

FörarpröVAR?

SOU 1993:34

Betänkande av utredningen Förarprövare 2000

the 1990s, the number of people in the UK who are aged 65 and over has increased by 1.5 million (1990-1999) and is projected to increase by a further 1.5 million by 2010 (Office of National Statistics 2000).

There is a growing awareness of the need to develop strategies to meet the needs of the ageing population. The Department of Health (2000) has published a strategy for ageing, which sets out the government's commitment to improve the health and quality of life of older people. The strategy is based on three main principles: (1) to ensure that older people have access to the services they need; (2) to ensure that older people are able to live independently; and (3) to ensure that older people are able to participate in society.

The strategy is based on three main principles: (1) to ensure that older people have access to the services they need; (2) to ensure that older people are able to live independently; and (3) to ensure that older people are able to participate in society. The strategy is based on three main principles: (1) to ensure that older people have access to the services they need; (2) to ensure that older people are able to live independently; and (3) to ensure that older people are able to participate in society.

The strategy is based on three main principles: (1) to ensure that older people have access to the services they need; (2) to ensure that older people are able to live independently; and (3) to ensure that older people are able to participate in society. The strategy is based on three main principles: (1) to ensure that older people have access to the services they need; (2) to ensure that older people are able to live independently; and (3) to ensure that older people are able to participate in society.

The strategy is based on three main principles: (1) to ensure that older people have access to the services they need; (2) to ensure that older people are able to live independently; and (3) to ensure that older people are able to participate in society. The strategy is based on three main principles: (1) to ensure that older people have access to the services they need; (2) to ensure that older people are able to live independently; and (3) to ensure that older people are able to participate in society.

The strategy is based on three main principles: (1) to ensure that older people have access to the services they need; (2) to ensure that older people are able to live independently; and (3) to ensure that older people are able to participate in society. The strategy is based on three main principles: (1) to ensure that older people have access to the services they need; (2) to ensure that older people are able to live independently; and (3) to ensure that older people are able to participate in society.

The strategy is based on three main principles: (1) to ensure that older people have access to the services they need; (2) to ensure that older people are able to live independently; and (3) to ensure that older people are able to participate in society. The strategy is based on three main principles: (1) to ensure that older people have access to the services they need; (2) to ensure that older people are able to live independently; and (3) to ensure that older people are able to participate in society.

The strategy is based on three main principles: (1) to ensure that older people have access to the services they need; (2) to ensure that older people are able to live independently; and (3) to ensure that older people are able to participate in society. The strategy is based on three main principles: (1) to ensure that older people have access to the services they need; (2) to ensure that older people are able to live independently; and (3) to ensure that older people are able to participate in society.



Statens offentliga utredningar
1993:34
Kommunikationsdepartementet

Förarprovare

Betänkande av utredningen Förarprovare 2000
Stockholm 1993

SOU och Ds kan köpas från Allmänna Förlaget som ingår i C E Fritzes AB. Allmänna Förlaget ombesörjer också, på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningskontor, remissutsändningar av SOU och Ds.

Beställningsadress: Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Fax: 08-20 50 21
Telefon: 08-690 90 90

REGERINGSKANSLIETS
OFFSETCENTRAL
Stockholm 1993

ISBN 91-38-13338-5
ISSN 0375-250X

Statsrådet och chefen för kommunikations- departementet

Regeringen bemyndigade den 17 december 1992 chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Mats Odell, att tillkalla en särskild utredare med upp-
gift att överväga vilka som bör utföra förarpröv-
ning m.m. (dir 1992:112).

Med stöd av bemyndigandet tillkallade departements-
chefen den 17 december 1992 som särskild utredare
landshövdingen i Västerbottens län Görel Bohlin.

Den 18 januari 1993 förordnades som sakkunniga
riksdagsledamöterna Elving Andersson och Sten-Ove
Sundström.

Att som experter biträda den särskilda utredaren
förordnades den 18 januari 1993 EG-juristen vid
Vägverket Per Björklund, departementssekreterarna
Christina Hasselberg och Lena Rydén samt avdel-
ningschefen vid Rikspolisstyrelsen Sune Sandström.
Till sekreterare åt den särskilda utredaren för-
ordnades den 11 januari 1993 rådmannen vid läns-
rätten i Västernorrlands län Kjell Skoglund.

Utredningen har antagit namnet Förarprövare 2000.

Utredningen Förarprövare 2000 överlämnar härmed
sitt betänkande (SOU 1993:34) FörarpröVAR?e.

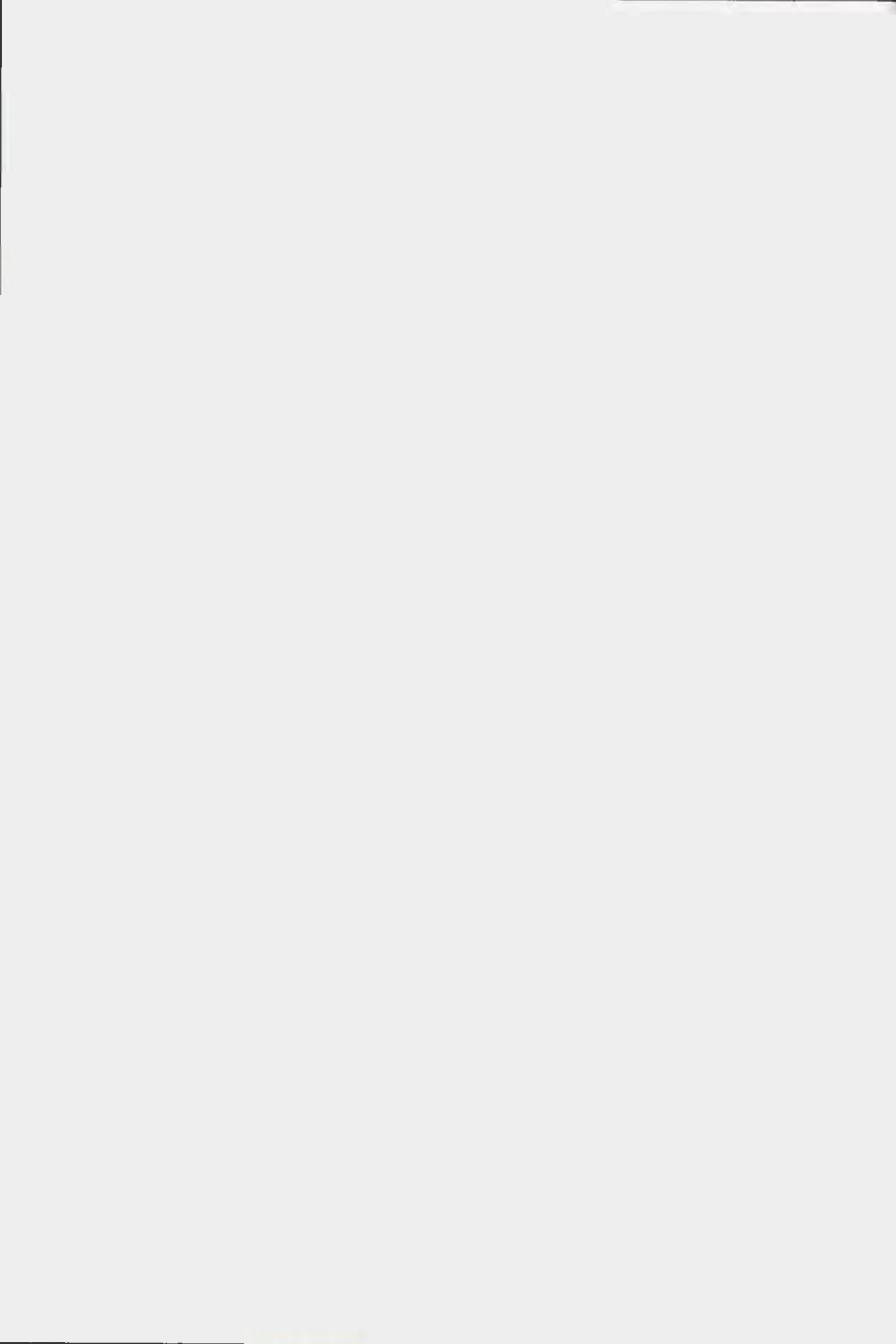
Den sakkunnige Sten-Ove Sundström har avgivit ett
särskilt yttrande.

Den särskilde utredaren avslutar härmed sitt upp-
drag.

Stockholm den 21 april 1993

Görel Bohlin

Kjell Skoglund



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	4
FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	6
1 UTREDNINGSUPPDRAGET	7
1.1 Omfattningen av mitt uppdrag	7
1.2 Arbetet i utredningen	8
2 GÄLLANDE BESTÄMMELSER M.M.	9
2.1 Körkortsbehörigheter	9
2.2 Förarprov	10
2.3 Förarprovare	12
2.3.1 Trafikinspektörer hos VV	12
2.3.2 Gymnasieskolan	14
2.3.3 AMU-gruppen	14
2.4 Traktorkortet	15
2.5 Yrkesproven	15
2.5.1 Det särskilda taxiprovet	15
2.5.2 Bilarbetstidslagstiftningen	16
2.5.3 Yrkestrafiktillstånd	17
2.5.4 Uthyrningsrörelse	18
3 OMFATTNING AV VERKSAMHETEN M.M.	19
3.1 Trafiksäkerhetsverket (TSV)	19
3.1.1 Organisation	19
3.1.2 Förarprov	20
3.1.3 Kostnader och intäkter	21
3.2 Gymnasieskolan	22
3.3 AMU-gruppen	22
3.4 Yrkesproven	22
4 TIDIGARE FÖRSLAG	24
5 BESTÄMMELSER I NÅGRA ANDRA LÄNDER OCH EG	27
5.1 Norden	27

5.2 Några andra länder i Europa	28
5.3 De Europeiska gemenskaperna (EC)	30
6 ÖVERVÄGANDEN	32
6.1 Förarprovets betydelse	32
6.2 Några andra omständigheter att beakta .	34
6.3 Möjliga framtida förarprövare	35
6.3.1 Teoriprovet	36
6.3.1.1 Gymnasieskolan	36
* Synpunkter på gymnasieskolan som teoriprövare	38
6.3.1.2 Den kommunala vuxenutbildningen (Komvux)	42
* Synpunkter på Komvux som teoriprövare	42
6.3.1.3 Trafikskolan	42
* Synpunkter på Trafikskolan som teoriprövare	43
6.3.1.4 AMU-gruppen	46
* Synpunkter på AMU-gruppen som teoriprövare	46
6.3.2 Krav på den/de som skall överta förarprövarverksamheten från VV	46
6.3.2.1 Polisen	47
* Synpunkter på polisen som förarprövare	49
6.3.2.2 Länsstyrelsen	51
* Synpunkter på länsstyrelsen som förarprövare	52
6.3.2.3 Aktiebolaget Svensk Bilprovning (ASB)	52
* Synpunkter på ASB som förarprövare	53
6.3.2.4 En ny organisation	55
* Synpunkter på en ny organisation som förarprövare	55
6.4 Yrkesproven	57

7 FÖRSLAGET	58
8 KOSTNADER OCH FINANSIERING	61
8.1 Kostnader för förarproven	61
8.1.1 Gymnasieskolan	61
8.1.2 En ny myndighet	61
8.2 Kostnader för yrkesproven.	62
8.3 Finansiering av samtliga prov.	62
8.3.1 Gymnasieskolan m.m.	62
8.3.2 Den nya myndigheten	63
SÄRSKILT YTTRANDE	65
BILAGOR	66
1. Direktiven	
2. Kursplan: Trafikinspektörsutbildning, 10 poäng	
3. Omfattningen m.m. av TSV:s distrikts- organisation	
4A. Timplan för gymnasieskolans nationella program	
4B. Nationellt fastställda grenar på de nationella programmen	
5. Exempel på en kursplan för trafikutbildning i gymnasieskolan	
6. Inventering av lokaltillgången i händelse av en sammanslagning med polisen	

SAMMANFATTNING

Uppdraget

Min huvuduppgift har varit att förslå någon/några som kan överta Vägverkets (VV) roll som förarprövare.

Framtida förarprövare

Min grundläggande inställning är att förarprövandet skall hållas samman med förarutbildningen, dvs. att samma organisation handhar båda dessa verksamheter. Jag har dock funnit att det finns en rad skäl, främst ekonomiska, mot att för närvarande föreslå att körprovet överförs till utbildaren. Teoriprovet däremot bör kunna överlämnas till utbildaren. I fråga om gymnasieskolan föreligger inget hinder mot att kommunerna anordnar provverksamhet inom ramen för en trafikantutbildning. För att kunna överlämna till trafikskolor och AMU-gruppen att anordna teoriprover krävs en ändring i körkortslagen (1977:477, KKL). Det bör även krävas ett särskilt tillstånd för att få handha denna verksamhet.

De möjligheter att avlägga prov som jag ovan redogjort för kommer inte att kunna införas inom den närmaste tiden. Inte heller kommer de framtida förarprövare kunna omfatta alla kategorier av körkortsaspiranter. Det krävs därför en organisation som skall utgöra basen i förarprövarverksamheten. Jag har granskat vissa myndigheter och bolag som jag bedömt ha möjlighet att överta VV:s roll som förarprövarverksamheten - polisen, länsstyrelsen och Aktiebolaget Svensk Bilprovning (ASB). De överväganden som jag därvid gjort visar att visserligen är både polisen, länsstyrelsen och ASB möjliga som huvudmän för förarproven, men i samtliga fall föreligger det dock omständigheter som gör dem mindre lämpliga. I fråga om polisen är det främst polisens inställning att polisverksamheten bör renodlas som enligt min uppfattning motsäger ett övertagande. I länsstyrelsens fall är det bl.a. det pågående reformarbete som jag bedömer gör att en handlägningsuppgift av detta slag inte torde passa in i verksamheten. För ASB är det avgörande hindret att bolaget idag främst har sin verksamhet inriktad mot teknisk kontroll och att bolaget kan komma att utsättas för konkurrens.

Sammantaget har mina överväganden lett mig fram till att föreslå att det tillskapas en ny myndighet som skall handha förarprovverksamheten. För myndighetsformen talar att förarprövarverksamheten men även andra uppgifter som myndigheten skall svara för, t.ex. tillsyn och kontroll av trafikskolor, är frågor om myndighetsutövning, som det passar mindre bra att ett bolag handhar. Myndigheten skall ha en enkel organisatorisk uppbyggnad. Myndigheten skall

ha hand om de uppgifter som följer av VV:s regionala organisation vad avser förarproven. Även de övriga uppgifter som tillkommer trafikinspektörerna, t.ex. tillsyn av trafikskolorna kan överföras till den nya myndigheten. En sådan myndighet kan även svara för de övriga proven inom yrkestrafiklagstiftningen som mina direktiv omfattar.

För att kunna använda den buffert som bilinspektörerna utgör i förarprövarverksamheten bör även den yrkesgruppen överföras till den nya myndigheten. Den nya myndigheten kan träffa överenskommelser med VV och/eller polisen om samarbete vid fordonskontroller. En sådan lösning följer väl regeringens överväganden i trafiksäkerhetspropositionen om att VV skall kunna träffa överenskommelser med andra om att ställa tekniker till polisens förfogande.

En lösning med en egen myndighet är också skonsam mot den personal, som nyligen utsatts för en omfattande och påfrestande förändring av sin arbets-situation. Mina redovisade förslag om en i framtiden utbyggd förarprövarverksamhet får anses medföra att de förändringar som skall göras inom kort inte blir alltför omfattande i förhållande till vad som i ett längre perspektiv skall förändras.

Myndigheten skall tillämpa de föreskrifter som VV utfärdar men bör vara fristående i förhållande till VV vad avser de operativa uppgifterna. Det finns dock inget som hindrar att det finns ett samarbete i exempelvis administrativa frågor. Den nya organisationen bör dock vara helt fristående både vad gäller sitt ansvarsområde och arbetsgivarrollen.

Verksamheten i den nya myndigheten kan finansieras genom de avgifter som aspiranterna har att avlägga inför provet.

Enligt mina bedömningar bör en ny myndighet vara det bästa alternativet såväl från verksamhetssynpunkt som kostnadssynpunkt. Jag föreslår således att en ny myndighet tillskapas.

FÖRFATTNINGSFÖRSLAG

* Förslag till ändrad lydelse av 32 § körkortslagen (1977:477)

32 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag och föreskrifter om undantag från lagen. Detsamma gäller föreskrifter om förarutbildning och om sådan registrering som behövs för tillämpningen av lagen. Regeringen får även meddela föreskrifter om utländska körkorts giltighet i landet

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i det enskilda fallet medge undantag från denna lag.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får överlämna till ett aktiebolag att besluta i fråga om förarprov för att erhålla körkortsbehörighet och utfärda sådant bevis som avses i 16 § körkortsförordningen(1977:772).

* Förslag till ändring av 5 kap. 11 § gymnasieförordningen (1992:394)

11 § Som individuellt val skall eleven erbjudas varje ämne och kurs som förekommer på ett nationellt program i kommunen. Även hemspråk **och trafikantutbildning** kan förekomma som individuellt val.

* Andra författningsändringar följer av att VV i författningar som berör de arbetsuppgifter som mitt förslag berör skall ändras till namnet på den nya myndigheten.

1. UTREDNINGSUPPDRAGET

1.1 Omfattningen av mitt uppdrag¹

Mitt uppdrag är att föreslå vilka som i framtiden bör utföra förarprov för de olika körkortsbehörigheterna och om denna organisation även kan utnyttjas vid anordnande av sådana skriftliga prov i yrkeskunnande som redan föreskrivs eller avses införas för yrkesmässig trafik. Jag bör också ta ställning till om den som anordnar viss utbildning även skall förrätta provet.

Uppdraget har som en utgångspunkt att VV bör vara föreskrivande myndighet för de olika förarprövarverksamheterna och i tillämpliga delar utöva tillsyn över förarprövarverksamheten samt utfärda körkort m.m. Vid överföring av verksamheten till ett icke statligt organ skall beaktas eventuella konsekvenser i ett EG-perspektiv. Jag har även att beakta den regionala balansen.

Bakgrunden till uppdraget är att riksdagen anser att en tydlig organisatorisk åtskillnad skall göras mellan föreskrivande och tillämpande uppgifter på körkortsområdet. I den proposition² som riksdagen tog ställning till föreslogs att en sådan åtskillnad kunde uppnås inom Vägverket (VV). Riksdagen ansåg dock att förarprovningen skall flyttas från verket och uppdrog åt regeringen att snarast redovisa ett förslag till lösning av frågan³.

Det bör observeras att riksdagens beslut inte omfattar VV:s bilinspektörer. De flesta bilinspektörer besitter förarprövarkompetens och nyttjas i viss utsträckning för sådana uppgifter vid hög belastning. Jag har funnit skäl att involvera bilinspektörerna i mina överväganden.

Inte heller innefattas i mitt uppdrag den utbildning som föregår provet. Inför ställningstagandet till den organisatoriska hemvisten för förarprövarna har jag dock haft anledning att även beröra denna.

Jag har tolkat mitt uppdrag så att den förarprövarverksamhet som redan idag handhas utanför VV, nämligen hos försvarsmakten och inom gymnasiskolans fordonstekniska utbildning inte skall omfattas av mina överväganden utan kvarbli hos dessa. Jag kommer därför inte att närmare redogöra för de militära förarprövarnas verksamhet. Däremot har jag

¹ Mina direktiv, dir 1992:112, framgår i sin helhet av bilaga 1

² Prop. 1992/93:2 om vissa organisatoriska frågor inom trafiksäkerhetsområdet

³ 1992/93:TU4 Vissa trafiksäkerhetsfrågor, rskr. 1992/93:58

haft anledning att något beröra den förarutbildning som sker inom gymnasieskolan

1.2 Arbetet i utredningen

Regeringen gavs kort tid att inför riksdagen redovisa detta uppdrag. Jag har därför sökt en lösning som utan större svårighet kan förverkligas omedelbart och som innebär så små ingrepp som möjligt i den nuvarande organisationen. Jag har därvid haft i åtanke att mina ställningstaganden skall vara skonsamma för den personal som nyligen genomgått en omfattande omställningsprocess och därför sökt belysa deras arbetssituation något närmare. Jag har även arbetat med framtida utvecklingsmöjligheter för förarprövandet.

Det är min uppfattning att det bör finnas flera aktörer inom detta område. I denna del av mitt arbete har det funnits anledning att gå tillbaka i tiden och ta del av vad som tidigare föreslagits inom verksamhetsområdet, men även att göra en utblick över Norden och Europa i övrigt. Jag har även haft att beakta EG:s regler. Kunskapsinhämtandet har skett genom de experter som ingått i utredningen och genom kontakter med myndigheter och andra som berörs av detta verksamhetsområde.

