, "Utvärdering av ett stegvist förarutbildningssystem, STEFUS. Fem kompetensers bidrag till Vägverkets utredningsarbete, 1998-1999.," Väg- och transportforskningsinstitutet, Linköping VTI särtryck 332, 1999, Available: <http://www.diva-portal.se/smash/get/diva2:673694/FULLTEXT01.pdf>.
- [2] C. Stave, J. Nyberg, and N. P. Gregersen, "Utvärdering av miljöinslagen i introduktionsutbildningen för privat övningskörning: en kvalitativ studie av innehåll och effekter," Statens väg- och transportforskningsinstitut VTI rapport 891, 2016, Available: <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:919286/FULLTEXT01.pdf>.
- [3] S. Alger, "Förarutbildningssystem i Sverige och internationellt: en översikt av förändringar och deras effekter," Umeå universitet 2018, Available: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/vag/forarutbildningssystem-i-sverige-och-internationellt-en-oversikt-av-forandringar-och-deras-effekter/>
<https://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/Rapporter/rapport-om-forarutbildning-i-sverige-och-internationellt/>.
- [4] Invandrarindex, "Sverige 2017 vuxna," 2018, Available: <http://www.invandrarindex.se/rapport-sverige-2017-vuxna/>.
- [5] Invandrarindex Västernorrland, "De nya svenskarnas röst.," inte publicerat material 2018.
- [6] Antrop Governo, "Kundanlys förarutbildningen," 2018, Available: <https://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/Rapporter/rapport-om-forarutbildning-i-sverige-och-internationellt/>.
- [7] S. Alger and H. Eklöf, "Samma prov - andra provtagare : En studie av förändringar i körprovresultat och provtagargruppens sammansättning," Umeå universitet, Umeå BVM 66, 2017, Available: <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:umu:diva-142165>.
- [8] *How to choose a driving school.* Available: <https://www.drivingschoolreviews.uk/advice/how-to-choose-a-driving-school>
- [9] Prop. 2003/04:160, *Fortsatt arbete för en säker vägtrafik.* Stockholm: Näringsdepartementet, Regeringskansliet.
- [10] J. Berg and H. Thulin, "Utvärdering av obligatorisk introduktionsutbildning och kursplan B inom svensk körkortsutbildning: delstudie 1: övningens struktur, innehåll och omfattning," VTI rapport 659, 2009, Available: <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:675393/FULLTEXT01.pdf>.
- [11] Transportstyrelsen. (2018). *Bristar i introduktionsutbildning går ut över körkortselever.* Available: <https://transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/brister-i-introduktionsutbildning-gar-ut-over-korkortselever/>
- [12] S. Forward, H. Lindgren, C. Stave, P. Henriksson, and J. Nyberg, "Effekterna av begränsat antal handledarskap : en utvärdering," Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping VTI rapport 974, 2018, Available: <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:vti:diva-13136>.
- [13] S. Forward, J. Nyberg, and P. Henriksson, "Förarprov för personbil: orsaker till den sjunkande godkännandegraden och förslag på åtgärder," Statens väg- och transportforskningsinstitut VTI rapport 916, 2016, Available: <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1054760/FULLTEXT01.pdf>.