Jag har under utredningens gång sammanträffat med olika myndigheter, bolag och enskilda som har intresse och synpunkter på den framtida förarprövarverksamheten bl.a. Vägverket (VV), Aktiebolaget Svensk Bilprovning (ASB), Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR), Trafikskolornas Riksorganisation (TR), Taxi Stockholm, företrädare för Tullängsskolan och Högskolan i Örebro samt Järnvägsinspektionen. Rikspolisstyrelsen (RPS) och Utbildningsdepartementet har varit representerade i utredningen.

Jag har sammanträffat med de fackliga organisationerna, Statstjänstemannaförbundet och Ingenjörsförbundet vid två tillfällen.

Till utredningen har inkommit skrivelser från bl.a. Örebro kommun angående en förarprövarutbildning⁴, Lycksele kommun om utbildning av trafiklärare, AMU-gruppen i frågan om körkortsutfärdande i kristider, STR om förändring av förarprovverksamheten, TR om förarproven. Vidare har Biluthyrningsbranschens Riksförbund, AMU-gruppen, Svenska Åkeriförbundet och Taxi Stockholm inkommit med skrivelser som beskriver utbildning och prov inom respektive organisation.

⁴ Denna skrivelse har även överlämnats till utredningen av departementet, K93/262/3

2. GÄLLANDE BESTÄMMELSER M.M.

2.1 Körkortsbehörigheter

Körkortet innebär en licensiering. Bil dvs. personbil, lastbil och buss samt terrängvagn, motorredskap klass I och motorcykel får föras av den som har körkort för fordonet i fråga.

Körkort utfärdas i 15 klasser bestående av olika kombinationer av behörigheterna A-E:
A, B, AB, BE, ABE, BC, ABC, BEC, ABEC, BECE, ABECE, BECDE, ABECDE, BECEDE, ABECEDE.

Behörighet A avser lätt eller tung motorcykel. B-behörigheten, som är den grundläggande behörigheten, omfattar personbil, lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon samt terrängvagn och motorredskap klass I. Med behörigheten C får innehavaren framföra tung lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon. För att få framföra buss erfordras behörigheten D. Behörigheten E avser tillkopplat släpfordon, oavsett antal och vikt.

Behörigheten TAXI ger rätt att framföra personbil, lätt lastbil eller terrängvagn, dvs. fordon som omfattas av behörigheten B, i yrkesmässig trafik för personbefordran. Även behörigheten D ger denna rätt.

Övningskörningsåldern är kopplad till olika fordonsslag på följande sätt: 16 år lätt motorcykel, 17 år och 6 månader tung motorcykel, personbil eller lätt lastbil utan tillkopplat tungt släpfordon, 18 år för körning med personbil eller lätt lastbil med tillkopplat tungt släpfordon eller tung lastbil, 19 år för buss.

I proposition 1992/93:161 om trafiksäkerheten på vägarna inför 2000-talet har regeringen föreslagit att övningskörningsåldern för behörigheten B skall sänkas till 16 år. Ändringen avses kunna träda i kraft den 1 juli 1993. Riksdagen kommer att behandla propositionen senare under våren.

Vid tidpunkten för utlämnande av körkort skall aspiranten enligt 12 § KKL ha uppnått 16 år för behörigheten A, 18 år för behörigheten B, 19 år för behörigheterna C, E och TAXI samt 20 år för behörigheten D.

Utbildning för behörigheterna A, B och TAXI sker i trafikskola eller privat. Utbildning för behörigheterna C och CE sker, förutom i trafikskola och privat, även i gymnasieskolan⁵ - bl.a. i 2-årig fordonsteknisk linje i "gamla" gymnasieskolan och 3-årigt fordonsprogram, transportgrenen i den re-

⁵ I vissa gymnasieskolor ges särskilda kurser avseende DE-behörighet.

formerade gymnasieskolan - samt hos AMU-gruppen. Den senare utbildar även för behörigheten DE. Utbildning för DE-behörighet kan även ske i trafikskola och privat. Gymnasieskolan och AMU-gruppen ger en mer omfattande utbildning, en yrkesförarutbildning, vilken innefattar andra moment än de rent behörighetskrävande. Vidare förekommer viss påbygg-nadsutbildning inom Komvux.

Trafiksäkerhetsverket (TSV) numera Vägverket (VV) har utarbetat kursplaner för de olika behörigheter-na. Dessa används av trafikskolorna samt vid privatutbildning. För gymnasieskolans utbildning beslutas kursplaner av Statens skolverk efter samråd med VV. Denna kursplan används även vid Komvux.

2.2 Förarprov

Kontrollen av att en bilförare uppfyller de praktiska och teoretiska förutsättningarna för innehav av förarbehörighet sker genom ett förarprov. Så sker alltid då behörigheten erhålls för första gången. I vissa fall sker kontrollen genom förarprov ånyo om bilförarens behörighet återkallats och denne åter önskar förvärva behörighet.

Bestämmelser om förarprovet återfinns i 13 och 14 §§ körkortslagen (1977:477, KKL) och i 16 - 20 §§ körkortsförordningen (1977:772, KKF).

Enligt 13 § KKL får sökanden godkännas och körkort lämnas ut endast till den som uppfyller trafiksäkerhetskraven i 14 § KKL⁶. Därì anges:

"14 § Förarprovet avser:

1. sökandens kunskaper om vägtrafikens utveckling, trafiksäkerhetsfrågornas betydelse, trafikolyckornas orsaker, omfattning och karaktär samt vikten av ett ansvarsmedvetet och hänsynsfullt uppträdande i trafiken,
 2. sökandens kunskaper om gällande trafikföreskrifter, den verkan från trafiksäkerhetssynpunkt som sjukdom, uttröttnings och stimulerande eller bedövande ämnen, särskilt alkoholhaltiga drycker och narkotika, medför på den mänskliga organismen,
 3. sökandens kunskaper om konstruktionen och verkningssättet hos fordon av det slag som ansökan avser,
 4. sökandens förmåga att i landsvägs- och gatutrafik föra fordon av det slag ansökan avser,
 5. sökandens sinnesnärvaro och omdömesförmåga.
- I fråga om körkort för behörigheten E avser provet även sökandens kunskaper om de särskilda trafiksäkerhetsrisker som föreligger, när fordon förs med tillkopplat släpfordon."

Hos VV kan körkortsaspiranterna avlägga prov för samtliga behörigheter. Olika tider på året är ef-

⁶ Det krävs även att sökanden uppfyller ålderskravet i 12 § KKL

terfrågan på prov olika stora⁷. Normalt är efterfrågan större under våren och vissa månader under hösten.

Förarprov kan avläggas för följande behörigheter och kombinationer därav: A, B, BE, C, CE, DE⁸ och TAXI. TSV har utfärdat föreskrifter om de krav som skall uppfyllas för godkänt prov. Kraven är kopplade till de olika kursplanerna. TSV har också utfärdat föreskrifter om de bedömningsnormer som prøvarna skall tillämpa.

Förarprovet kan avläggas inför tjänsteman från VV. Prov kan även avläggas inför befattningshavare vid försvarsmakten som har förordnats att förrätta förarprov samt inför lärare i gymnasieskolan som ger utbildning för avläggande av förarprov och för vissa lärare inom AMU-gruppen⁹, nämligen lärare i yrkesförarutbildning som bedrivs på uppdrag av arbetsmarknadsverket. I gymnasieskolan kan förarprovet avläggas som delprov under utbildningens gång. Så görs även vid AMU-gruppens förarutbildning.

Förarprovet består av ett teoriprov och ett körprov.

Teoriprovet sker skriftligen. Grundprovet består av 40 frågor avseende de olika områdena i kursplanen. För godkänt resultat krävs för behörigheterna A, B och BE minst 36 rätta svar¹⁰. Möjlighet finns att göra provet muntligt (A, B och BE) och även med hjälp av tolk. Provtiden bör inte överstiga 45 minuter (grundprovet). För kompletteringsprov, dvs. för prov för ytterligare behörigheter, får tiden förlängas med 15 minuter för resp. behörighet.

Teoriprovet omfattas av sekretess enligt 4 kap. 3 § sekretesslagen (1980:100) då provet är ett standardiserat prov, vars syfte går förlorat om det inte hemlighålls. Aspiranten ges efter provet möjlighet till en genomgång av provet tillsammans med förarprövaren för förståelse av rättningen. Trots den sekretess som gäller finns det likväl möjlighet att anskaffa pärmar med i det närmaste identiska frågor som frågorna i VV:s provkataloger.

Körprovet genomförs under cirka 25 - 30 minuter. För att få avlägga körprovet krävs att sökanden godkänts vid teoriprovet. Provet utformas så att så

⁷ Se vidare tabell 3 i avsnitt 3.1.2

⁸ I prop. 1992/93:161 har föreslagits att behörigheten E skall frikopplas från behörigheten D så att ett särskilt prov måste avläggas för behörigheten DE. Enligt nuvarande tillämpning ges nämligen behörigheten E automatiskt när behörigheten D erhålls.

⁹ TSV:s föreskrifter om förarutbildning inom arbetsmarknadsutbildningen, TSVFS 1987:2

¹⁰ Under vissa förutsättningar kan även 30 rätta svar räcka för godkänt prov.

många som möjligt av de från trafiksäkerhetssynpunkt viktiga momenten testas. För att detta skall kunna ske erfordras att gatunätet i provorten bl.a. innehåller huvudled/icke huvudled, enkel och dubbelriktade gator samt gator med flera körfält, signalreglerad korsning i kombination med övergångsställe, obebokat övergångsställe/cykelöverfart, korsningar med mycket begränsad sikt och med stopp- och väjningsplikt samt där högerregeln gäller. Vidare bör det omkringliggande landsvägsnätet innehålla vägar med olika beläggningar, siktförhållanden, bredd och sträckning, samt dubbelriktad 90-väg med av- och påfarter på både höger och vänster sida. Det skall således vara sådana förhållanden att det "alltid" förekommer annan trafik i hela provområdet. Miljön för yrkesförarbehörigheterna skall vara än mer kvalificerad för att medge en tillfredsställande bedömning av provet. Vidare skall provmiljön vara av en sådan omfattning att det inte går att lära sig provsträckan utantill.

Enligt 106 § KKF kan ett beslut i fråga om godkännande vid förarprov inte överklagas.

Den som förrättar förarprov skall vid ett godkännande av aspiranten utfärda ett bevis om detta. Detta bevis gäller till dess körkort utfärdats, dock i högst tre månader. För utfärdat körkort för nyblivna körkortshavare gäller en provotid av två år. Vid återkallelse av behörigheten under provtiden krävs alltid nytt förarprov för att man åter skall få behörighet.

Det ställs vissa krav på den som skall ha körkort i fråga om dennes personliga förhållanden exempelvis om denne är känd för ett nyktert levnadssätt och om det kan antas att han som förare kommer att respektera trafikreglerna. Vidare skall aspiranten uppfylla vissa medicinska krav. Frågan om körkortstillstånd prövas av länsstyrelsen. Sådant tillstånd erfordras för att få övningsköra om inte övningskörningen sker i trafikskola, gymnasieskola eller i samband med utbildning vid försvarsmakten.

2.3 Förarprovare

För närvarande förekommer förarprovare hos VV, gymnasieskolans fordonstekniska linje, försvarsmakten och AMU-gruppen. Jag kommer i det följande att kort beskriva de olika förarprovarnas förhållanden.

2.3.1 Trafikinspektörer hos VV

Rekryteringen av trafikinspektörer har skett centralt hos TSV. Redan vid rekryteringen har det dock varit bestämt var i landet tjänsten skulle vara placerad. VV avser att tillämpa motsvarande rutin. Det är vanligen poliser, trafiklärare/utbildningsledare och personer med teknisk bakgrund som sökt

tjänst som trafikinspektör. Även personer med annan pedagogisk utbildning har rekryterats.

Den som anställs som trafikinspektör genomgår en utbildning som anordnas av VV¹¹. Den omfattar i sin senaste utformning 15 veckor (10 poäng). Under åren 1986 - 1992 utbildades totalt 63 förarprövare. Utbildningens syfte är att deltagaren därefter självständigt skall fungera som trafikinspektör för att förrätta förarprov. Behörigheten efter denna utbildning omfattar samtliga behörigheter i teori-provet och behörigheterna B och TAXI i körprovet.

Utbildningen är indelad i fyra huvudavsnitt. Huvudavsnittet Författningsskunskap (3 poäng) innehåller avsnitt om de olika trafikförfattningarna och om regler om körkort. Psykologi-trafikpsykologi/Human Factors (3 poäng) innehåller delavsnitten utvecklingspsykologi, perceptionpsykologi, socialpsykologi, kognitiv psykologi och ett avsnitt om människans möjligheter och begränsningar. I huvudavsnittet Pedagogik (3 poäng) studeras pedagogikens allmänna grunder, vuxenpedagogik, systemtänkandet i trafikutbildningen, utbildningsmål m.m., undervisarens roll i trafiksäkerhetsarbetet samt normer och attityder. Huvudavsnittet Trafiksäkerhetsproblem (1 poäng) berör trafiksäkerhet m.m. En kursöversikt framgår av bilaga 2.

Vidareutbildning för examinationsrätt i de övriga behörigheterna sker efter hand.

Trafikinspektörerna är placerade i VV:s regionala organisation. Det finns f.n. 136 trafikinspektörer. Därtill kommer sju personer med chefsuppgifter som har förarprövarkompetens, således totalt 143 prövare.

Utöver förarprövaruppgiften har de trafikinspektörer som erhållit särskild utbildning för uppgiften också till uppgift att utöva tillsyn över trafikskolorna. De har även andra tillsyns- och tillståndsuppgifter.

Till den regionala organisationen hör också bilinspektörer som till sin huvudsakliga uppgift har att delta i fordonskontroll på väg, s.k. flygande inspektion. I tider av hög belastning på förarprovssidan används de bilinspektörer som har kompetens att utföra förarprov - 48 av totalt 55 inspektörer - även i förarprövarverksamheten.

Arbetsmiljön för bl.a. trafikinspektörer vid TSV:s distrikts- och stationskontor i Sätra har undersökts av Statshälsan¹². Enligt vad jag erfarit har det inte genomförts någon annan undersökning om yrkesgruppens arbetsmiljö. Med tanke på omfattning-

¹¹ Även de militära förarprövarna genomgår VV:s utbildning.

¹² Hälsö- och arbetsmiljöundersökning vid trafiksäkerhetsverket, hösten -88, en rapport från Statshälsan

en av denna undersökning - totalt 42 personer, därav 14 trafikinspektörer och 10 bilinspektörer - bör dock inte alltför långtgående slutsatser dras av undersökningen. Jag har funnit anledning att redovisa resultaten av undersökningen för att visa vilka besvär som kan förekomma i arbetet som förarprövare.

Av redovisningen framgår bl.a. följande. Både trafikinspektörer och bilinspektörer upplevde olycksrisken som stor. Inom många av de områden som undersökningen omfattade - bl.a. symptom på trötthet, sömnproblem, hjärtklappning - ansåg en betydligt större andel av personalen vid de båda kontoren i Sätra än i undersökningens referensgrupperna att besvären orsakades av arbetsmiljön. I fråga om den psykosociala miljön uppgav trafikinspektörerna bl.a. att de hade för mycket att göra och att de ofta hade ont om tid. En majoritet ansåg att arbetet var ganska ensidigt. En hög arbetsbelastning sammantaget med besluten att underkänna aspiranter upplevdes som ett problem. Som positiva faktorer uppgavs att arbetet upplevdes som engagerande och stimulerande samt att samarbetet i gruppen var gott.

2.3.2 Gymnasieskolan

I gymnasieskolan examineras till C- och CE-behörigheter. Som angetts tidigare är det läraren på den utbildningslinje/program, som handhar fordonsutbildningen som examinerar elever både i teori- och körprov, eftersom utbildningen leder fram till en särskild yrkesutbildning. Det finns cirka 80 yrkeslärare med ansvar för förarutbildningen. Vanligen sker examinationen löpande under utbildningens gång. Lärarna genomgår fortbildning anordnad av VV (tidigare TSV) och/eller fackbranschen.

2.3.3 AMU-gruppen

Inom AMU-gruppen examineras till C, CE och DE-behörigheter. Det är, som tidigare nämnts, vissa lärare som i sin anställning har rätt att examinera eleverna.

I propositionen 1992/93:152 har föreslagits att AMU-gruppen skall ombildas till aktiebolag fr.o.m. den 1 juli 1993. Förslaget innebär att en koncern med ett moderbolag och ett antal dotterbolag tillskapas. Till följd därav föreslås i propositionen att bolagen inom AMU-gruppen inte längre kommer att utföra förarprov. Som skäl anger departementschefen att "när verksamheten hos AMU-gruppen nu övergår till aktiebolag är det enligt min uppfattning foljdriktigt att de bestämmelser om förarprov m.m. som gäller för andra enskilda som yrkesmässigt bedriver förarutbildning också bör gälla för det

nybildade bolaget". Riksdagen har beslutat enligt propositionen.¹³

Vidare anges i propositionen att AMU-gruppen ingår som en del av totalförsvarets civila del inom funktionen Arbetskraft, för vilken AMS är ansvarig myndighet. Efter bolagsbildningen bör motsvarande roll tillkomma gruppen som aktiebolag. AMU-koncernens ansvar bör regleras i ett avtal med staten.

2.4 Traktorkortet

Det finns ett särskilt traktorkort som ger rätt att föra traktor med gummi hjul och motorredskap klass II på väg. Åldersgränsen är 16 år. Om det föreligger särskilda skäl är åldersgränsen 15 år. Kursplanen för utbildningen har fastställts av TSV. Förarprovet består enbart av ett teoriprov som omfattar kraven i 14 § 1-3 KKL. Provet avläggs hos VV eller i gymnasieskolan. Det finns även för detta prov utfärdade myndighetsföreskrifter. Länsstyrelsen prövar frågan om traktorkortets utfärdande. Bestämmelser om traktorkort och prov för sådant återfinns i 27 - 31 §§ KKL och 53 - 59 §§ KKF. Kostnaden för att avlägga provet hos VV uppgår till 140 kr.

2.5 Yrkesproven

Under denna rubrik redovisar jag de regler som gäller för de prov för yrkeskompetens som omfattas av mina direktiv. Det är två olika prov för förare och två olika prov för yrkesutövare.

2.5.1 Det särskilda taxiprovet

Regeringen beslöt den 10 december 1992 om en ändring i yrkestrafikförordningen (1988:1503, YTF)¹⁴ om att fr.o.m. den 1.1.1994 gäller, enligt 12 a § YTF, som villkor för att få föra fordon som används i taxitrafik att föraren är godkänd vid ett av Vägverket anordnat skriftligt prov avseende krav på vissa yrkeskunskaper utöver förarbehörigheten. Kraven skall avse kunskaper i bl.a. kartläsning, olika passagerares behov av hjälp samt yrkestrafik- och arbetstidslagstiftningen. Godkännandet skall visas genom en särskild legitimation med namn och fotografi som vid transport av passagerare skall hållas väl synlig. Brott mot bestämmelsen kan föranleda böter. Legitimationen kan inte återkallas.

VV får enligt 17 § YTF meddela föreskrifter om det yrkeskunnande som krävs enligt yrkestrafiklagen (1988:263, YTL) och YTF samt de närmare föreskrifter om förarlegitimation vid taxi. Arbetet med att utforma provet för taxiförare har nyligen påbörjats

¹³ 1992/93:AU6, rskr 1992/93:175

¹⁴ SFS 1992:1387

hos VV. Verket skall enligt ett förslag i proposition 1992/93:106 om åtgärder rörande taxitrafiken särskilt följa upp effekterna av krav på utbildning. Trafikutskottet har behandlat propositionen och föreslagit riksdagen att i denna del lämna det anförda utan erinran¹⁵. Utskottets betänkande behandlas av riksdagen under våren.

Vissa taxiföretag har redan idag utbildning i egen regi för förare som de anställer. Utbildningen innefattar därvid bl.a. taxor och prissättning, service och vikten av ett professionellt uppträdande i trafiken, geografi och gällande trafiklagstiftning. Efter genomgången utbildning och ett skriftligt prov sker ett godkännande och föraren erhåller en legitimation. Den givna legitimationen kan återkallas. Kostnaden för utbildningen uppges uppgå till cirka 1 000 kr.

2.5.2 Bilarbetsstidslagstiftningen

I art. 5 av den europeiska överenskommelsen den 1 juli 1970 om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR)¹⁶ anges bl.a. Om föraren av fordon i godstransport är mellan 18 och 21 år skall föraren inneha ett sådant bevis om yrkeskompetens som är godkänt av den företräggsslutande part inom vars område fordonet är registrerat och som bestyrker att utbildning till förare av fordon för vägtransporter av gods har genomgått. Beträffande persontransporter skall föraren ha fyllt 21 år och i det fall han företar körning utanför en radie av 50 km från den ort där fordonet normalt är stationerat uppfylla minst ett av tre villkor, varav ett är att föraren skall inneha ett av staten godkänt bevis på yrkeskompetens som styrker fullgjord utbildning för förare av fordon avsedda för persontransporter på väg. Vissa bestämmelser i AETR är redan införlivade med svensk rätt genom förordningen (1975:883) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter.

Regeringen har den 18 mars 1993 beslutat om en ny förordning med samma namn att ersätta förordningen 1975:883. Den nya förordningen (SFS 1993:185) har ännu inte trätt i kraft utan detta sker den dag regeringen bestämmer. I 7 § av förordningen i dess nya lydelse anges, att utöver vad som följer av bestämmelserna i KKL, KKF och förordningen om godkännande och utbyte av utländska körkort, skall kraven på yrkeskompetens i artikel 5.1 b andra strecksatsen och artikel 5.2 andra stycket c i AETR för Sveriges del anses vara uppfyllda av den som genomgått en av VV fastställd yrkesutbildning för förare av fordon avsedda för gods- eller personbefordran på väg. VV:s prövning skall avse kursinne-

¹⁵ 1992/93:TU26

¹⁶ Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internes par routier

håll och uppläggning, godkännandeförfarande och krav för godkänt resultat. En genomgången godkänd sådan utbildning skall styrkas genom ett av VV utfärdat intyg.

I art. 5 av förordningen (EEG nr 3820/85) om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter anges på motsvarande sätt, att föraren i vissa situationer skall inneha bevis om yrkeskompetens som är godkänd av en medlemsstat och som bestyrker fullgjord utbildning till förare av fordon för godstransporter resp. persontransporter på väg i enlighet med gemenskapsreglerna om en lägsta utbildningsnivå för förare vid vägtransporter. Bestämmelserna i EG-förordningen är införlivade med svensk rätt genom förordningen (1993:184) om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter. I dess 10 § finns en motsvarande bestämmelse till 7 § i den tidigare nämnda AETR-förordningen avseende artikel 5.1 b andra strecksatsen och artikel 5.2 andra stycket c i EG-förordningen. Författningen kommer att träda i kraft den dag som regeringen bestämmer.

I EG:s direktiv 76/914/EEG om minimikrav på utbildning för vissa förare av vägtransportfordon, som enligt EES-avtalet skall bli gällande rätt i Sverige, anges bl.a. följande. Den som genomgått en utbildning som omfattar åtminstone de ämnen som anges i bilaga till direktiven skall anses uppfylla minimikraven för yrket. Av bilagan framgår att kraven avser huvudområdena kunskap om fordonets konstruktion och huvuddelar, allmänna kunskaper om transporter och administrativa förfaranden samt erfarenhet från körning av last- eller passagerarfordon. Att utbildningen genomgåtts skall styrkas genom examen eller kunskapskontroll som ombesörjs av staten eller av de organ som staten har utsett, under direkt överinseende av staten. Ett intyg om yrkeskompetens skall utfärdas av staten eller det organ som staten utsett att ombesörja utfärdandet under direkt överinseende av staten.

2.5.3 Yrkestrafiktillstånd

För att erhålla trafiktillstånd enligt YTL måste man uppfylla vissa krav. Frågor om trafiktillstånd prövas av länsstyrelsen och i vissa fall av VV. Prövningen omfattar följande moment: yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden, vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt samt andra omständigheter av betydelse. Föreskrifter om yrkeskunnande (utformade av dåvarande transportrådet)¹⁷ omfattar kunskaper om ekonomi, yrkestrafiklagstiftningen, arbetstidsbestämmelser, arbetsgivarfrågor och försäkringsfrågor. Den som genomgår en godkänd, särskilt anordnad utbildning med godkänt resultat anses ha ett till-

¹⁷ Transportrådets föreskrifter om krav på yrkeskunnande enligt yrkestrafiklagstiftningen, TPRFS 1988:10

räckligt yrkeskunnande under förutsättning att trafiktillstånd söks inom tre år från godkännandet. Godkända kurser anordnas bl.a. av Svenska Åkeriförbundet, Svenska Busstrafikförbundet och Svenska Taxiförbundet. Även på annat sätt inhämtade kunskaper kan medföra att trafiktillstånd skall meddelas.

2.5.4 Uthyrningsrörelse

Med yrkesmässig uthyrning avses enligt 1 § lagen (1979:561) om biluthyrning uthyrning av bilar och terrängfordon utan förare för en tid som understiger ett år. Sådan verksamhet får bedrivas endast av den som har tillstånd till det. Tillstånd ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden, vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt samt andra omständigheter av betydelse kan bedömas vara lämplig bedriva verksamheten. Tillståndsfrågan prövas av länsstyrelsen. Dåvarande Transportrådet har utformat föreskrifter¹⁸ om de krav i fråga om yrkeskunnande som skall uppfyllas för att tillstånd skall kunna meddelas. Kraven avser bl.a. bransch-känedom, lagstiftning, hyresavtal, brottsförebyggande kontroller och åtgärder, ekonomi- och försäkringskunskaper m.m. För närvarande är de kurser som Biluthyrningsbranschens riksförbund anordnar godkända för att man skall anse uppfylla de krav som uppställs.

¹⁸ Transportrådets föreskrifter om krav på yrkeskunnande enligt BUL, TPRFS 1989:9

3. OMFATTNING AV VERKSAMHETEN M.M.

3.1 Trafiksäkerhetsverket (TSV)

VV övertog den verksamhet som bedrevs av TSV vid årsskiftet 1992/93. Uppgifter om verksamhetens omfattning har därför hämtats från TSV:s verksamhetsberättelse 1991/92 och TSV:s avgiftsförslag för 1993 men även från Förarprovstatistik T1 92/93.

3.1.1 Organisation

TSV:s centralförvaltning handhade vissa uppgifter beträffande förarprovandet, främst att utveckla och utarbeta föreskrifter om förarprovet och förarprovssamheten. Även andra uppgifter såsom utbildning, samordning och viss administration ingick i centralförvaltningens ansvarsområde.

TSV:s distrikt var sju till antalet och de svarade för följande verksamhetsområden: Trafikant, vari ingick bl.a. förarprov, tillsyn av trafikskolor, remisser m.m., Fordon, vari ingick bl.a. flygande inspektioner, Trafikmiljö och Samordning. VV:s regioner är lika många och TSV:s arbetsuppgifter har flyttats över till dessa regioner. Vissa uppgifter om omfattningen m.m. av TSV:s distrikt framgår av bilaga 3.

Det totala antalet persondagar för budgetåret 1991/92 i samtliga distrikt uppgick till 53 779, varav 34 037 användes av verksamhetsområdet Trafikant, huvudsakligen för förarprovning¹⁹.

De olika regionerna inom VV har anordnat den från TSV övertagna verksamheten på olika sätt. Omfattningen av de olika personalgrupperna som fanns hos TSV:s distriktsorganisation framgår av tabell 1. I huvudsak motsvarande personalgrupper återfinns inom VV:s regionala organisation.

Tabell 1. Antalet årsarbetskrafter i samtliga distrikt för budgetåret 1991/92 fördelades på olika kategorier anställda (Källa TSV)

Distriktschef	9,25
Bilinspektörer	64,98
Trafikinspektörer	125,98
Samordning/-	
Barn och ungdom	6,75
Assistenter	76,09
Trafikingenjörer	7,00
Övrig personal	2,58
Summa	292,63

¹⁹ Resterande persondagar fördelade sig på följande sätt: Arbetsledning 2 217, Övrig administration 3 000, Fordon 7 777, Trafikmiljö 1 338, Samordning, Barn och Ungdom 1 486 samt Kurser, konferenser m.m. 3 924 mandagar.

3.1.2 Förarprov

Målsättning för förarprovsverksamheten hos TSV angavs vara att den skall tillhandahållas med god kvalitet och serviceanda samt att andelen underkända trafikskoleutbildade aspiranter skall uppgå till högst 20 procent. Väntetiden för ett provtillfälle skall inte överstiga två månader.

Ett av distrikten har angett ett nyckeltal om 10,8 prov/mandag.

Antalet avlagda prov under budgetåret 1991/92 framgår av tabell 2. Angivet antal prov avser både godkända och icke-godkända prov.

Tabell 2. Antal avlagda prov under budgetåret 1991-/92 (Källa TSV)

Behörighet	Teoriprov	Körprov
A	14 587	13 608
B	150 692	143 174
Taxi	4 021	3 957
BE	3 033	2 783
C	1 044	783
CE	4 611	3 486
DE	6 164	5 315
Traktor	4 190	
Summa	188 342	173 108
Vägda till B-prov		192 714

Under första delen av budgetåret 1992/93 har i jämförelse med 1991/92 års siffror avlagda körprov - vägda till B-prov - minskat till 98 procent medan avlagda teoriprov ökat till 103 procent. För enbart B-behörigheten var motsvarande siffror 103 resp 104 procent.

Andelen muntliga teoriprov för behörigheten B har från budgetåret 1990/91 till första delen av 1992/93 ökat från 3,53 procent till 4,33. Av teoriprovet för B-behörighet har även skett en ökning av andelen tolkprov under motsvarande period tid från 1,67 till 2,75 procent.

Godkännandefrekvensen för teoriprovet för B-behörighet var budgetåret 1991/92 78 procent för trafikskoleutbildade aspiranter och 45 procent för privatister. Godkännandefrekvensen för körprovet var 76 resp 50 procent. För första delen av budgetåret 1992/93 uppgår godkännandefrekvensen för B-provets teoriprov till 73 resp 43 procent och för körprovet till 76 resp 43 procent.

Efterfrågan på förarprov varierar under året. Den kan beskrivas med avlagda körprov enligt tabell 3. Tillgänglig statistik avser enbart de perioder som

återfinns i tabellen och för enskilda månader endast februari, juni, oktober och december.

Tabell 3. Avlagda körprov, samtliga behörigheter fördelning under budgetåret 1991/92 (Källa VV)

Månad (från-till)	Antal prov	summa	Snitt/månad	ökning
07-10	56 753		14 188	
07-12	84 783	28 030	14 130	
07-02	109 703	24 920	13 712	
07-06	173 108	63 405	14 425	

Under månaderna oktober och juni avlades det största antalet prov; 16 608 resp 18 784. Lägsta andelen prov avlades i februari och december med 11 780 resp 12 565.

3.1.3 Kostnader och intäkter

TSV:s verksamhet finansierades genom avgifter, s.k. 1 000-kronors anslag. De uppgifter som VV övertagit finansieras för närvarande på samma sätt men skall finansieras över anslag fr.o.m. 1 juli 1993.

Kostnaden för teoriprovet²⁰ uppgår till 140 kr. För körprovets del varierar kostnaden beroende på vilken behörighetsnivå provet avser. Körprov för A-behörighet kostar 500 kr. För B-, B och TAXI- och TAXI-behörighet är kostnaden 355 kr. Avgiften för behörigheterna C och DE är 450 kr medan behörigheten CE kostar 690 kr. Förarprovsavgiften betalas som en del av avgiften för körkortstillstånd. Förutom avgiften för ett teori- och körprov betalas samtidigt även kostnaden för tillverkning av körkortet.

Intäkterna hos VV i verksamhetsområdet Trafikant, vari förarprövarverksamheten ingår, utgörs av förarprovsavgift och andel i registerhållnings- och avställningsavgifter. Enbart förarprovsavgiften uppgick till cirka 79 miljoner kr för 1991/92. För motsvarande period uppgick verksamhetsområdets övriga intäkter - andel i registerhållnings- och avställningsavgifterna - till 16,8 resp 2,3 miljoner kr, sammantaget 98,5 miljoner kr.

Kostnaderna för samtliga verksamhetsområden inom TSV:s distriktsorganisation uppgick för 1991/92 till 108,6 miljoner kr. Därav utgjorde personal-kostnader cirka 73,2 miljoner kr och lokalkostnader 13,9 miljoner kr. Övriga kostnader avsåg bl.a. reskostnader och inköp av tjänster och varor.

Centralförvaltningens kostnader för verksamheten inom området Trafikant avseende förarprövandet uppgår inte till några större belopp (1- 1,5 års-

arbetskraft) om man räknar bort kostnaderna för utvecklings- och föreskriftsarbete, i vilket ingår bl.a. provkonstruktion.

Förarprovsavgiften betalas i förskott i samband med att betalning erläggs för körkortstillståndet. Avgiften intäktsbokförs hos VV när aspiranten avlagt provet. Detta medför att det finns en skuld hos VV omfattande de förtidsinbetalda avgifterna. För budgetåret 1991/92 uppgick den skulden till 97,4 mkr och omfattade cirka 209 000 förskottsinbetalningar (Per 31.12.1992 uppgick skulden till 102,4 miljoner kr och omfattade 206 000 förskottsinbetalningar).

3.2 Gymnasieskolan

Cirka 650 elever per år genomgår förarutbildning (35-40 klasser med 16 elever i varje). Totalt har sedan starten i början av 1980-talet cirka 3 500 elever genomgått förarutbildning i gymnasiet. Gymnasieskolan har denna utbildning på 38 orter spridda över Sverige. Antalet lärare uppgår till cirka 80 stycken.

Det är svårt att ange kostnaderna för förarutbildningen då denna är integrerad i övrig undervisning på aktuella linjer/program. Uppskattningvis uppgår tiden för den praktiska utbildningen till cirka 2-3 veckor vartill kommer tiden för den teoretiska utbildningen. En elev på fordons- och transporttekniska linjen kostar cirka 115 000 kr/år. Utbildningen är kostnadsfri för eleven med undantag för kostnaden för körkortstillståndet och körkortet, tillhoppa cirka 300 kr. Även fortbildningskostnaden för läraren bör beaktas.

3.3 AMU-gruppen

Inom AMU-gruppen, i den utbildning som beställs av länsarbetsnämnden (LAN), utbildas och examineras omkring 2 700 kursdeltagare för behörigheterna C, CE och DE. Ungefär 5,5 procent av kursdeltagarna avbryter utbildningen. Det sker även viss företagsutbildning för dessa behörigheter. Vid denna utbildning avläggs förarprovet hos VV.

Utbildningskostnaden för AMU budgetåret 1992/93 uppgår till 4 971 kr per kursdeltagarvecka (kdr). Genomsnittstiden för utbildning som beställs av LAN är omkring 11 - 12 veckor.

3.4 Yrkesproven

Yrkesutbildningarna enligt de av Transportrådet utfärdade riktlinjerna har genomförts i den omfattning som framgår av tabell 4.

Kostnaderna för utbildning och prov för att erhålla s.k. Bliv-intyg, vilka används vid ansökan hos

länsstyrelsen om tillstånd att få driva t.ex. en taxirörelse kan uppgå till omkring 10 000 kr.

Omfattningen av de nya proven som skall införas för taxi-, lastbils- och bussförare kan inte förutses. Vid den taxiutbildning som bedrivs kostar kursen cirka 1 000 kr.

Tabell 4. Antal kursdeltagare, godkända resp underkända i yrkesproven år 1991 (Källa VV).

	Antal	Godkända	Underkända
Taxi	1 370	1 101	269
Buss	115	109	6
Gods	1 136	943	193
Uthyr- ning	105	92	13 ²¹
Summa	2 726	2 245	481

²¹ Uthyrningsrörelse; Kursverksamheten startade i november 1989 och har hittills omfattat 403 deltagare. Första året (nov 1989 - dec 1990) utbildades 215 biluthyrare, under 1991 105 och under 1992 83 stycken. Underkännandefrekvensen är cirka 9 procent.

4. TIDIGARE FÖRSLAG

Genom 1920 års instruktion för bilbesiktningen bestämdes för första gången att körkortssökanden skulle avlägga prov.

1962 års bilförarutredning behandlade i sitt betänkande (SOU 1965:42) Körkortet och trafikutbildningen bl.a. förarutbildningen och förarprovet. Beträffande dåvarande förarprov var det utredningens uppfattning att provet inte var bra då de utfärdade anvisningarna gav en dålig ledning åt provaren vilket inte tillförsäkrade allmänheten tillfredsställande och likformiga prov. Vidare varierade svårighetsgraden och det förekom orimliga väntetider för uppkörning. Utredningen såg två möjliga förändringar. Endera omhänderhas proven även i fortsättningen av en offentlig myndighet eller så skall trafikskolorna ta över vissa förarprov. Utredningen förordade det senare alternativet och uppgav bl.a.. Trafikskolorna skulle efter särskild prövning meddelas tillstånd att på eget ansvar examinera elever för B-behörighet. Även de dåvarande yrkesskolorna skulle ges examinationsrätt för yrkesförarutbildning. En fördel med förslaget ansåg utredningen vara att skolan hade en längre observationstid av eleven i förhållande till provaren, dvs. ett mer omfattande bedömningsunderlag. Provet kunde därvid göras så att eleven efterhand fick redovisa sina kunskaper. Nackdelen ansågs främst vara att det ekonomiska motiv som låg till grund för att driva trafikskolan kunde inverka på utbildningens längd och kvalitet. Utredningen ansåg dock att den standardhöjning som övriga förslag innebar skulle förhindra detta. Man föreslog ingen ändring av uppdelningen i teoriprov och körprov men föreslog att tiden för provet skulle ökas. I propositionen 1967:55 avstyrktes att förarprovet skulle flyttas över till trafikskolorna. Det huvudsakliga skälet var trafikskolans ekonomiska beroende av eleven. Däremot godtogs överflyttningen av prov till yrkesskolorna för de egna eleverna. Riksdagen godkände förslaget.

1973 års trafiksäkerhetsutredning föreslog i sitt slutbetänkande (Ds K 1979:11) Trafikant- och förarutbildning en utbildning i tre skeden. Förarutbildningen avslutas vid trafikskola i det tredje skedet - ett provskede - med fyra 40-minuterslektioner. Utbildningen kombinerades med förarprovet på så sätt att både förarprovaren och utbildaren gör gemensamma observationer med förarprovarens bedömning som utslagsgivande. Dåtidens förarprov om cirka 20 minuter skulle ersättas med ett prov om cirka 60 minuter uppdelade på minst tre observationstillfällen. Kostnaderna för det ökade antalet förarprovare (250-300 st) skulle tas ut genom höjda avgifter (tredubbla provavgiften), men trots det skulle genomsnittskostnaden för eleverna vara densamma. I proposition 1981/82:81 Riktlinjer för det framtida trafiksäkerhetsarbetet avstyrktes förslaget. Departementschefen angav bl.a.: "Med de kost-

nader som reformen leder till för såväl det allmänna som den enskilde kan jag emellertid i dagens ekonomiska läge inte förorda reformen som helhet. Ett exempel på en från trafiksäkerhetssynpunkt vettig men av ekonomiska skäl för närvarande orealistisk åtgärd är den föreslagna formen för förarprov. Den kräver ytterligare 200-300 förarprovare"

År 1984 lämnade en arbetsgrupp bestående av **Väg- och Trafikinstitutet-Skolöverstyrelsen-Sveriges Trafikskolors Riksförbund** vissa förslag - **Trafiksäkra debutanter** - beträffande förarutbildningen. Bl.a. föreslogs att trafikskolorna skulle få överta teoriprovet för A och B-behörighet. Härigenom skulle ett visst dubbelarbete försvinna och resurser frigöras samt ett längre körprov kunna åstadkommas. Genom förslaget skulle teoriprovet kunna inordnas i teoriundervisningen, vilket borde ge pedagogiska vinster. Ansvaret för provets utformning och innehåll skulle enligt arbetsgruppen ligga kvar på TSV.

I slutbetänkandet från kommittén **KÖRKORT 2000 (SOU 1991:39) Säkrare förare**, som behandlade bl.a. frågan om förarutbildning, föreslogs att gymnasieskolan skulle få huvudansvaret för utbildningen - en trafikantutbildning - och att examinationsrätten, i första hand för det teoretiska provet, skulle överföras till skolan. På längre sikt skulle även ansvaret för körprovet föras över. Även beträffande utbildning i trafikskolan föreslogs att examinationsrätten på motsvarande sätt skulle överföras, med TSV som tillsynsmyndighet. Som en förutsättning angavs bl.a. att trafiklärarnas utbildning bör förändras till en högskoleutbildning. Även möjligheten att ta körkort hos TSV skulle bibehållas. Remissinstanserna var i huvudsak positiva till förslagen. Kommitténs förslag har till viss del behandlats i propositionen 1992/93:161 om trafiksäkerheten på vägarna inför 2000-talet.

Trafiksäkerhetsutredningen föreslog i sitt betänkande (SOU 1991:79) **Det framtida trafiksäkerhetsarbetet** att trafikinspektörerna inom TSV vid avvecklingen skulle överföras till det föreslagna vägtrafikverket medan bilinspektörerna skulle föras över till ASB. De remissinstanser som yttrade sig i frågan föreslog alternativa lösningar såsom bl.a. Statens skolverket, ASB eller att de båda kategorierna inspektörer åtminstone skulle höra till samma organisation, vilken det nu kunde bli.