- [14] N. P. Gregersen and A. Nyberg, "Privat övningskörning. En undersökning om hur den utnyttjas och om dess för- och nackdelar för trafiksäkerheten," Väg- och transportforskningsinstitutet, Linköping VTI rapport 481, 2002, Available: <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:vti:diva-6343>.
- [15] S. Forward, J. Nyberg, S. Gustafsson, N. P. Gregersen, and P. Henriksson, "Den svenska förarutbildningen: dagsläge och framtidsutsikter," Statens väg- och transportforskningsinstitutVTI rapport 936, 2017, Available: <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1096681/FULLTEXT01.pdf>.
- [16] Prop. 2002/03:55, "Vissa ändrade regler för körkort och alkohol, m.m.," Available: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/proposition/vissa-andrade-regler-for-korkort-och-alkolas-mm_GQ0355.
- [17] N. P. Gregersen, H. Y. Berg, S. Nolen, and A. Nyberg, "Utvärdering av 16-årsgräns för övningskörning," ed: Statens väg- och transportforskningsinstitut., VTI notat 62-1998, 1998.
- [18] S. V. Helman, W. Fildes, B. Oxley, J. Fernández-Medina, and J. Weekley, "Study on driver training, testing and medical fitness," 2017, Available: <http://library.swov.nl/action/front/cardweb?id=343566>.
- [19] A. Palmquist, *Det spelifierade klassrummet*, Upplaga 1. ed. Lund: Lund : Studentlitteratur, 2018.
- [20] Trafikverket, "Statistik förarprov," ed, 2018.
- [21] S. Alger and H. Eklöf, "Trender 1998-2015 avseende förändringen av andelen godkända på körprov för körprovsbehörighet B," Umeå universitet, Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap, beteendevetenskapliga mätningar, UmeåBVM 62, 2016, vol. BVM 62) Available: <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:umu:diva-118837>.
- [22] S. Mynttinen, A. Sundström, M. Koivukoski, K. Hakuli, E. Keskinen, and W. Henriksson, "Are novice drivers overconfident? A comparison of self-assessed and examiner-assessed driver competences in a Finnish and a Swedish sample," *Transportation research part F: Traffic Psychology and Behaviour*, vol. 12, no. 2, pp. 120-130, 2009.
- [23] Statens vegvesen, *Ny føreropplæring 2005. Faglig grunnlag for forskrifts- og læreplanrevisjonen. Håndbok V858*. Oslo: Vegdirektoratet, 2004.
- [24] Statens vegvesen, "Læreplan for førerkortklasse B, B kode 96 og BE " in "Veiledning," Håndbok V851, 2016, Available: <https://www.vegvesen.no/attachment/61490/binary/1151272>.
- [25] F. Sagberg, "Ulykkesinnblanding, kjøreatferd og holdninger blant nye bilførere. Effektevaluering av læreplanen fra 2005 for førerkort klasse B," in "TØI Rapport," TØI Rapport 1287/2013, 2013, Available: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=34299>.
- [26] O. Stenlund, "Slutrapport. Förstudie, utveckling av riskutbildning för behörighet B," Transportstyrelsen TSG 2014-740, 2016.
- [27] A. Nyberg, N. P. Gregersen, S. Nolén, and I. Engström, "Safety halls—an evaluation," *Journal of Safety Research*, vol. 36, no. 5, pp. 429-439, 2005/01/01/ 2005.
- [28] J. Håkansson and D. Sundberg, *Utmärkt undervisning : framgångsfaktorer i svensk och internationell belysning*, 1. utg. Stockholm: Stockholm : Natur & Kultur, 2012.
- [29] CIECA, "Final Report CIECA-RUE Road Use Education Project," CIECA Secretariat, BrusselsMarch 2015 2015, Available: http://www.tri-coachingpartnership.com/uploads/2/3/6/3/23635138/2015-03-19_cieca-rue_final.pdf.
- [30] S. Alger and H. Eklöf, "Uppföljning av sammanhållet förarprov: Utvärdering av effekter av ett sammanhållet teoretiskt och praktiskt förarprov mellan 2007 och

2013," in "BVM," Umeå universitet, Institutionen för tillämpad utbildningsvetenskap, UmeåBVM 60, 2014, vol. BVM 60 Available: <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:umu:diva-99329>.

- [31] T. Stenlund, W. Henriksson, and A. Sundström, "Samstämmighet mellan mål och prov. En studie av det svenska förarutbildningssystemet," Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar, Umeå universitet, BVM BVM 30:2007, 2007, vol. BVM 30 Available: http://www.edusci.umu.se/digitalAssets/59/59506_bvm-nr-24.pdf.
- [32] "Trafikverket Förarprovs NKI januari-september 2018," internt material.
- [33] Trafikverket, "Slutrapport. Projekt Fördjupad återkoppling till kund," Eskilstuna2017.
- [34] S. Klipp, K. Machata, and I. van Schagen, "The EU BestPoint project: getting the best out of a demerit point system," 2013.
- [35] F. Sagberg, R. Ingebrigtsen, and H. B. Sundfør, "Prikker i førerkort ved trafikkovertrædelser. Evaluering av prikkbelastningsordningen," Institute of Transport Economics (TØI), 2016, p. 70p.
- [36] F. Sagberg and R. Ingebrigtsen, "Effects of a penalty point system on traffic violations," *Accident Analysis & Prevention*, vol. 110, pp. pp 71-77, 01 2018.
- [37] E-delegationen, Vägledning för digital samverkan 4.1, 2015. [Online]. Available: <http://www.esamverka.se/stod-och-vagledning/aktuella-vagledningar-a---o/digital-samverkan.html>.
- [38] E-delegationen, Översikt över finansieringsformer för e-förvaltning 2013. [Online]. Available: <http://www.esamverka.se/stod-och-vagledning/vagledningar---arkiv/finansieringsformer-for-e-forvaltning-.html>.