I **Trafikpolisutredningens** betänkande (SOU 1992:81) **Trafikpolisen mer än dubbelt bättre** föreslogs att bilinspektörerna skulle överföras till polisen. Som skäl angavs bl.a. att VV har normgivande uppgifter på trafiksäkerhetsområdet och det är därför inte lämpligt att man i samma organisation som utformar reglerna också svarar för kontrollen av dessa. Rikspolisstyrelsen uppgav i sitt remissyttrande bl.a. att den, så snart medel ställs till förfogande, är beredd att överta det övergripande arbetsgivaransvaret för de bilinspektörer som nu har sagts upp från sina anställningar hos TSV. ASB

ansåg att inspektörerna borde överflyttas till bolaget. Det föreslås i propositionen 1992/93:161 att regeringen skall få besluta om bilinspektörernas organisatoriska tillhörighet.

I propositionen 1992/93:161 om trafiksäkerheten på vägarna inför 2000-talet föreslås bl.a. att övningskörningsåldern sänks för behörigheten B till 16 år. Vidare behandlas i propositionen frågan om en trafikantutbildning - förarutbildning för behörigheten B - i gymnasieskolan. Departementschefen anser att det vore önskvärt att det utvecklades en trafikantutbildning på högstadiet och i gymnasieskolan och att det är en fråga främst för kommunerna att införa en sådan utbildning. Utbildningen bör kunna anordnas genom de möjligheter som gymnasieskolan ger inom ramen för "lokalt tillägg och individuella val". I propositionen behandlas även morgondagens trafikantbeteende. Departementschefen avser att återkomma med ett förslag att ge VV i uppdrag att se över möjligheterna och behovet av att trafiklärarna och förarprövarna gör en bedömning av körkortsaspirantens lämplighet och inställning till efterlevnaden av gällande regler för att få fram trafiksäkra förare. VV skall också undersöka möjligheten att genom psykologisk utbildning öka förarprövarnas och trafiklärarnas bedömningsförmåga. Han anser även att VV skall säkerställa att förarprövarna gör en likvärdig bedömning av aspiranterna.

5. BESTÄMMELSER I NÅGRA ANDRA LÄNDER OCH EG

5.1 Norden

I **Danmark** utförs förarproven av två olika myndigheter, såväl av polisen som av Bilinspektionen. I princip svarar polisen för de förarprov som avser körkortsbehörighet för bilar med en totalvikt av högst 3 500 kg och för motorcyklar. Bilinspektionen utför förarproven för övriga körkortsbehörigheter, dvs. för de tunga fordonen, på omkring 60 stationer. Förrättningsmännen utgörs av poliser eller bilinspektörer med en särskild 12 veckor lång utbildning.

Det övergripande ansvaret för förarproven vilar på faerdselsikkerhedsafdelningen, tidigare en del av Justitieministeriet men sedan slutet av januari 1993 en avdelning i Trafikministeriet. Faerdselsikkerhedsafdelningen utfärdar föreskrifter på körkortsområdet och beslutar om utformningen av förarproven. Avgifterna för förarproven regleras däremot i faerdselsloven som beslutas av stortinget.

Bilregistercentralen i **Finland** svarar förutom för registreringen av fordon och körkortshavare även för fordonsbesiktningar och körkortsprov. Sedan årsskiftet 1992/93 är Bilregistercentralen omvandlad från en myndighet under Trafikministeriet till ett aktiebolag som ägs av staten. Bilregistercentralen har monopol på körkortsproven som kan avläggas på någon av bolagets 75 stationer.

Utbildningen av förarprövarna sköts av bolaget som också förordnar dem. Avgifterna för proven beslutas av regeringen medan Trafikministeriet ger de närmare föreskrifter som behövs för körkortsverksamheten.

Vegdirektoratet i **Norge** är under Samferdseldepartementet den myndighet som beslutar om närmare föreskrifter beträffande förarproven och om utformningen av dessa. Departementet bestämmer dock om avgiften för proven. Förarproven utförs av förarprovare på Biltillsynet som är representerat på mellan 60 och 70 orter. Förarprövarna får en central utbildning som anordnas av Vegdirektoratet och de har i allmänhet dessförinnan en ettårig trafikläraryt utbildning.

I Norge pågår för närvarande en utredning om ett nytt styrsystem för Statens vegvesen. I direktiven till utredningen sägs bl.a. att det skall värderas om en klarare uppdelning av verksamheten är lämplig, t.ex. skulle en skillnad kunna göras mellan förvaltningsmässiga uppgifter och utföraruppgifter.

Före den 1 maj 1992 utfördes förarproven på **Island** av samma organisation som svarade för fordonskontrollen. Vid denna tidpunkt överfördes ansvaret för förarproven till Trafikrådet i Island samtidigt som den övriga verksamheten bolagiserades. Trafikrådet

har ställning som myndighet och har sju förarprövarer anställda. Förarprövarna förrättar alla olika sorters prov utom teoriprov för behörigheterna C eller D. Dessa prov förrättas av trafikskolor som endast finns för sådan utbildning, f.n. tre stycken. Teoriproven för dessa behörigheter utformas av trafikskolorna själva men godkänns av Trafikrådet. Trafikrådet svarar också för tillsyn av trafiklärnarna och beslutar om kursplaner.

5.2 Några andra länder i Europa

I **Tyskland** utförs förarproven av två skilda organisationer. TÜV (Technisches Überwachungs Verien) består av en självständig förening i 14 av förbundsländerna. De olika föreningarna är samlade i ett nationellt förbund. TÜV bedriver en omfattande teknisk provnings- och kontrollverksamhet inom många områden, t.ex. fordon, leksaker, tryckkärl, lyftanordningar, hissar och elektriska produkter. Den andra organisationen, DEKRA, har också ett brett verksamhetsområde med inriktning på teknisk provning och kontroll.

Både TÜV och DEKRA utför kontrollbesiktingar. Denna verksamhet bedriver de i konkurrens med varandra. Vad gäller förarproven däremot har en organisation monopol på proven i respektive förbundsland. DEKRA utför förarproven i de fem förbundsländer som tidigare utgjorde Östtyskland medan TÜV har monopol i de övriga. I Berlin delar de på ansvaret i den östra respektive västra delen.

Förarprövarna utbildas av respektive organisation. De utnämns av Trafikministeriet i respektive förbundsland som också beslutar vilken organisation som skall ha monopol i landet. De författningar som gäller för förarproven beslutas av Trafikministeriet i Bonn. Ministeriet fastställer även avgiften för proven.

Förarproven i **England** utförs av DSA (Driving Standards Agency) som är en fristående verkställande förvaltning under Department of Transportation. DSA har omkring 1 500 förarprövare på 500 förarprovcentra. De svarar även för tillsynen av trafiklärnarna. I mycket liten utsträckning finns förarprövare också anställda hos några offentliga organisationer såsom posten och televerket. DSA har inget bemyndigande att besluta om föreskrifter, utan avgifter och regler om prov bestäms av parlamentet och departementet.

Trafiksäkerhetsavdelningen inom Transportministeriet ger föreskrifter för och svarar för utförandet av förarproven i **Frankrike**. De omkring 900 examinatorerna och 50 s.k. supervisors är underställda ministeriet och placerade i den regionala förvaltningen inom något av Frankrikes 90 departement. Examinatörerna utbildas i en särskild nationell trafiksäkerhetsskola för vilken trafiksäkerhetsavdelningen ansvarar. Vissa examinatorer med särskild

utbildning inspekterar också de franska trafikskolorna. Avgifterna för förarproven beslutas av regeringen.

I **Belgien** utförs examinationen av 10 privatägda bolag. Bolagen utför även besiktningar av fordon och är samlade i en "paraplyorganisation" benämnd GOCA (Groupement des Organismes de Controle Automobile) som arbetar bl.a. med samordning och tillsyn av att bolagen utför sina uppgifter på lika sätt. Examinatörerna får en utbildning som anordnas av GOCA. Godkännande att förrätta förarprov lämnas av Transportministeriet. För närvarande finns cirka 200 examinatorer anställda av bolagen. Examinatörerna är inte tillåtna att bedriva trafikskoleutbildning.

De föreskrifter som behövs för förarproven beslutas av Transportministeriet. Ministeriet fastställer även avgifterna för förarproven och utför tillsyn av trafikskolorna.

Förarproven utförs i **Holland** av CBR (Central Bureau Rijvaardigheidsbewijzen). CBR är en form av stiftelse med en mycket självständig ställning under transport- och inrikesministeriet. Stiftelsen leds av en styrelse vars ordförande utses av ministeriet medan övriga ledamöter är fristående från staten. CBR har cirka 64 stationer spridda över landet med 650 förarprövare. De utbildas av CBR som också förordnar dem till att förrätta förarprov.

Transport- och inrikesministeriet beslutar de författningar som styr förarproven. CBR kan ge vissa närmare bestämmelser om proven. På förslag av CBR beslutar ministeriet om avgiften för förarproven. Inspektion av trafikskolorna utförs av ministeriet.

I **Schweiz** är förarprövarna anställda av respektive kanton. Förutom att förrätta förarprov så kontrollerar de fordon. De har därför en i huvudsak teknisk utbildning som anordnas centralt. För kantonernas vägtrafikkontor finns en central förening som utformar förarproven. Avgifterna för proven fastställs av varje kanton för sig.

I **Österrike** svarar myndigheterna i varje förbundsland - totalt 9 stycken - för förarproven. Förarprövarna är offentligt anställda och skall vara antingen jurister eller ingenjörer. De har därutöver en särskild utbildning som de får i varje land och de förordnas på fem år i taget. Ingen av de cirka 700 förarprövarna har denna syssla på heltid.

Trafikministeriet ger föreskrifter om förarproven. Avgiften bestäms av trafik- och finansministerierna tillsammans.

Det huvudsakliga ansvaret för förarproven i **Portugal** ankommer på trafiksäkerhetsavdelningen inom Transport- och kommunikationsministeriet. Avdelningen beslutar både föreskrifter och utför förarproven med cirka 130 anställda examinatorer på

omkring 80 stationer. Examinatorerna får en utbildning som varar tolv månader och som utformas av trafiksäkerhetsavdelningen.

Sedan sommaren 1991 finns det också möjlighet för privata organisationer att utföra förarprov. Kraven är bl.a. att de inte skall ha till syfte att ge vinst och att de är fristående. Enligt underhandsuppgift är det främsta syftet med att låta andra än trafiksäkerhetsavdelningen examinera att minska trycket på den statliga förarprövarverksamheten som har långa väntetider. Hittills har två organisationer fått tillstånd men endast en, vilken de förbund som organiserar trafikskolorna står bakom, driver verksamhet med omkring 10 examinatörer. De privata examinatörerna får egen utbildning men godkänns av trafiksäkerhetsavdelningen som också har tillsyn över verksamheten.

5.3 De Europeiska gemenskaperna (EG)

Inom de EG ersätter ministerrådets direktiv 91/439-/EEG ett direktiv om körkort från 1980. Direktivet är ett led i genomförandet av EG:s gemensamma transportpolitik och syftar såväl till att förbättra trafiksäkerheten som till att öka rörligheten för personer som bosätter sig i en annan medlemsstat än den i vilken de har tagit sitt körkort. De nationella körkortet skall därför vara utformade enligt en enhetlig EG-modell och de skall erkännas ömsesidigt av medlemsstaterna utan att behöva bytas ut. Normerna för förarprov och för utfärdande av körkort skall också harmoniseras länderna emellan.

I körkortsdirektivet regleras körkortshandlingens utseende och innehåll, de olika fordonskategorier som körkortet ger behörighet att föra samt rätten att byta ut körkortet. Vidare föreskrivs vissa förutsättningar för utfärdande av körkort bl.a. åldersgränser för de olika kategorierna av körkort. Av artikel 7 i direktivet följer att körkort får utfärdas endast till den som har godkänts i ett körprov och ett teoriprov samt uppfyller de medicinska krav som ställs upp i direktivet. Kraven för proven har i bilaga 2 till direktivet definierats genom att det i detalj anges vilka slags kunskaper, färdigheter och beteenden som krävs för att föra motordrivna fordon.

I bilagan ges vidare vissa övergripande regler för bedömningen av körprovet. I samband därmed uttalas att förarprövare skall ha den utbildning som är nödvändig för att korrekt kunna bedöma körkortssökandens förmåga att köra säkert. Förarprövarnas arbete skall kontrolleras och övervakas av ett organ, som är godkänt av medlemsstaten, för att säkerställa en korrekt och likartad bedömning av fel i enlighet med de normer som fastställts i bilagan. Därutöver anges minsta sträcka och tid för körprovet - aldrig mindre än 25 minuter för kategorierna A, B och BE respektive 45 minuter för övriga

kategorier - samt krav på trafikmiljö och trafikförhållanden.

EG-länderna skall senast den 1 juli 1994 ha ändrat sina nationella författningar så att direktivet kan följas senast den 1 juli 1996.

Detta direktiv ingår ännu inte i EES-avtalet.

6. ÖVERVÄGANDEN

Mitt uppdrag är att finna någon/några som istället för VV skall vara förarprövare. Jag har funnit anledning att överväga en lösning i två delar. Den ena delen som avser tänkbara utövare av förarprövarverksamheten i framtiden är kopplad till utbildningen. Sättet att erhålla förarbehörighet genom att först utbilda sig privat eller i trafikskola för att därefter avlägga prov hos VV är ett system för utbildning och prov som inte längre förekommer inom många utbildningsområden. Mitt uppdrag omfattar även ett ställningstagande till frågan om utbildaren skall ges rätt att examinera. I de flesta andra utbildningssituationer är det utbildaren som examinerar sin elev. Kommittén Körkort 2000 behandlade frågan om förarutbildning och om prov i sitt betänkande (SOU 1991:39) Säkrare förare. Jag avser att återkomma till detta längre fram. En sådan lösning kan dock inte sättas igång annat än på sikt och i vart fall inte inom den korta tid som riksdagen önskar att en flyttning av förarprövarverksamheten från VV bör ske. Jag har därför även arbetat med en andra del som innebär att förarprövarverksamheten relativt snart kan flyttas från VV, dvs. en lösning med en handhavare som helt kan ta över VV:s ansvar beträffande förarprövandet. Denna del skall utgöra basen i den framtida förarprövarverksamheten. Utformningen av denna organisation bör dock i sig innehålla incitament för igångsättandet av en samordning av utbildning och prov.

I båda fallen finns det vissa grundläggande frågor som bör närmare belysas - såsom förarprovets betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt, verksamhetens omfattning, myndighetsutövningen, förarprövarnas arbetsmiljö - innan ett slutligt ställningstagande görs i organisationsfrågan.

6.1 Förarprovets betydelse

Förarprovet har, som jag ser det, som huvudsakligt syfte att bidra till en god trafiksäkerhet genom att kontrollera att utbildningen av bilförare har uppnått en godtagbar nivå och att skilja ut farliga förare. De flesta får körkort efter ett eller flera prov, varför uppgiften att skilja ut farliga förare får anses vara underordnad kunskapskontrollen, som hittills varit den väsentliga funktionen hos förarprovet. Problemet med förarprovet är att det är svårt att utforma på ett sådant sätt att det mäter aspirantens trafiksäkerhet och inte enbart kunskaper och manövreringsförmåga. Alla anpassar självfallet sitt beteende i provsituationen till vad som förväntas medan vissa blir nervösa och inte kan visa sin egentliga förmåga. Det går inte heller att bortse från körkortets mycket viktiga roll från förvärvsynpunkt och socialt sett.

Ett förarprov kan i praktiken inte utan orimliga kostnader utformas så, att fullständiga garantier skapas för att aspiranten uppfyller samtliga de krav som anges i 13 och 14 §§ KKL²². Någon heltäckande kontroll kan således inte göras. Därvid spelar bl.a. tiden för genomförandet av provet en stor roll. Även platsen för provet och tidpunkten har betydelse. Provet är därför för närvarande en stickprovskontroll av aspirantens kunskaper. De kursplaner som utfärdats anger de krav som från trafiksäkerhetssynpunkt skall ställas på aspiranten och utformningen av provet ger uttryck för de minimikrav som samhället ställer i fråga om kunskaper och färdigheter för att få färdas på egen hand i trafiken.

Beträffande teoriprovet visar gjorda undersökningar²³ att det inte finns något klart samband mellan resultatet vid förarprovet och förarens olycksrisker därefter. Beträffande körprovet och trafiksäkerheten finns få undersökningar gjorda, men vissa slutsatser har dragits såsom att ett längre prov ger eleven fler möjligheter att göra fel. Körprovets pålitlighet som provinstrument är beroende av graden av standardisering av provet, detaljeringskrav för bedömningen och en grundlig utbildning av prövarna.

Sammanfattningsvis kan följande anses gälla för **förarprov och trafiksäkerhet**²⁴: Förarprovets möjlighet att verka olycksreducerande är beroende av bl.a. om det är nya eller erfarna förare som provas, vilka kunskaper och färdigheter som provas, hur omfattande prövningen är och hur strängt och likartat resultatet bedöms. Prövning av nya förare har större möjlighet att verka olycksreducerande än förnyad prövning för erfarna förare. En kombination av särskilt utvecklade läroböcker och prov har en bättre verkan än enbart provet. Det är klart att omfattande prov som bedöms strängt och likartat kan skilja bättre mellan säkra och osäkra förare än enkla prov som inte bedöms på ett likartat sätt. En mer omfattande och sträng bedömning av provet ökar också andelen underkända. Ett sådant förfarande kan godtas om man är säker på att onormalt olycksutsatta förare och bara dessa verkligen skiljs ut i provet. Om så inte sker riskerar man att med ett sådant prov och en sådan bedömning underkänna kvalificerade förare.

²² Se kap. 2.2

²³ Närmare uppgifter om de undersökningar varifrån dessa och följande slutsatser om förarprov och trafiksäkerhet är hämtade återfinns i Trafikksikkerhetshåndbok. Oversikt over virkningen, kostnader og offentlige ansvarsforhold for 84 trafikksikkerhetstiltak. Transportøkonomiske institutt, revidert utgave, Oslo 1989, kap. 5.5 sid. 359-362

²⁴ Se föregående fotnot

Det förda resonemanget visar på svårigheterna att se isolerat på provet som en verksam faktor för att påverka trafiksäkerheten. Som jag inledningsvis angav är det utbildningen som är ett tänkbart och viktigt medel för att få säkrare förare, dvs. förare som beter sig på ett trafiksäkert sätt. Ett arbete med att påverka beteenden och förhållnings-sätt är dock långsiktigt och borde därför bedrivas i ungdomsskolan. Examinationen av aspiranterna kunde då ske på motsvarande sätt som i övriga skolan.

Det är således inte kopplade några direkta trafik-säkerhetseffekter till frågan om vilken som handhar förarprövarverksamheten. Indirekt har handhavandet dock effekt för trafiksäkerheten då kvaliteten på provet är beroende av provarens utbildning och möjligheter till kompetensutveckling. Vidare har handhavarens möjlighet att medverka vid utvärdering och utveckling av provet en viss betydelse för trafiksäkerheten. Det bör därvid även beaktas den styrande inverkan på utbildningen som utformningen av provet har. Dessa omständigheter bör beaktas vid övervägandena om vilka som skall handha förarprövandet i framtiden.

6.2 Några andra omständigheter att beakta

En omständighet att beakta är omfattningen av verksamheten och dess spridning över året. Förarprövarverksamheten präglas av en anhopning vid vissa tidpunkter på året, främst månaderna april-juni och september-oktober. Den framtida förarprövaren bör därför ha möjligheten att sprida proven över året på sådant sätt att "topparna" i så stor utsträckning som möjligt undviks, men även kunna möta ökad efterfrågan på prov utan att alltför stora väntetider uppkommer. I VV löses detta på flera håll med hjälp av de bilinspektörer som besitter förarprövarkompetens, men också genom att militära förarprövare och pensionerade provare anställs tillfälligt. Dessa grupper utnyttjas således som en buffert i tider av hög belastning. Det bör därför övervägas om en överflyttning av trafikinspektörerna bör samordnas med en överflyttning även av bilinspektörer med förarprövarkompetens. Förekomsten av andra arbetsuppgifter än förarprov som kan utföras vid lägre belastning är också väsentligt.

Jag har tidigare redogjort för förarprövarnas arbetsmiljö såsom den framställts vid en undersökning av Statshälsan. Därav framgick att en stor andel ansåg att arbetsmiljön, dvs. arbetsuppgifterna innefattande kontakten med allmänheten, aspiranterna och deras anhöriga var socialt påfrestande. Yrkesgruppen förarprövare är därför enligt min slutsats mycket beroende av erfarenhetsutbyte, utbildning och fortbildning samt sociala kontakter inom gruppen och nära samarbete och stöd från utbildningsansvariga och trafikansvariga vid VV.

Det innebär myndighetsutövning att efter ett genomfört körkortsprov besluta att godkänna eller underkänna aspiranten. Med myndighetsutövning avses "utövning av befogenhet att för enskilda bestämma om förmån, rättighet, skyldighet, disciplinär bestraffning eller annat jämförbart förhållande"²⁵. Sådan myndighetsutövning tillkommer den offentliga förvaltningen. Med stöd av 11 kap. 6 § tredje stycket regeringsformen (RF) kan sådan förvaltningsuppgift som innefattar myndighetsutövning överlämnas till vissa enskilda rättssubjekt - bolag, förening, samfällighet, stiftelse eller enskild individ -, om det sker med stöd av lag. Det är således riksdagen som beslutar om överlämnandet men riksdagen kan ge ett bemyndigandet till regeringen. Överlämnandet skall avse en viss närmare bestämd typ av uppgift till en viss typ av mottagare.

6.3 Möjliga framtida förarprövare

För att förarprovet skall kunna bidra till en höjning av trafiksäkerheten är det således min uppfattning att det är en fördel om provet och undervisningen sammanhålls. Det finns i detta perspektiv således anledning att överväga att ge andra möjlighet att utöva prövarverksamheten.

Förarprövandet är att anse som myndighetsutövning. Det erfordras därför, som framgått av vad jag anfört tidigare, lagstöd för att överlåta uppgiften till annan än förvaltningsmyndighet.

Bemyndigandet i 32 § KKL torde inte i sin nuvarande lydelse ge utrymme för ett överlämnande av myndighetsutövningen. Jag har lämnat ett förslag till ändring av lagrummet för att göra överlämnandet möjligt. Härigenom ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att utse t.ex. en trafikskola som drivs i aktiebolagsform och som uppfyller vissa angivna krav rätt att besluta i fråga om förarprov. Jag anser inte att ett sådant överlämnande bör kunna ske till en enskild person.

På lång sikt bör det enligt min uppfattning medges utvecklingsmöjligheter som skulle kunna innebära att inte någon - här bortser jag således från enskilda personer - utesluts, som uppfyller de kompetenskrav som kan ställas på en prövare, från möjligheten att handha sådan verksamhet efter särskild prövning. Redan finns kursplaner för de olika behörigheterna som anger vilka krav som en innehavare av förarbehörighet skall uppfylla. Dessa krav och de bedömningsnormer som bör tillämpas men även provets utformning jämte de särskilda krav som skall ställas på den som ges rätt att prova och kontrollera såsom t.ex. personalens kompetensnivå och krav på organisationen, exempelvis dess stabilitet, bör därvid utformas av VV. Den som så önskar

²⁵ Jfr. proposition 1970:30 sid. 330 ff

kan därefter ansöka om tillstånd att utöva förarprövarverksamhet hos VV. Även tillståndsgivningen bör ankomma på VV. Trots att det ligger utom ramen för mina direktiv anser jag, för att få en helhet i synen på förarprövarverksamheten, att den organisation som skall ersätta VV som förarprövare skall kunna ges rätt att meddela tillståndsbeslut utifrån de föreskrifter som VV uppställer men även att handha tillsynen av dessa förarprövare. Tillståndet bör i princip omfatta både teoriprovet och körprovet.

En utveckling enligt vad jag nu anfört ligger dock mycket långt fram i tiden, främst i fråga om överlämnandet av körprovet. I fråga om teoriprovet är det dock min uppfattning och den har bekräftats vid mina sammanträffanden med olika representanter inom verksamhetsområdet att teoriprovet redan dessförinnan skulle kunna tas omhand även av andra än en renodlad förarprövarorganisation.

6.3.1 Teoriprovet

Teoriprovet för körkort bör ingå som en naturlig del av den teoretiska utbildningen på det sätt som idag sker inom gymnasieskolans nuvarande förarutbildning. Detta innebär dock inte att var och en som kan tänkas ge teoriutbildning för körkort skall ges examinationsrätt. Teoriundervisningen bör anordnas på sådant sätt att den kan varvas med praktiska övningar. Den som uppfyller dessa krav bör erhålla examinationsrätt.

Jag har därvid funnit anledning att närmare belysa gymnasieskolan, Komvux, trafikskolan och AMU-gruppen.

6.3.1.1 Gymnasieskolan

Fr.o.m. läsåret 1992/93 pågår arbetet med ett successivt införande av den nya gymnasieskolan. Inom denna är det i framtiden tänkt att det skall ges större möjligheter till kursutformning. Redan nu finns stora möjligheter till individuella lösningar. En kursutformad gymnasieskola kommer att skapa större flexibilitet och ge möjlighet till skräddarsydda utbildningar.

Den nya gymnasieskolan innebär att statens ansvar för skolan är mål- och resultatorienterat. Detaljstyrningen är borta och ansvaret för utbildningsverksamheten har flyttats över till lokal nivå dvs. till kommuner och skolor. Grundläggande mål för skolan anges i lag. Övriga generellt giltiga mål och riktlinjer anges i läroplanen och programmålen för de nationella programmen, samt de nationellt fastställda kursplanerna. Att de uppställda målen uppnås kontrolleras genom att verksamheten utvärderas. Uppföljning och utvärdering skall ske både centralt och lokalt inom skolområdet. Ett led i denna utvärdering är kommunens skolplaner och de

arbetsplaner som skolorna upprättar. Skolverket ansvarar för den nationella utvärderingen.

Utbildning inom gymnasieskolan skall utgöras av utbildning på nationella program, specialutformade program och individuella program. Inom de nationella programmen finns olika grenar som fastställs nationellt eller lokalt. De nationella programmen och grenarna framgår av bilagorna 4 A och 4 B. Styrelsen för utbildning får fastställa lokala grenar inom de nationella programmen. Särskilda föreskrifter med riktlinjer för utformning av lokala grenar skall meddelas av regeringen. En sådan gren skall tillgodose ett sådant lokalt eller regionalt utbildningsbehov som de nationellt fastställda grenarna inte tillgodoser.

Läroplanen för gymnasieskolan fastställs av regeringen, som även fastställer programmålen för vart och ett av de nationella programmen. Kursplanen för de skilda ämnena fastställs för kärnämnen av regeringen och för övriga ämnen av skolverket om det inte avser lokala grenar och kurser då de fastställs av styrelsen för utbildning i kommunen efter vissa riktlinjer upprättade av regeringen.

Timplanen för gymnasieskolan (se bilaga 4 B) anger den minsta garanterade undervisningstiden i respektive ämne under treårsperioden. Timplanen innehåller kärnämnen, karaktärsämnen, tid för individuella val, lokala tillägg samt specialarbete.

Med karaktärsämnen avses de ämnen genom vilka det nationella programmet får sin karaktär. Med kärnämnen avses ämnen som ingår i alla nationella program.

En lokal kurs kan inrättas av styrelsen för utbildning. En sådan kurs skall ge kunskaper i ett eller flera ämnen inom ett bestämt kunskapsområde och svara mot sådana behov som inte tillgodoses genom en nationellt fastställd kursplan. En lokal gren kan beslutas inom ett nationellt program. Ett individuellt val avser varje ämne eller kurs som förekommer på ett nationellt program i hemkommunen. Det lokala tillägget utgörs av ett eller flera ämnen inom ett bestämt kunskapsområde.

I den nya gymnasieskolan förekommer förarutbildning inom fordonsprogrammets gren för transport. Kursplanen är utarbetad av Statens skolverk.

Sedan 1.1.1993 gäller även en ny ordning beträffande finansieringen av verksamheten i skolan; det nya utjämningsbidraget. Kommunen får numera ett samlat bidrag för kommunens alla olika verksamheter. Inga medel är örönmärkta för skolans verksamhet. Utjämningsbidraget beräknas med hänsyn till kommunens skattekraft och vissa strukturella faktorer som kommunen inte kan påverka. Alla beslut om fördelning av medel till skolans verksamhet fattas således på kommunal nivå.

* Synpunkter på gymnasieskolan som teoriprovare

Jag har i denna fråga mottagit en skrivelse från Tannbergsskolan i Lycksele kommun. I skrivelsen berörs körkortsutbildningen. Där anförts bl.a. att teoriundervisningen skulle underlättas av en utspridning på ett år med kontrollredovisning som i andra ämnen. Även övningskörningen skulle tjäna på att sträckas ut över ett år. Utbildningen bör kunna erbjudas inom det individuella valet. I Tannbergsskolan ges eleverna på fordons- och transporttekniska linjen samt på industriell teknisk linje fullständig körkortsutbildning. Man planerar att i framtiden ge samtliga elever möjligheten att ta körkort inom det individuella valet och därvid även sköta examinationen. Man hemställer bl.a. om rätt att examinera under en försöksperiod och att få delta i utvecklingsarbetet av körkortsutbildningen på gymnasieskolan.

Även från Högskolan i Örebro och Tullängsskolan i Örebro kommun har framförts att verksamhet med körkortsutbildning i teori kommer att anordnas i gymnasieskolan. På mitt uppdrag har det utarbetats ett exempel på en kursplan för en trafikantutbildning inom gymnasieskolan. Den återfinns i bilaga 5.

Tidigare har frågan om trafikantutbildning i gymnasieskolan behandlats av t.ex. kommittén Körkort 2000. Enligt mina direktiv har jag endast att beakta vad Körkort 2000 anfört beträffande förarproven. Jag har dock, som tidigare redovisats, funnit skäl att ta del av Körkort 2000 hela förslag beträffande utbildning och prov.

Körkort 2000 fann att förändringar av förarutbildningen inom det nu gällande systemet knappast kan ge några större trafiksäkerhetseffekter och slöt därav att "ett större grepp" behöver tas än som är möjligt i en trafikskola. Kommittén fortsatte "Förarutbildningen måste integreras i en utbildningsmiljö med inslag av fostran och där för sådan utbildade lärare finns att tillgå. Den bör också omfatta väsentligt utökad körträning så att vissa för trafiksäkerheten avgörande funktioner hinner stabiliseras hos den nyblivne föraren."

Körkort 2000 föreslog därför en trafikantutbildning i gymnasieskolan och angav som skäl bl.a. "Gymnasieskolan har flera unika förutsättningar för en bra trafikantutbildning. För en bredare trafikantkompetens, av vilken förarkompetens är en del, erbjuder skolan en mycket mer perspektivrik pedagogisk miljö än trafikskolan. Anknäpningar kan göras till samhällskunskap, ekologi och miljö, ekonomi, geografi, dvs. ämnesstoff där det är möjligt att utveckla en förståelse för samhällets behov av transporter och hur den enskildes transportvanor påverkar de stora sammanhangen i termer av miljö, säkerhet, framkomlighet, ekonomi och utveckling. Också för själva bilförarrollen har gymnasieskolans inlärningsmiljö många fördelar. Där kan ske en

infallsrik bearbetning av ungdomarnas attityder med rikare pedagogisk metodik än som är möjlig i trafikskolan. Attitydbearbetning kan framförallt gälla ungdomarnas insikter i hur risker uppstår i vägtrafikens variationsrikedom, människans begränsningar att klara av riskerna när de väl uppstått och människans läggning att överskatta sin förmåga i det avseendet."

Efter en redovisning av förslaget till den nya gymnasieskolan - som numera är under införande - framhöll kommittén följande. "Förutsättningarna, som redan idag finns att införa trafikantutbildning i gymnasieskolan, har ökat genom omläggning av statsbidragssystemet. Kommunerna kan anordna trafikantutbildning på ett praktiskt och ekonomiskt sätt med hänsyn till lokal efterfrågan och lokala förutsättningarna - t.ex. lärare som kan trafik, föräldrar och trafikskolor som kan medverka etc. Den fria resursanvändningen ger också kommunerna möjlighet att för sina elevers räkning köpa utbildning på andra sidan kommungränsen. Det är möjligt att låta en trafikant- och förarutbildning gradvis utvecklas lokalt, i takt med vad som kan överblickas och resurserna tillåter."

Mot denna bakgrund fann Körkort 2000 att en trafikantutbildning i gymnasieskolan skulle råda bot på många av de brister som vidlåder den mer begränsade utbildning som är möjlig i trafikskolan.

Enligt kommittén bör "en gymnasial trafikant- och förarutbildning ha tre huvudmål. Dels bör utbildningen skapa insikt i och kunskap om sambanden mellan samhällsutveckling och transporter och om positiva och negativa effekter av olika transportmedel på människor, miljö och samhälle. Genom att knyta samman trafikantutbildningen med andra ämnessubstanser" "kan en sådan utveckling främjas. Det trafikstoff som integreras i andra ämnen bör vara utformat så att det framstår som angeläget för alla elever, oavsett om de avser att skaffa bilförarkompetens eller inte. Utbildningen bör också utveckla ungdomarnas kunskaper om hur risker uppstår i vägtrafiken och om människans begränsningar och hennes benägenhet att överskatta sin förmåga att klara riskerna. Syftet är att blivande bilförare skall lära sig att konsekvent tillämpa säkerhetsmarginaler i sitt körsätt för att inte hamna i kritiska situationer. Dessa övergripande mål bör prioriteras framför formella kunskaper i trafikförfattningarna och körtekniska färdigheter. Vidare bör den omständigheten att utbildningen pågår under hela gymnasietiden åstadkomma en ökad säkerhet i observationsrutiner och informationsinhämtning hos den nya föraren liksom ett mer avspänt förhållningssätt i trafiken genom mera omfattande körträning."

I fråga om det praktiska anordnandet av utbildningen anförde kommittén bl.a. "Ett anordnansvar kräver utbildningsadministrativa insatser. Den mest vanliga lösningen torde bli att studierektor, eller en

lärare som skolan utser, får det sammanhållande ansvaret. Den ämneskompetens - i trafikant- och förarutbildningsfrågor - som erfordras, kan erhållas genom fortbildning. År 1989 fanns 481 gymnasieskoleenheter i de 197 kommuner som har gymnasieskola. Om alla kommuner skulle vilja införa trafikantutbildning vid en skola per kommun, skulle behovet av en utbildningsadministrativt inriktad fortbildning i initialskedet omfatta ett par hundra lärare. Dessa bör i sin tur lokalt svara för den fortbildning som kommer att behövas för de olika lärare som engageras i trafikantutbildningen. Skolans egna lärare bör medverka i så stor utsträckning som möjligt i trafikantutbildningen, särskilt i de attityd- och insiktsskapande delarna. För den trafikreglorienterade teorin med mera direkt syfte på bilförarkompetensen bör därutöver trafiklärare från trafikskolor användas. Kostnaderna här för ankommer på kommunen."... "Eleven bör få påbörja övningskörning i årskurs 1 efter en kurs i manövrering och inledande körning i trafik. Därefter får eleven börja övningsköra privat. Övningskörningen bör vara så omfattande och så variationsrik att olikheter i trafikmiljö och trafikförhållanden påträffas och bör därför genomföras efter en särskild övningsplan. I skolans anordnaransvar bör ingå att stödja föräldrar och andra privata lärare med vägledning och instruktioner för övningskörning. Examinationen, antingen den sker fortlöpande i undervisningen eller i en slutfas, är ett naturligt inslag i skolans verksamhet. Därför bör skolan, liksom för andra ämnen, ges rätt att förrätta förarprov som del av anordnaransvaret för trafikantutbildningen. Så är redan i dag fallet med skolans yrkesförarutbildning liksom med den militära fordonsförarutbildningen, där försvaret har egna provförrättare. Av praktiska skäl bör dock examinationsrätten för skolans del gälla enbart teoriprovet och införas för den enskilda skolenheten så snart en teoretisk förarutbildning etablerats. Reglerna här för kan utformas av TSV och skolverket i samråd."

Jag delar de synpunkter som framförs av Körkort 2000 beträffande skälen för en utbildning i gymnasieskolan, hur utbildningen bör utformas och att även examinationsrätten bör överlämnas. Kommitténs slutsats, att inledningsvis endast examinationen för teoriprovet bör överlämnas, anser även jag vara en lämplig inledning på införandet av en trafikantutbildning i gymnasieskolan.

Redan i dag examinerar gymnasieskolan elever i körprovet. Detta sker inom ramen för den yrkesutbildning som skolan ger. Den examinationsrätt jag nu avhandlar avser främst behörigheten B. Då denna behörighet inte på samma sätt är direkt knuten till en särskild yrkesutbildning bör frågan om möjligheten att avlägga körprovet inom gymnasieskolans ram även för andra behörigheter, enligt min tidigare redovisade uppfattning, anstå till utvärderingar av den nu föreslagna ändringen kunnat genomföras.

Regeringen har, som tidigare nämnts, föreslagit en sänkning av övningskörningsåldern till 16 år för behörigheten B. I propositionen, 1992/93:161, angavs bl.a. att tanken är att skapa utökade möjligheter för gymnasieskolan att ge förarutbildning för behörigheten B inom skolans ram och att skolorna bör frivilligt anordna möjligheter till förarutbildning för B-behörighet. Departementschefen är positiv till en trafikant- och förarutbildning i gymnasieskolan, men han ser det främst som en uppgift för kommunerna.

Det gäller således att finna former för att införa denna möjlighet till en teoriutbildning i gymnasieskolan. Om en trafikantutbildningen och därmed utbildningen för att ta körkort skall kunna ges i gymnasieskolan måste det ske i någon av de former som kommunen äger rådighet över t.ex. som en lokal kurs inom bl.a. tiden för det individuella valet eller det lokala tillägget eller inom en lokal gren. Det finns således enligt min uppfattning utrymme för de kommuner som är intresserade av en teoriutbildning att påbörja sådan utbildning inom gymnasieskolan. Sådana delar av gymnasieutbildningen är tänkta att växa fram ur lokala behov. Som framgått tidigare har vissa kommuner redan idag planer på att påbörja sådan utbildning. Innehållet i utbildningen bör kunna bestämmas med hjälp bl.a. av det exempel på en kursplan som jag tagit fram. Jag har lämnat ett förslag till ändring av 5 kap. 11 § gymnasieförordningen vad avser möjligheten att anordna sådan utbildning som ett individuellt val.

Enligt min mening bör det i de gymnasieskolor, som redan ger utbildning inom fordonsprogrammets transportgren, vara möjligt att utveckla en lokal kurs med möjlighet att avlägga teoriprov för behörigheterna A och B. Skolan har redan lärare som besitter kunskaper i utbildning för körkort, visserligen för större fordon, men i många grundläggande avsnitt är det samma utbildningsmål som gäller.

De skolor som inte har sådant program borde tillsammans med lokala trafikskolor kunna utforma en lokal kurs i detta ämne och t.ex. tillfälligt anställa lärare från trafikskolan.

Examinationsrätten för teoriprovet skall, som i andra ämnen inom skolan, tillkomma läraren.

Sammanfattningsvis ser jag således positivt på och tillstyrker en trafikantutbildning, eller i vart fall inledningsvis, en förarutbildning för teoriprovet i gymnasieskolan. Som framgått är det min uppfattning att det redan finns utrymme för en sådan utbildning, varför begäran från Tannbergsskolan i Lycksele kommun om en försöksverksamhet inte kräver något särskilt svar från mig, utan det står dem fritt att själva påbörja en sådan utbildning.

Jag återkommer till frågan om finansiering i kap. 8

6.3.1.2 Den kommunala vuxenutbildningen (Komvux)

I 11 kap. skollagen (1985:1100) återfinns bestämmelser om Komvux. Därav framgår bl.a. att kommunerna skall sträva efter att erbjuda kommuninvånarna sådan gymnasial vuxenutbildning och påbyggnadsutbildning som svarar mot efterfrågan och behov. Påbyggnadsutbildningen syftar till att ge vuxna en sådan utbildning som leder till en ny nivå inom deras yrken eller till ett nytt yrke. Det finns ingen absolut rätt för den enskilde till sådan utbildning. Kommunen gör sina egna bedömningar på vad och hur mycket man vill satsa. Utbildningen i Komvux skall i huvudsak vara avgiftsfri för eleven.

För närvarande bedrivs påbyggnadsutbildning i form av förarutbildning inom Komvux på 8 platser i landet.

* Synpunkter på Komvux som teoriprovare

Komvux är en viktig skolform vid sidan av gymnasieskolan. Förutsättningarna för teoriutbildning och examination är i huvudsak desamma som i gymnasieskolan med bl.a. tillgång till lärare med pedagogisk utbildning.

6.3.1.3 Trafikskolan

VV är tillsynsmyndighet för trafikskolor som får drivas endast efter tillstånd av verket. Tillstånd får meddelas fysisk eller juridisk person som bedöms ha förutsättningar att driva trafikskola på sådant sätt att kravet på god förarutbildning blir tillgodosett. Tillstånd kan återkallas. TSV (numera VV) har utfärdat föreskrifter om tillstånd att driva trafikskola.

Vid trafikskola skall finnas en trafikskolechef som ansvarar för att verksamheten sker enligt gällande föreskrifter. Vidare skall minst en utbildningsledare finnas som är ansvarig för utbildningsarbetet. Om så behövs med hänsyn till verksamhetens omfattning, skall även trafiklärare finnas vid trafikskolan.

Frågor om godkännande som trafikskolechef, utbildningsledare och trafiklärare provas av VV. Godkännandet kan återkallas²⁶.

²⁶ **Trafikskolechef** (TSVFS 1986:3). Godkännande som trafikskolechef skall meddelas den som med hänsyn till lämplighet och allmän duglighet bedöms kunna fullgöra de åligganden som ankommer på sådan chef. **Utbildningsledare** (TSVFS 1989:102). För godkännande som utbildningsledare krävs att sökanden fullgjort minst 4 år som trafiklärare vid trafikskola, innehar samtliga körkortsbehörigheter, erhållit godkänt slutbetyg i samtliga ämnen i högskolans 20-poängskurs för utbildning till utbildningsledare (bl.a. psykologi, pedagogik, samhälls- och trafikutveckling, författningskunskap), samt bedöms lämplig med hänsyn

Enligt uppgifter fanns hösten 1990 i verksamhet cirka 1 900 lärare med trafiklärarkompetens och 760 med utbildningsledarkompetens, av vilka cirka 390 dessutom var trafikskolechef. Därutöver fanns cirka 340 trafikskolechefer. Sammanlagt fanns 728 trafikskolechefer.

Det finns omkring 750 verk samma trafikskolor i 244 kommuner. Huvudparten är privatägda och endast en liten del är kooperativa. Cirka 20 procent av trafikskolorna är belägna i de 12 kommuner som ingår i storstadsområdena. Omkring 97 procent är anslutna till något av branschorganen Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) 93 procent och Trafikskolornas Riksförbund (TR) 4 procent. I 91 av kommunerna finns endast en trafikskola²⁷.

I trafikskolan inleds vanligen körkortsutbildningen med ett teoriavsnitt som omfattar mellan 12- 18 dubbeltimmar. Varje undervisningstimme omfattar en 40-minuterslektion. Kostnaden för teoriutbildningen uppgår till mellan 700 - 1 200 kr inräknat litteratur m.m. Skolan har vanligtvis en uppsättning provpärmar med teorifrågor på vilka aspiranten prövar sitt kunskapsinhämtande under utbildningens gång. Av vad som framkommit vid kontakter med STR händer det ofta att aspiranten genomför en teoriutbildning vid trafikskolan, men vill avvakta med körutbildning i trafikskolan för att övningsköra privat.

* Synpunkter på Trafikskolan som teoriprovare

Jag har från STR mottagit en skrivelse avseende ett förslag till hur en partiell lösning av förarprovningen kan ske. STR:s uppfattning är att teoriprovet skall ingå som en naturlig beståndsdel i den teoriutbildning som trafikskolorna ger. Förbundet har lämnat ett förslag till en utbildningsmodell²⁸ och utbildningsplan som om den följs, enligt förbundet, bibringar aspiranterna en gedigen kunskap

till sina personliga förhållanden. **Trafiklärare** (TSVFS 1986:103). För godkännande som trafiklärare krävs att sökanden erhållit slutbetyg i samtliga betygsämnen i gymnasieskolans kurs för utbildning av trafiklärare, fullgjort minst 20 veckors praktik som trafiklärare vid trafikskola, varav minst fem veckor inom ett år före ansökningsen, samt bedöms lämplig med hänsyn till sina personliga förhållanden och vad som framkommit under praktiktjänstgöringen.

²⁷ Uppgifterna bygger på dåvarande Statens Pris- och Konkurrensverks undersökning för KK 2000:s räkning av trafikskolorna, sept 1990

²⁸ Utbildningsmodellen är indelad i tre block med följande innehåll.

Block 1; Information, Teori 1, Teori 2, Kunskapsprov A.

Block 2; Teori 3, Fordonslektion, Teori 4, Kunskapsprov B.

Block 3; Teori 5, Teori 6, Kunskapsprov C.

Examinationsprov.

De olika teoriavsnitten avser innehållsmässigt den normala undervisningsplan som STR upprättat för medlemsorganisationernas ledning.

inom det teoretiska området och uppger bl.a. I ett sådant system bör trafikskolan kunna bemyndigas att få bedöma om aspiranten kan godkännas. VV bör i detta system utöka sin tillsyn av trafikskolornas undervisning, kanske mot en avgift. Bortfallet av teoriprovet innebär ett inkomstbortfall. STR menar vidare att en arbetsgrupp mellan trafikskolorna och VV bör tillsättas för att utarbeta detaljerna.

STR har tidigare hos regeringen begärt att trafikskolorna på försök och under tillsyn skall få svara för såväl utbildning som examination av förare²⁹. I mina kontakter med STR och TR har framkommit att intresset kvarstår men att det i första hand avser teoriprovet.

Kommittén Körkort 2000 behandlade även frågan om utbildning och prov i trafikskolan. Körkort 2000 angav bl.a. "Nuvarande system med förarutbildning i trafikskola är en viktig och nödvändig resurs dels för den (tänkta) gymnasiala trafikantutbildningen, dels för de gymnasieelever som inte får sådan och dels för elever som slutat skolan."

Enligt Körkort 2000 bör övningskörning, som inleds i trafikskola där eleven och förälder eller motsvarande tillgodogör sig grundläggande teori och praktik, få äga rum från samma ålder som i gymnasieskolans trafikantutbildning. Vidare anger Körkort 2000 bl.a. "För sådan övningskörning som inleds först vid 17,5 års ålder bör samma regler som i dag gälla. I enlighet med övrig pedagogisk verksamhet bör ansvaret för kontrollen av det teoretiska kunskapsinhämtandet finnas hos utbildaren och fortlöpande integreras i den teoretiska och praktiska utbildningen och fungera som en fortlöpande diagnostik av elevernas kunskaper. Utbildningens inriktning och innehåll kan då formas efter varje elevs individuella behov. Detta innebär att gränserna mellan prov och utbildning suddas ut; proven blir ett medel för att nå utbildningens mål, mera än en kontroll. Ansvaret för teoriprovet bör därför på sikt övergå till utbildaren - trafikskolan. Förutsättningen härfor kommer att vara för handen när högskoleutbildning för trafiklärare etablerats. I en framtid bör hela förbandet - teori - såväl som körprov - läggas hos utbildaren med TSV som tillsynsmyndighet."

Jag instämmer i huvudsak i dessa synpunkter.

En överflyttning av teoriexaminationen underlättar den eftersträvarade integreringen av teori och praktik, som från pedagogisk synpunkt bedöms riktig och på vilken de nuvarande kursplanerna grundas.

I trafikskolan prövas vanligen aspiranten redan under utbildningens gång i teorikunskaperna innan han genomgår provet hos VV. Detta medför ett visst dubbelarbete. Det har dock den fördelen att risken

²⁹ Se ärende K III 2144/90

för att underkännas i teoriprovet minskar. En körprovning görs också innan aspiranten genomgår körprovet.

Ett aktivt utövande av tillsynen över trafikskolorna krävs för att någon risk inte skall uppstå för att teorieleverna utan tillräckliga kunskaper godkänns vid provet. Det bör finnas en möjlighet för den som utför körprovet att förelägga eleven nytt teoriprov om dennes kunskaper visar stora brister. Som ytterligare sanktion finns hotet om indragning av möjligheten att utföra provet eller möjligheten att återkalla tillståndet att bedriva trafikskoleverksamhet.

Att beakta är att ett överlämnade av examinationsrätten för teoriprovet till en trafikskola måste ha stöd i lag. Jag har tidigare (avsnitt 6.3) redovisat ett förslag till ändring av 32 § KKL.

Den grundläggande tanken med en överflyttning av teoriprovet till utbildaren är att läraren också skall examinera. En överflyttning till trafikskolan av prövningsverksamheten förutsätter därför, enligt min uppfattning, att en högskoleutbildning tillskapas för trafikläraren. Denna fråga har varit föremål för många avgivna förslag bl.a. från Universitets- och Högskoleämbetet (UHÄ) i samarbete med TSV år 1991, utan att sådan utbildning tidigare kommit till stånd. Enligt vad jag erfarit avser Högskolan i Falun/Borlänge att igångsätta en högskoleutbildning om 80 poäng med start våren 1994. Jag vill framföra mitt stöd för en sådan utbildning och hoppas att även andra högskolor t.ex. i Örebro startar sådan utbildning. I förlängningen därav ligger att en högskoleutbildning för trafiklärare innebär en ökad kompetens även för framtidens förarprövare.

Högskolan i Örebro och Tullängsskolan i Örebro kommun har lämnat ett förslag till en förarprövarutbildning för legitimerade utbildningsledare i trafikskola. Man föreslår att trafikskolorna ges en auktorisation som innebär att skolan får rätt att själv utföra förarprovningen genom utbildningsledaren och att VV står för tillsynen. Vägen mot en förarprövarlegitimation för en utbildningsledare skulle enligt detta förslag kunna se ut på följande sätt:

- Trafiklärarutbildning omfattande en termin vid gymnasieskola
- Minst fyra års yrkeserfarenhet som trafiklärare
- Utbildningsledarutbildning vid högskolan omfattande 20 högskolepoäng
- Efter ett antal år som utbildningsledare kommer möjligheten att söka förarprövarutbildning omfattande ytterligare 20 högskolepoäng efter en fastställd kursplan innehållande bl.a. pedagogik, trafikpsykologi m.m.

Jag anser mot denna bakgrund att det finns skäl som talar för att relativt snart överväga att ge vissa trafikskolor rätt att utföra teoriprovet. VV får efter ansökan från trafikskolan pröva om skolan kan

anses besitta den kvalitet som bör krävas enligt de riktlinjer som VV kommer att uppställa. I denna del bör även beaktas det utvecklingsarbete som pågår avseende utformningen av teoriprovet. I framtiden skall provet hanteras med datorstöd. Detta bör ge större möjligheter för alla trafikskolor att handha examinationen av teoriprovet.

6.3.1.4 AMU-gruppen

Som angetts i kap. 2.3.3 skall AMU-gruppen bolagiseras varvid examinationsrätten upphör. Om ett bolag inom AMU-gruppen efter bolagiseringen vill driva en trafikskoleverksamhet är den tillståndspliktig på samma sätt som en vanlig trafikskola.

AMU-gruppen har, som redogjorts för i kap. 2.3.3, vissa uppgifter som körkortsutfärdare i kristider.

*** Synpunkter på AMU-gruppen som teoriprovare**

Riksdagen har genom sitt beslut med anledning av den tidigare omnämnda propositionen om AMU-gruppens bolagisering jämställt utbildningen vid AMU-gruppen med utbildning vid trafikskola. Med tanke på regeringens och riksdagens nyligen gjorda ställningstagande i fråga om examinationsrätt för AMU-gruppen föreligger inte för närvarande, även om examinationsförfarandet hos AMU-gruppen handlagts utan egentliga anmärkningar, någon möjlighet att låta bolagen åter få examinationsrätt. AMU-gruppen skall således behandlas på samma sätt som en trafikskola även i fråga om rätten att examinera. Det är viktigt att de konkurrerar på lika villkor. I likhet med vad jag föreslagit i fråga om trafikskolor bör således även till ett bolag inom AMU-gruppen kunna överlåtas att examinera den teoretiska delen av utbildningen.

På samma sätt som med trafikskolorna kräver ett överlämnade av examinationsrätten för teoriprovet till ett bolag inom AMU-gruppen stöd i lag.

Den särskilda uppgiften att utfärda körkortshandlingar i kristid bör överföras till den som i framtiden skall ersätta VV som förarprovare.

6.3.2 Krav på den/de som skall överta förarprovverksamheten från VV

Jag har hittills i mina överväganden utgått från att teoriprovet till en väsentlig del i framtiden kommer att handhas av trafikskolorna och gymnasieskolan. En övergång till ett sådant system kan bara ske på lång sikt. Vid sidan av dessa utbildare kommer därför även behov finnas av att förarprov kan avläggas hos någon/några andra. Jag har därför att föreslå vem som, i stället för VV, med skyndsamt kan överta denna uppgift. Det nya organisa-

tionen kommer för en betydande del av framtiden att utgöra basen i förarprövandet.

Såvitt kommit till min kännedom har TSV och VV skött uppgiften med förarprov utan några egentliga anmärkningar. Den framtida handhavaren av förarprov bör därför uppfylla minst de krav som den nuvarande organisationen uppfyller. De krav man bör ställa på nya handhavare är enligt min mening följande:

1. Organisationen skall vara rikstäckande och ha prov för alla körkortsbehörigheter, men även de övriga prov som omfattas av mitt uppdrag.

2. Den skall kunna garantera en opartisk, likformig och rättvis bedömning av aspiranterna samt besitta hög integritet.

3. Den skall vara lätt tillgänglig för aspiranten dvs. ha god geografisk spridning och hålla korta väntetider.

4. Den skall inte minska provets trafiksäkerhetseffekt och från denna synpunkt använda lämpliga provorter.

5. Den skall bära sina kostnader för hela förarprövarverksamheten utan subventioner från annan verksamhet.

6. Den skall ge utrymme för kompetensutveckling av förarprövaren och inte försämra provarens "arbetsmiljö".

7. Den skall kunna medverka i en utveckling mot ett system med provare även i en annan organisation.

8. Den skall kunna medverka i utformningen av föreskrifter för förarprövarverksamheten genom erfarenhetsåterföring till VV.

EG-direktivet på körkortsområdet (se kap. 5.3) uppställer vissa allmänna krav på utbildning av förarprövaren, om kontroll och övervakning av deras arbete samt tid och omfattning av körprovet. Dessa krav tillgodoses i stort redan idag.

Det krävs således en huvudman som, liksom VV, tillser att behovet av förarprövare för alla behörigheter, både teori- och körprov, alltid är täckt över hela landet.

Jag har i fråga om förarprövare i stället för VV funnit skäl att närmare granska främst polisen, länsstyrelsen och ASB. Dessutom har jag funnit anledning överväga en ny organisatorisk enhet.

6.3.2.1 Polisen

Rikspolisstyrelsen (RPS) är central förvaltningsmyndighet för polisväsendet. Det innebär bl.a. att statsmakternas årliga beslut om polisverksamheten

skall förmedlas av RPS till de regionala och lokala polismyndigheterna. RPS skall därefter följa upp besluten och redovisa resultatet till regeringen. RPS befogenheter att meddela föreskrifter för att leda trafikövervakningen upphörde den 1 oktober 1984. Däremot får RPS meddela föreskrifter om sådan utrustning som används i polisverksamheten för att tillgodose behovet av enhetlighet. I övrigt är RPS:s uppgifter begränsade till metodutveckling och tillsyn över polisen. Tillsynen fullgörs genom inspektionsverksamhet. Inom RPS handläggs flertalet trafikfrågor av polisbyrån. En stor arbetsuppgift är författningsfrågor. RPS deltar mycket aktivt i det ständigt pågående översynsarbetet inom trafiklagstiftningen m.m. Inom teknikbyrån arbetar man med utveckling och anskaffning av utrustning. Polishögskolan förmedlar grundutbildning genom central kursverksamhet som ger olika kompetens inom trafikövervakningen.

Länsstyrelsen är länets högsta polisorgan. Dess styrelse bestämmer varje år en plan för den regionala verksamheten, vari anges dimensionering och inriktning. Den **regionala polisverksamheten** fick den 1 juli 1992 en enhetlig ledningsstruktur. I varje län finns en länspolismästare, som är föredragande i länsstyrelsen vad gäller polisfrågor och på länsstyrelsens vägnar utövar dess polisiära befogenheter. Länspolismästaren är samtidigt chef för den största polismyndigheten i länet. Vid läns-polislismästarens egen myndighet skall finnas en enhet/funktion för regional trafikövervakning. Polispersonalen vid dessa enheter bedriver i huvudsak sådan trafikövervakning för vilken det krävs särskild utbildning och utrustning, t.ex. hastighetsövervakning. I nio av landets län finns två enheter för trafikövervakning och i två län tre enheter. Totalt finns i riket 37 enheter för regional trafikövervakning. Antalet polismän som arbetar med regional trafikövervakning uppgick till 1 252 st år 1992.

Inom de **lokala polismyndigheterna** fullgör ordningspolisen trafikövervakning inom ramen för sin yttre tjänst, t.ex. beordras ordningspolisen att fullgöra enbart trafikövervakning vid s.k. razzior och ofta i samarbete med trafikpolisen. I de flesta län sker en samplanering av polisens regionala och lokala trafikövervakningsinsatser. Planeringen leds av länspolismästaren och resulterar i periodplaner för trafikövervakningen i länet.

Trafikpolisen har nyligen varit föremål för utredning. I sitt betänkande (SOU 1992:81) Trafikpolisen dubbelt bättre angav **Trafikpolisutredningen** bl.a. ett förslag till en ny organisation för den regionala trafikpolisen. Av förslaget framgår bl.a. Det skall tillskapas en sammanhållen operativ ledning av trafikpolisen i varje län direkt underställd länspolismästaren. Organisationen skall ges en enhetlig benämning - Trafikpolisen i ?-län och omfatta i stort nuvarande antalet trafikpoliser i länet samt en ökad organiserad medverkan av ord-

ningspolisen. En samordning av trafikövervakningen över länsgränserna genomförs med en geografisk indelning som följer VV:s väghållningsregioner. I årets budgetproposition behandlade justitieministern frågan och angav därvid bl.a. att remissreaktionen på förslaget om trafikpolisen var blandad. För egen del ansåg hon att det låg inom länsstyrelsens ansvar för resurserna - med utgångspunkt i regeringens riktlinjer - att bestämma inriktning av polisarbetet. Någon särbehandling av trafikpolisen ansåg hon inte lämplig. Vidare angav hon att ett utökat samarbete mellan polis och VV på olika områden samt med kommuner blir viktigt och att myndigheterna bör själva finna former för detta samarbete.

Vidare föreslog Trafikpolisutredningen att bilinspektörerna skulle föras till polisen från VV. Som skäl angavs bl.a. att VV torde få normgivande uppgifter på trafiksäkerhetsområdet och att det inte är lämpligt att inom samma organisation både utforma reglerna och svara för kontrollen av dessa. I budgetpropositionen hänvisas i denna del till den trafiksäkerhetsproposition som nyligen presenterades för riksdagen³⁰.

Trafikpolisutredningen föreslog också att trafikövervakningsarbetet skulle inriktas på de trafikmiljöer och trafiksituationer där risken för svåra olyckor är störst och vid de tidpunkter då det råder hög trafik. Justitieministern delade i budgetpropositionen den uppfattningen och angav därutöver bl.a. att övervakningen bör inriktas på trafikfarliga beteenden och andra allvarliga trafiksäkerhetsproblem.

*** Synpunkter på polisen som förarprövare**

Jag vill genast slå fast att jag inte tänkt mig att den enskilde polismannen utöver sina övriga ordinarie arbetsuppgifter även skall vara förarprövare.

Vad som däremot kan övervägas är att flytta över förarprövarverksamheten till polisorganisationen. Ett skäl för detta är att polisen finns över hela landet och på många av dessa orter finns dessutom en lämplig provmiljö.

Ett annat skäl för en överflyttning till polisen är den kompetensutveckling som eftersträvas för förarprövarna. Vid en sådan överflyttning skulle det kunna uppstå kontakt mellan de regionala poliserna med ansvar för trafikövervakning och förarprövarna. Detta skapar förutsättningar för en återföring av vad som sker i trafikmiljön till examinationsförfarandet, provet och prövaren. Provet kan utvecklas och ges inriktning mot sådana felaktigheter och misstag som ofta förekommer ute i trafiken.

³⁰ Prop 1992/93:161, avsnitt 4.

En överflyttning till polisen medför även att de krav på arbetssocial miljö som förarprövarverksamheten synes kräva kan tillgodoses. Förarprövarna sammanhålls och möjligheten att bearbeta de svårigheter som uppkommer i det dagliga arbetet bibehålls.

De intentioner om ett ökat samarbete mellan polis och VV som aviseras i budgetpropositionen och i trafiksäkerhetspropositionen talar även det för en överflyttning till polisen.

Ytterligare ett skäl för en överflyttning skulle vara det framlagda förslaget från Trafikpolisutredningen om att bilinspektörerna skall överföras till polisen. I trafiksäkerhetspropositionen föreslås att regeringen skall få bestämma bilinspektörernas hemvist. En fördel med ett gemensam hemvist hos polisen är, att det nyttjande av bilinspektörer som förarprövare som sker idag beroende av efterfrågan på förarprov, kan bibehållas.

En förutsättning för en överföring är dock att samtliga resurser som tillhör verksamheten förs över till polisen. Det får inte belasta polisen ekonomiskt att överta förarprövarverksamheten. Vid överväganden bör beaktas finansieringsformerna av verksamheten hos polisen och hos VV. Polisen finansieras över budgeten med anslag som täcker dess kostnader medan förarprövarverksamheten hos VV är avgiftsfinansierad. Även bilinspektörernas verksamhet finansieras via avgifter. Vidare bör beaktas de sparmål som pålagts polisorganisationen.

Den främsta nackdelen att ta hänsyn till i dessa överväganden är att förarprövandet inte är en naturlig polisuppgift. Under utredningen har framkommit att polisen av principiella skäl är emot en överflyttning. En sådan går stick i stäv med kravet på en renodling av polisens uppgifter. Som jag inledningsvis angett är det dock inte min mening att det ordinarie polisarbetet skall inskränkas till följd av detta utan min målsättning är att ge trafikinspektörerna ett organisatorisk hemvist som också skall ha fördelar från provarsynpunkt. Det kan å sin sida medföra att trafikinspektörerna blir en särskild yrkesgrupp som inte integreras i den ordinarie poliskåren. Effekterna av de tidigare uppräknade fördelarna skulle då minska.

Rekryteringen av personal är ett annat område där särskilda lösningar kan bli aktuella. Poliser rekryteras centralt och utbildas vid polishögskolan. Inom VV sker rekryteringen av trafikinspektörer centralt men för de olika regionernas räkning. Utbildningen ges centralt. En fördel från rekryteringssynpunkt med en överföring är att polismän, som så önskar, kan tas i anspråk som förarprövare efter utbildning och lämplighetsprövning. Den övriga rekryteringen bör ske centralt. Utbildningen bör kunna läggas upp på ungefär samma sätt som inom TSV.

Ett annat mer praktiskt problem är lokalfrågan. Polisen är redan i dag på många håll trångbodd. Förarprövarverksamheten hos VV kräver dels lokaler för tjänstemännen men även lokaler för teoriprovet samt väntutrymmen för aspiranterna. Utredningen har låtit göra en inventering av lokalfrågan utifrån dagens bemanning i VV av förarprövare och bilinspektörer samt ett antagande om storleken på den administrativa personalen. Resultatet av inventeringen framgår av bilaga 6. På de orter där förarprövare återfinns svarade 27 av de tillfrågade polismyndigheterna nej på frågan om de hade möjliga lokaler vid en ev. överflyttning av förarprövarna till polisen, varav 9 dock visade att tänkbara lösningar fanns i en framtid och 11 svarade ja. Om en samlokalisering inte går att genomföra minskar värdet av de fördelar med överflyttningen som jag tidigare pekat på nämligen återförandet av kunskaperna om aktuella trafikproblem. Även den arbets-sociala delen påverkas.

6.3.2.2 Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har många olika uppgifter. De kan hänföras till främst tre huvudområden; förverkliga nationella mål inom olika verksamhetsområden på regional nivå, utveckla länet samt svara för en effektiv statsförvaltning på regional nivå. Den 1 juli 1991 genomfördes en reform som innebär en mer samordnad regional förvaltsstyrelsen. Reformen är ett första steg i syfte att skapa en effektivare statlig regional förvaltning.

Länsstyrelsen är **regional bilregister- och körkortsmyndighet** Den handhar i denna verksamhet bilregistreringen och körkortsadministrationen. Vidare handhar länsstyrelsen allmänna ombudsfunktionen. Länsstyrelsen är även den myndighet som prövar frågor om körkortstillstånd. I vissa fall lämnar länsstyrelsen undantag från kraven i körkortsförfattningarna. Länsstyrelsen är även tillståndsgivare m.m. inom **yrkestrafiken**. Organisationen av dessa verksamheter på olika länsstyrelser varierar. I regel finns dock en allmän förvaltningsenhet som ansvarar för körkortsadministrationen.

Körkortshandläggningen vid länsstyrelsen har behandlats i olika utredningar och kommitteer och redovisats i betänkanden såsom (SOU 1991:14) Den regionala bil- och körkortsadministrationen, (SOU 1991:79) Säkrare förare samt även (SOU 1991:106) Domstolarna inför 2000-talet. I trafiksäkerhetspropositionen har bl.a. föreslagits att VV och några länsstyrelser får i uppdrag att lämna förslag till hur den framtida registerverksamheten bör organiseras.

Länsstyrelsens kostnader för körkortshanteringen täcks via anslag som finansieras genom "överföringar" av registerhållningsavgifter.

* Synpunkter på länsstyrelsen som förarprövare

En fördel som det innebär att knyta förarprövarverksamheten till länsstyrelsen är främst att organisationen sedan tidigare har erfarenhet av olika frågor inom körkortshanteringen - både vid utfärdandet, vid återkallelse och under innehavstiden av körkortet - och även vad gäller yrkestrafiken.

Vidare är länsstyrelsen så spridd i landet att kravet på spridning och tillgänglighet får anses tillgodosett. Dessutom är länsstyrelsen centralförvaltning förlagd till en sådan trafikmiljö att ett fullgott prov kan avläggas. I vissa län har länsstyrelsen lokalkontor ute i länet där prov kan förrättas.

En annan fördel är att det, med en anknytning till länsstyrelsen, finns utrymme att beakta de arbets-sociala krav som förarprövarna behöver.

Ett samarbete mellan VV och länsstyrelsen föreligger redan då VV skall bistå de allmänna ombuden i deras verksamhet. VV har även omfattande samarbete med länsstyrelserna i bilregisterfrågor och körkortsadministrativa frågor i egenskap av centralt bilregister och körkortsmyndighet.

Att beakta vid utformningen är även förslaget från domstolsutredningen att den allmänna ombudsfunktionen skall upphöra. I stället föreslås länsstyrelsen bli den myndighet som i första instans prövar frågor om körkortsåterkallelse. Förslaget har remissbehandlats och bereds inom justitiedepartementet med sikte inställt på att utredningens förslag skall genomföras. Det är dock inte klart vilka organisatoriska förändringar detta förslag kan komma att medföra. Även övriga förändringar med anledning av det pågående reformarbetet bör beaktas.

Formerna för finansieringen av verksamheten vid länsstyrelsen finns redan. En överföring av förarprövarverksamheten till länsstyrelsen medför ingen förändring därav.

Från en synpunkt är länsstyrelsen inte en lämplig efterträdare till VV. Bilinspektörerna, som kan utnyttjas som en buffert vid olika belastningar i förarprövandet, har inget samband med länsstyrelsens verksamhet.

6.3.2.3 Aktiebolaget Svensk Bilprovning (ASB)

ASB bildades 1963 och utför vissa myndighetsuppgifter under monopol. Bolag som ägs till 52 procent av staten. Övriga aktieägare är bilförsäkringsföretag och vissa av trafik- och motorbranschens organ-

isationer³¹. ASB:s huvudsakliga uppgift idag är kontroll av fordon i hall. Bolagets omsättning för 1991 uppgick till drygt 1 miljard kr och över-skottet till cirka 61 miljoner kr. Verksamheten bedrivs enligt självkostnadsprincipen och finansieras genom avgifter som bestäms av regeringen. Antalet anställda är omkring 2 300 st. Bolaget har 176 bilprovvningsstationer i tio regioner. Cirka 97 procent av kunderna har högst 30 km till en besikt-ningsstation. Föreskrivande myndigheter är bl.a. Naturvårdsverket, VV och Riksskatteverket (RSV). ASB är myndighet i sekretesslagens mening vad gäl-ler fordonskontrollen.

Utredningen (SOU 1992:115) Kontroll i konkurrens - avveckling av ASB:s monopol på kontrollbesiktning av fordon föreslår att marknaden öppnas för konkur-rens från fristående företag; ackrediterade tredje-partsorgan. De företag som önskar etablera sig på marknaden skall uppfylla vissa kompetens- och kva-litetskrav och genom ackreditering av SWEDAC ges tillträde till marknaden. Avsikten med förslaget är således att kontrollen av fordon skall bli konkur-rensutsatt i framtiden. Redan i dag är det möjligt för verkstäder att få utföra efterkontroll.

* Synpunkter på ASB som förarprövare

Det är främst tre omständigheter som vid mina över-väganden talar för att ASB kan anses lämplig att handha förarprövarverksamheten;

- Den regionala täckningen, dvs. antalet mottag-ningsorter och deras spridning i landet.
- ASB är van vid olika föreskrivande myndigheter. Det finns i dag 9 stycken.
- En koppling till trafiksäkerheten på så sätt att ASB kan påta sig arbetet med att påverka förarna. Många förare kommer någon gång under året till ASB och möjligheten att påverka förarens förhållnings-sätt till trafiken ökar därmed.

ASB har vid mina kontakter om förarprövarverksam-heten förespråkat en lösning inom gymnasieskolan enligt tidigare utredningsförslag.

Bolaget har även förespråkat ett ackrediteringsför-farande. I ett sådant system skall kravnivå upp-ställas av VV, även om det innebär en ökande byrå-kra- rati med godkännande och kontroll, menar bolaget. En ackrediteringsmodell skall, enligt ASB, avse bolaget som helhet och inte enskilda stationer. Bolaget kan inte acceptera en modell med ackredi-tering av dagens förarprövare med placering hos ASB. Som angetts ovan är har det föreslagits att ASB:s ordinarie verksamhet skall ske inom ett ack-rediteringssystem. Det bör därvid noteras att det i

³¹ Bilförsäkringsföretagen 12 %, Motorbranschens Riksförbund 12 %, Kungliga Automobil Klubben, Motorförarnas Helykterhetsförbund, Motormännens Riksförbund, Svenska Busstrafikförbundet, Svenska Taxi-förbundet och Svenska Åkeriförbundet 5 % vardera.

fråga om förarprövarverksamheten blir frågan om ett separat ackrediteringsförfarande och att bolaget således kommer att omfattas av två sådana förfaranden. De båda arbetsuppgifterna kan i och för sig utföras av en och samma person.

Om förarprövarna förs över till ASB blir det, enligt bolaget, aktuellt att integrera provverksamheten med annan verksamhet så att t.ex. personalen blir både bil- och förarprövare och inte renodlade förarprövare. Detta möjliggör en anpassning till de variationer i efterfrågan på förarprov som finns över året.

En aspekt att beakta är även vilka principer som råder vid ASB:s etableringar av nya mottagningsorter. Därvid har uppgetts bl.a. Man för ett samhällsresonemang vid etablering av nya stationer. Om ASB:s merkostnader för att öppna en station är lägre än vad kostnaden för kunden minskar skall en station öppnas. I en konkurrenssituation blir dock ett rent företagsekonomiskt betraktelsesätt aktuellt. Det går inte att låta bilprovarverksamheten subventionera förarprövarverksamheten eller tvärt om.

Ett av de krav som jag uppställer för en framtida förarprövare är möjligheten att medverka i utvecklingen av verksamheten genom återföring av erfarenheter till VV för den framtida provutformningen och kursplansutvecklingen. ASB deltar idag i sådan återföring vad avser den tekniska sidan och föreskrifter för fordonskontroll. Inför bolagets helt nya situation på en konkurrensutsatt marknad har bolaget satt ifråga sin medverkan i detta arbete. Sådan erfarenhetsåterföring är viktig även för förarprovverksamheten.

ASB är verksam inom ett tekniskt fackområde. Bolaget saknar idag beteendevetenskaplig kompetens. Olycksorsaken är mer ofta kopplade till föraren än till fordonet. En uppbyggnad av sådan kompetens behöver därför ske.

Ett skäl mot ett överlämnade av förarprövaruppgiften till ASB är de förändringarna inom ASB:s vanliga verksamhetsområde som följer av att marknaden inom fordonskontrollen har föreslagits bli öppnad för konkurrens. Ett skäl som anförts för att frånta AMU-gruppen examinationsrätten var bolagiseringen (jfr. avsnitt 2.3.3).

Vidare saknar bolaget i dag den kompetens som förarprövandet erfordrar. Det sistnämnda kan dock mötas genom att dagens förarprövare flyttas över till ASB.

Sammantaget innebär dessa omständigheter att jag inte finner några rationella vinster i att flytta över dagens förarprövare till ASB.

Ett överflyttande av förarprövarverksamheten till ASB erfordrar dessutom lagstöd enligt 11 kap. 6 §

tredje stycket RF. Jag har som nämnts tidigare lämnat ett förslag till en lagändring i detta syfte.

6.3.2.4 En ny organisation

Ett sätt att tillgodose riksdagens begäran om att förarprovverksamheten inte längre skall finnas inom VV är att skilja ut den del av VV:s regionala organisation som arbetar med förarproven och tillskapa en särskild organisation för förarprövaruppgiften.

I andra sammanhang har man förfarit på ett likartat sätt. Jag tänker därvid bl.a. på järnvägsinspektionen, som tillkom 1988. I den trafikpolitiska propositionen³² angavs som skäl för tillskapandet därav bl.a. att det på principiella grunder kan riktas invändningar mot att ett trafikföretag är sin egen säkerhetsmyndighet.

Järnvägsinspektionen är organiserad som en del i Banverket. Den har till uppgift bl.a. att utge föreskrifter med krav på personal, organisation material m.m., pröva tillstånd att driva spårtrafik, spåransläggning m.m., utöva tillsyn av efterlevnaden av fastställda säkerhetsnormer i spårtrafik samt godkänna nya eller ombyggda fordon och anläggningar. Utbildningen av förare och godkännade av dessa sker av de olika företagen. Inspektionen godkänner utformningen av kurser och prov samt kontrollerar genom tillsyn. Verksamheten sker som egen myndighet medan arbetsgivaransvaret ligger hos Banverket. Organisationen har kunnat hållas liten och består centralt av 26-27 personer och i distrikten av enbart en person. Verksamheten finansieras över Banverkets anslag med "öronmärkta" medel.

* Synpunkter på en ny organisation som förarprövare

En genomgång av tänkbara kandidater visar att det inte finns någon naturlig ersättare för VV. Ett alternativ som bör övervägas är därför att föra uppgifterna till en för ändamålet tillskapad organisation. Den nya organisationen kan utformas så att de krav som skall ställas vid en överflyttning på en annan organisation av förarprövarverksamheten, enligt vad jag tidigare har angett, kan uppfyllas.

Organisationen skall handha de uppgifter som följer av VV:s regionala organisation vad avser förarproven. Även de övriga uppgifter som tillkommer trafikinspektörerna, t.ex. tillsyn av trafikskolorna kan överföras till den nya organisationen. En sådan organisation kan även handha de övriga proven inom yrkestrafiklagstiftningen som mina direktiv omfattar.

³² Prop. 1987/88:50, Trafikpolitiken inför 90-talet

För att göra det möjligt att använda buffertfunktion bör övervägas om även bilinspektörerna skall överföras till den nya organisationen. Jag är medveten om att en komplikation därvid uppkommer. Enligt förslag i den nyligen avlämnade trafiksäkerhetspropositionen³³ skall regeringen bestämma om bilinspektörernas hemvist. Av tidigare avlämnade förslag framgår att bilinspektörerna är tänkta att ingå som en del av det system för fordonskontroll som skall tillämpas i framtiden. Min tanke att överföra bilinspektörerna till den nya organisationen innebär då att ytterligare en aktör förutom polisen, VV och ASB tillkommer i denna verksamhet. Ett alternativ till en överföring av bilinspektörerna är att dessa kvarblir hos VV och att den nya organisationen träffar överenskommelse med VV om att nyttja inspektörer med förarprövarkompetens i tider av hög belastning. En sådan lösning förutsätter dock att VV hos bilinspektörerna vidmakthåller förarprövarkompetensen och även utbildar nya bilinspektörer för dessa uppgifter. Det kan möjligen anses som tveksamt om VV vill stå för den kostnad en sådan utbildning medför. Det är därför min uppfattning att bilinspektörerna bör överföras till den nya organisationen som träffar överenskommelser med VV eller polisen om samarbete vid fordonskontroller. En sådan lösning följer väl regeringens överväganden i trafiksäkerhetspropositionen om att VV skall kunna träffa överenskommelser med andra om att ställa tekniker till polisens förfogande.

En lösning med en egen organisation är också skonsam mot den personal, som nyligen utsatts för en omfattande och påfrestande förändring av sin arbetsorganisation. Mina redovisade förslag om en i framtiden utbyggd förarprövarverksamhet får anses medföra att de förändringar som skall göras inom kort inte blir alltför omfattande i förhållande till vad som i ett längre perspektiv skall förändras.

Organisationen skall tillämpa de föreskrifter som VV utfärdar men bör vara fristående i förhållande till VV vad avser de operativa uppgifterna. Det finns dock inget som hindrar att, på samma sätt som järnvägsinspektionen, det finns ett samarbete i exempelvis administrativa frågor. Den nya organisationen bör dock vara helt fristående både vad gäller sitt ansvarsområde och arbetsgivarrollen.

Den nya organisationen kan ges formen av en egen myndighet eller ett aktiebolag. För myndighetsformen talar främst att förarprövarverksamheten men även de andra uppgifterna som jag menar att organisationen skall handha t.ex. tillsyn och kontroll av trafikskolor är frågor som innebär myndighetsutövning, som det passar mindre bra att ett bolag handhar. Detta förhållande sammantaget med att marknaden för förarprov får anses vara en liten marknad

³³ Prop. 1992/93:161 om trafiksäkerheten på vägarna inför 2000-talet

har medfört att jag beslutat mig för att den nya organisationen skall vara en myndighet.

6.4 Yrkesproven

Som framgått tidigare (Kap. 2) är dessa prov endast teoretiska prov. För närvarande handhas både utbildning och examination av olika branschorganisationer efter särskilt godkännande. Godkännandena är tidsbegränsade.

Jag har erfarit att den nuvarande verksamheten med utbildning och prov inte är helt utan problem. Bl.a. har det sagts mig att det går att köpa ett intyg om genomgången godkänd kurs vilket sedan ligger till grund för tillståndsansökan hos länsstyrelsen.

I de bestämmelser som kommer att gälla för dessa prov är numera uppställt ett krav på att staten, i form av VV, har ett ansvar för både utformningen av utbildningen, se 10 § förordningen (1993:184) om kör- och vilotider samt färdskrivare, och för anordnandet av prov, se 12 a § i yrkestrafikförordningen (1988:1503).

I linje med de uttalanden som ligger till grund för mitt uppdrag att den föreskrivande och tillämpande uppgiften bör hållas åtskild samt med beaktande av det översynsarbete beträffande bl.a. taxinäringen som pågår är det sammantaget min uppfattning att det operativa ansvaret för yrkesproven och utfärdandet av de intyg och bevis som erfordras bör handhas av den nya myndighet som jag föreslår skall inrättas. VV skall även i fortsättningen utfärda de föreskrifter som krävs. Härav följer att de föreskrifter som nu gäller inte längre skall förlängas.

Det skall dock inte i framtiden, om förutsättningarna finns, vara något som hindrar att utbildaren ges rätt att examinera sina elever. Det får i så fall åligga VV att ställa upp de krav som skall uppfyllas och i varje särskilt fall lämna utbildaren ett godkännande för examinationsrätten.

7. FÖRSLAGET

Utifrån de krav som riksdagen angett och vad regeringen upptagit i mina direktiv blir mina förslag för att bl.a. skilja på VV:s föreskrivande och tillämpande roller i förarprövarverksamheten följande:

1. Incitament skall tillskapas för **gymnasieskolan och Komvux** att som lokal kurs inom t.ex. individuellt val eller lokalt tillägg erbjuda en trafikantutbildning/förarutbildning, som leder fram till ett teoriprov som får tillgodoräknas vid körprovet.

Jag instämmer i de förslag som tidigare lämnats t.ex. av Körkort 2000 om en trafikantutbildning inom gymnasieskolans ram. Som framgått av vad jag tidigare framfört föreligger numera förutsättningarna för att påbörja en sådan utbildning.

Jag föreslår ingen förändring av den nuvarande utbildningen och examinationen.

En ändring av 5 kap 11 § gymnasieförordningen (1992:394) krävs och ett förslag därtill har lämnats av mig.

Jag har låtit utarbeta ett exempel på kursplan för en utbildning inom gymnasieskolan. Det är inte min tanke med exemplet att kommuner och skolor skall känna sig bundna av dess innehåll. Tvärtom är min tanke endast att kursplanen skall ses som ett hjälpmedel vid igångsättandet av utbildningen. En av dess fördelar är att den i sin utformning avsluter till de mål som man numera framhåller bör var utbildningens och provets syfte, nämligen att kräva trafiksäkerhet före körteknik.

Finansiering av dagens gymnasieskola har tidigare redovisats. Det är min uppfattning att tillkomsten av en trafikant- och/eller förarutbildning skall finansieras helt inom ramen för de medel som kommunen enligt gällande bidragsregler erhåller. Eleverna skall på samma sätt som inom den fordonstekniska utbildningen betala kostnaderna för körkortstillstånd och för körkortet.

2. Det tillskapas regler som möjliggör att **teoriprovet** kan handhas av även andra än gymnasieskolan/Komvux.

Genom en ändring av 32 § KKL tillskapas möjlighet att till andra än förvaltningsmyndigheter överlämna förarprövandet. I ett första skede bör den möjligheten utnyttjas endast för teoriprovet. Ett överlämnade av körprovet bör enligt min mening anstå. VV bör utforma de regler som gör det möjligt att godkänna andra som teoriprovare, främst trafikskolor och bolag inom AMU-gruppen.

3. Dagens förarprövaruppgift flyttas från VV till **en särskild myndighet**. Även de **yrkesprov** som omfattas av mina direktiv skall avläggas hos denna myndighet.

Den nya myndigheten bör svara för de uppgifter i förarprovsverksamheten som idag handhas av VV:s regionala verksamhet, dvs. den skall utgöra basen i framtidens förarprövarverksamhet. Det är främst förutom själva förarprovsverksamheten, även tillsyn av trafikskolor och halkbanor, uppföljning av intermistiskt godkända trafiklärare, intagningsprov för aspiranter till trafiklärarutbildningen, trafikregister, godkänna nya trafikskolor och trafikskolepersonal, körkortshantering av förarproven vid militära förband, vidareutbildning av militära trafikinspektörer, handikappärenden, remissvar till Länsstyrelsen och Försäkringskassan som den nya myndigheten bör handha.

Vad gäller VV:s uppgifter rörande förarproven som handhas av huvudkontoret i Borlänge bör bl.a. administrativa rutiner, expertstöd, samordning, utbildning, förordnanden och återkallelser av olika tillstånd kunna föras över på den nya myndigheten. De är alla arbetsuppgifter som rör tillämpningen av VV:s föreskrifter. Även de teoretiska proven som olika yrkesutövare har att avlägga enligt gällande och kommande regler bör skötas av den nya myndigheten. På så sätt ges den operativa verksamheten vad gäller prov och tillsyn en rationell och smidig lösning.

I fråga om personal berörs således främst trafikinspektörerna och det administrativa stöd som erfordras. Frågan om bilinspektörernas hemvist skall enligt regeringens nyligen avgivna förslag överlämnas till regeringens bedömning. Det är min uppfattning att bilinspektörerna bör överföras till den av mig föreslagna myndigheten. Skälen till detta framgår av vad jag tidigare anfört.

Den nya myndigheten skall utbilda och godkänna de egna förarprövarna. Innehållet i utbildningen och kraven i provet skall anges i VV:s föreskrifter.

I dag förekommer på VV:s regioner olika organisatoriska lösningar i fråga om de verksamheter som övertagits från TSV. Vissa regioner har flera beslutsnivåer mellan regionchefen och förarprövarna, medan andra har begränsat antalet nivåer. Den nya organisationen skall bestå av en central del, men ha sin tyngpunkt i den regionala organisationen. Organisationen torde inte kräva många beslutsnivåer utan kan göras enkel. Fördelningen av uppgifter på den centrala förvaltningen och regionerna bör ske i huvudsak som enligt dagens organisation med de förändringar som blir nödvändiga till följd av utbrytningen. Jag utgår från att den personal som i dag omfattas av de arbetsuppgifter, som berörs av mitt förslag, med hänsyn till den nyligen genomförda organisationsförändringen kommer att föras över till den nya myndigheten.

Verksamheten kan finansieras med avgifter från aspiranterna. Därvid skall beaktas att de olika proven inte får subventionera varandra, utan att avgiften för varje prov skall bestämmas i förhållande till de kostnader provet förorsakar. Jag återkommer till frågan om finansiering i kap. 8.

Sammanfattningsvis innebär mitt förslag i denna del tillskapandet av en trafikadministrativ myndighet för de operativa verksamheterna inom utbildnings- och förarprovsverksamheterna. Lösningen är resurs-snål bl.a. därför att den kan bygga på att den nya myndigheten hyr nuvarande lokaler av VV. En sådan lösning underlättar också erfarenhetsåterföringen och kontakten mellan den operativa och den föreskrivande och utvecklande organisationen. Något personaltillskott i förhållande till den personal som för närvarande är sysselsatt i verksamheten bör enligt mina översiktliga beräkningar inte heller behövas. Lösningen är vidare snabb och enkel att genomföra. Härigenom sammanhålls verksamheten och det bör upplevas som det mest skonsamma av den personal som skall överföras från VV till den nya myndigheten

4. Beträffande övriga övervägda förarprövare får jag hänvisa till vad jag anfört vid mina överväganden för resp. myndighet och bolag.

8. KOSTNADER OCH FINANSIERING

8.1 Kostnader för förarproven

Kostnader för verksamheten som den i dag bedrivs framgår av kap. 3. Det är främst två kostnadsslag som dominerar, nämligen personalkostnader och lokalkostnader.

8.1.1 Gymnasieskolan

Körkort 2000 gjorde vissa beräkningar av kostnaderna för en trafikantutbildning innehållande även provet i gymnasieskolan. Kommittén fann därvid att merkostnaden för hela gymnasieskolan kunde uppskattas till 14,8 miljoner kr årligen utöver en engångsinsats på 1,2 miljoner kr avseende fortbildning av utbildningsadministrativt ansvarig lärare/studierektor. Årligen skulle denna kostnad uppgå till 0,3 miljoner kr. Vidare tillkom årliga kostnader för bl.a. fortbildning/planering/uppföljning inom den enskilda gymnasieskolan, kostnader för trafiklärare för bilförarteorin inom det individuella tillvalet.

Vissa remissinstanser ansåg att kommittén beräknat kostnaderna till ett för lågt belopp. I sitt remissvar uppgav t.ex. skolstyrelsen i Halmstad kommun att kostnaderna borde beräknas utifrån en 80 procentig anslutning och inte en 30 procentig som Körkort 2000 utgått från. Kostnaderna för lärare, administration och undervisningsmaterial borde därför beräknas till mellan cirka 0,9 - 1,4 miljoner kr/år för kommunens tre gymnasieenheter.

8.1.2 En ny myndighet

Kostnaden för **personal** är beroende av anpassningen till omfattningen av provverksamheten. Inom dagens organisation sker en anpassning av verksamheten med hög resp. låg efterfrågan på prov genom att bilinspektörerna fungerar som en buffert.

I mitt förslag om en ny myndighet kommer personalbehovet att i huvudsak motsvara dagens. Lösningen av buffertproblemet sker genom att bilinspektörerna överförs till myndigheten. Jag förutser därför inte någon ökning av personalkostnaderna. Till den del bilinspektörerna utför teknisk verksamhet betalas den av VV.

Med tillskapandet av en ny myndighet följer behov av **lokaler**. Förarprövarverksamheten är samlokaliserad med VV:s övriga regionala organisation. Av den utredning om en möjlig samlokalisering med polisen som Förarprövare 2000 låtit göra framgår att jag antagit att förutom trafik- och bilinspektörer på resp. mottagningsort tillkommer 1-2 administrativa tjänster. Förutom lokaler åt tjänstemännen erfordras lokaler för teoriprov (cirka 20 personer) samt

väntrum och vissa övriga utrymmen. Lokalbehovet kan lämpligen lösas genom att myndigheteten hyr och utnyttjar de lokaler som finns hos VV.

I den allt större utsträckning som teoriprovet kommer att handhas av andra kommer behovet av provlokaler att minska.

8.2 Kostnader för yrkesproven.

Mitt förslag i denna del innebär att den nya myndigheten tar hand om provverksamheten och att föreskriftsverksamheten ligger kvar på VV. Omfattningen av den hittillsvarande provverksamheten är cirka 2 700 prov per år. Övertagandet av denna verksamhet kan möjligen innebära att ett visst nytillskott av personal kan behöva göras.

Provet kan även om den nya myndigheten ansvarar för det i framtiden avläggas på samma sätt som nu, dvs. i samband med utbildningen. I sådant fall tillkommer kostnader för den personal som reser till utbildningsorten för att övervaka provet. Några ytterligare lokalkostnader uppkommer därvid inte. Provet kan även avläggas i myndighetens lokaler.

Omfattningen av de nya proven, för taxi-, lastbils- och bussförare, är inte kända.

8.3 Finansiering av samtliga prov.

Enligt direktiven skall jag föreslå hur de förslag jag lämnar skall finansieras.

8.3.1 Gymnasieskolan m.m.

Verksamheten inom **gymnasieskolan** finansieras med medel ur det s.k. utjämningsbidraget (se kap. 6). Som jag tidigare redovisat är det min uppfattning att utrymme för finansiering finns inom den normala finansieringen av gymnasieskolan. Beslutar sig kommunen sig för att anordna utbildningen får den använda de vanliga formerna för finansiering.

För eleven skall enligt 5 kap. 21 § skollagen 1985:1100) undervisningen vara kostnadsfri förutom vad som betecknas som obetydliga kostnader. I dag betalar eleven på fordonslinjen/program avgiften för körkortstillståndet och för körkortet tillsammans cirka 300 kr. Det bör även eleverna inom trafikant-/förarutbildningen göra. Körprovet liksom den praktiska utbildningen får bekostas av eleven.

Utbildningen i **trafikskola** är avgiftsfinansierad. Om teoriprovet förs över till trafikskolan uppger STR att teoriutbildningen generellt kan komma att ökas med 2 * 3 lektionstimmar, men att kostnaderna för dessa ytterligare timmar inte kommer att höja priset på teoriutbildningen för aspiranten.

Även inom AMU-gruppen finansieras verksamheten med avgifter.

8.3.2 Den nya myndigheten

I dag finansieras VV:s förarprovsverksamhet med avgifter från aspiranterna och från fordonsägarna. Förarprovsgiften betalas i första hand i samband med att körkortstillståndet beviljas och innebär som tidigare angetts en förskottsinbetalning som avräknas när provet avlagts. Detta medför en eftersläpning. Storleken av intäkterna är också beroende av efterfrågan på prov. Budgetåret 1991/92 uppgick tillskottet till cirka 121 100 nya körkortsbehörigheter³⁴.

Av redovisningen i kap. 3.1.3 framgår att verksamhetsområdet Trafikant erhöll cirka 19 miljoner från registerhållnings- och avställningsavgifter. Detta bidrag avsåg finansieringen av hela verksamhetsområdet. Ser man enbart till förarprövarverksamheten gav den intäkter om cirka 79 miljoner kr för den aktuella perioden. Till den nya myndighetens intäkter skall även läggas de intäkter som inflyter från vissa arbetsuppgifter som utförs för andras räkning. Jag tänker därvid främst på bilinspektörernas deltagande i fordonskontroller, för vilka VV får stå kostnaden, men även annan verksamhet där vissa avgifter kan tas ut. Kostnaderna för enbart förarprovsverksamheten redovisas inte särskilt. Kostnaderna för distriktens hela verksamhet uppgår till omkring 108 miljoner kr. En jämförelse med det antal persondagar som används för varje verksamhet inom distrikten visar att verksamhetsområdet Trafikant använder ungefär 76 procent³⁵ av dessa persondagar. Kostnaderna för Trafikantverksamheten kan med detta grova mått beräknas till cirka 82 miljoner kr. Härvid skall även beaktas de möjligheter till rationaliseringar som bl.a. organisationen av den nya myndigheten medför. Den nya myndigheten kommer sålunda inte att behöva ta i anspråk någon del av registerhållnings- och avställningsavgifterna som idag bidrar till finansiering av denna verksamheten. Sammantaget blir min slutsats att myndighetens verksamhet i denna del kan bära sina egna kostnader.

Som tidigare redovisats finansieras de övriga proven som mina direktiv omfattar med avgifter från aspiranterna. Någon ändring därav är inte påkallad

³⁴ Antalet avlagda prov var cirka 173 000, dvs. siffran omfattar både de som godkändes vid provet och de som "kuggades". Godkännandefrekvensen var omkring 70 procent, vilket ger ett nytillskott om cirka 121 100 förare.

³⁵ Se fördelningen på olika verksamheter fotnot 19. Av alla persondagar åtgår $(2\,217 + 3\,000 + 3\,924 =)$ 9 141 till gemensamma ändamål. Trafikant använder 34 037 persondagar som utgör 76 procent av totala antalet persondagar $(53\,779 \div 9\,141 =)$ 44 638, när de för gemensamma ändamål använda persondagarna frånräknats.

utan verksamheten skall naturligtvis bära sina kostnader. Den skall dock inte subventioneras av förarproven eller själv subventionera dessa.

Mitt förslag innebär tillskapandet av en ny myndighet för de prövningsförfaranden som omfattas av mina direktiv. Myndigheten skall vara avgiftsfinsierad och i statsbudgeten redovisas under ett s.k. 1 000-anslag. Med mina beräkningar bör avgiften för provet kunna hållas i stort oförändrad. Inbetalningen av avgifterna kan ske till den nya myndigheten. Den del därav som avser kostnaden för tillverkningen av körkortet kan myndigheten överföra till VV.

SÄRSKILT YTTRANDE

Av sakkunnige Sten-Ove Sundström beträffande inrättandet av en ny myndighet:

Utredningen föreslår att en ny myndighet skapas för förarprovningen.

Jag anser att det i dagens samhällsekonomi inte är rimligt eller nödvändigt att skapa en ny myndighet på trafikområdet. Nedläggningen av Trafiksäkerhetsverket (TSV) syftade till att renodla och samordna uppgifterna på trafiksäkerhetsområdet. Att åter skapa en ny myndighet för förarprovningssuppgifterna m.m. stämmer inte överens med målsättningen.

Jag anser att förarprovarna och bilinspektörerna bör föras över och inordnas i AB Svensk Bilprovning, ASB:s organisation.

I ASB:s organisation kan samordningsvinster och serviceförbättringar göras genom företagets väl utbyggda infrastruktur. ASB har egna eller hyrda lokaler på 176 platser över hela landet. Företaget har både administrativa och personella resurser som ger goda förutsättningar att sköta förarprovningen på ett rationellt och samhällsekonomisk sätt.

ASB är van vid olika föreskrivande myndigheter. ASB har också en bra koppling till trafiksäkerheten och kan på så sätt aktivt påverka attityder och sprida information. Nästan alla förare kommer i kontakt med ASB någon gång per år. Därmed ökar möjligheten att nå trafikanterna med aktuell trafiksäkerhetsinformation.

Hos ASB blir det möjligt att integrera provverksamheten så att t.ex. personalen kan användas både som bil- och förarprovare. Därmed blir det möjligt med en anpassning till de förändringar som sker över året av antalet avlagda prov.

BILAGOR

1. Direktiven
2. Kursplan: Trafikinspektörsutbildning, 10 poäng.
3. Omfattningen m.m. av TSV:s distriktsorganisation
- 4A. Timplan för gymnasieskolans nationella program.
- 4B. Nationellt fastställda grenar på de nationella programmen.
5. Exempel på en kursplan för trafikutbildning i gymnasieskolan.
6. Inventering av lokaltillgången i händelse av en sammanslagning med polisen.

Bilaga 1

Direktiven

Uppdrag att överväga vilka som bör utföra förarprovning m.m.

Dir. 1992:112

Beslut vid regeringssammanträde 1992-12-17

Chefen för Kommunikationsdepartementet, statsrådet Odell, anför.

Mitt förslag

Jag föreslår att en särskild utredare tillkallas med uppgift att överväga vilka som bör utföra förarprovning m.m.

Bakgrund

Med anledning av regeringens proposition (1992/93:2) har riksdagen beslutat (bet. 1992/93:TU4, rskr. 1992/93:58) att Trafiksäkerhetsverket skall läggas ned med utgången av år 1992.

Trafikutskottet konstaterar att de uppgifter som Vägverket enligt regeringens förslag skall överta är av såväl föreskrivande som tillämpande karaktär. Utskottet delar regeringens uppfattning att det är väsentligt att en tydlig organisatorisk åtskillnad görs mellan dessa principiellt skilda uppgifter. Detta talar enligt utskottets mening för att förarprovningen flyttas från Vägverket. Mot denna bakgrund anser utskottet att regeringen bör överväga vem som bör utföra förarprovningen och snarast för riksdagen redovisar ett förslag till lösning av frågan. Riksdagen har beslutat enligt utskottets förslag.

För att få behörighet att föra motorfordon eller terrängmotorfordon krävs ett godkänt förarprov. Ett förarprov består av ett teoriprov och ett praktiskt körprov. Förarprovet skall i dag avläggas inför sådan tjänsteman hos Trafiksäkerhetsverket (fr.o.m. den 1 januari 1993 Vägverket) (förarprovare) eller sådan befattningshavare vid försvarsmakten som har förordnats att förrätta förarprov eller inför sådan lärare i gymnasieskolan som ger utbildning för avläggande av förarprov. I gymnasieskolan får förarprovet avläggas som delprov under utbildningens gång.

Sådant förordnande att förrätta förarprov lämnas av Trafiksäkerhetsverket (fr.o.m. den 1 januari 1993 Vägverket) i fråga om tjänsteman hos verket och av överbefälhavaren i frågan om befattningshavare vid försvarsmakten.

Enligt regeringsbeslut den 10 december 1992 införs fr.o.m. den 1 januari 1994 dessutom krav på att förare i taxitrafik skall ha en viss yrkeskunskap utöver förarbehörigheten. Ett villkor för att få föra fordon som används i taxitrafik skall vara att föraren blivit godkänd vid ett av Vägverket anordnat skriftligt prov för taxiförare. Vägverket har bemyndigats att meddela föreskrifter om det yrkeskunnande som krävs för sådana prov.

Motsvarande krav på yrkeskunnande för vissa förare som anlitats för person- eller godstransporter finns i den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) samt i förordningen (EEG nr 3820/85) av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter, vilken ingår i EES-avtalet. Enligt förordningen (1975:883) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter är Trafiksäkerhetsverket (fr.o.m. den 1 januari 1993 Vägverket) föreskrivande myndighet för bl.a. yrkesutbildningen enligt AETR. Förordningen EEG nr 3820/85 avses införlivas med svensk rätt genom en förordning om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter i samband med att EES-avtalet träder i kraft. Även i detta fall har avsikten varit att lägga ansvaret för föreskrifter beträffande utbildningens innehåll och provets anordnande på Vägverket.

Krav på visst yrkeskunnande är även en förutsättning för trafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen (1988:263) eller för tillstånd till uthyrningsrörelse enligt lagen (1979:561) om biluthyrning. Föreskrifter om det yrkeskunnande som krävs enligt dessa lagar meddelas av Trafiksäkerhetsverket (fr.o.m. den 1 januari 1993 Vägverket). Avsikten har även här varit att Vägverket skall anordna skriftliga prov för utövare av dessa verksamheter.

Kommittén Körkort 2000 har i sitt betänkande (SOU 1991:39) Säkrare förare föreslagit att en trafikant- och förarutbildning införs i gymnasieskolan. Skolan bör härvid ha anordnaransvaret för helheten i trafikantutbildningen. Eftersom examination är ett naturligt inslag i skolan anser Körkort 2000 att gymnasieskolan bör ges rätt att förrätta den del av förarprovet som avser teorin, som en del av anordnaransvaret.

Körkort 2000 anser vidare att förarutbildning i trafikskola är en viktig och nödvändig resurs för den gymnasiala trafikantutbildningen. Utredningen anser att ansvaret för teoriprovet på sikt och på vissa villkor bör övergå till trafikskolan.

Uppdraget

För att följa riksdagens önskemål anser jag att en särskild utredare bör tillkallas med uppgift att föreslå vilka som i framtiden bör utföra förarproven för de olika körkortsbehörigheterna och hur övergången från dagens organisation till en ny bör

ske. I detta sammanhang bör övervägas om det är lämpligt att den nya organisationen även utnyttjas vid anordnandet av sådana skriftliga prov i yrkeskunnande som föreskrivs eller avses införas för yrkesmässig trafik.

Utredaren bör i fråga om kommitténs Körtkort 2000 förslag endast beakta vad som anförs angående förarprov. Övriga delar av kommitténs förslag behandlas i annat sammanhang.

Utredaren skall föreslå hur verksamheten skall finansieras vid olika organisatoriska lösningar. Utredaren bör också ta ställning till om det är lämpligt att den som anordnar en viss utbildning även skall ges möjlighet att förrätta prov.

En utgångspunkt för utredaren är att Vägverket fr.o.m. den 1 januari 1993 bör vara föreskrivande myndighet för de olika förarprövarverksamheterna. Vägverket skall vidare i tillämpliga delar utöva tillsyn över förarprövningsverksamheterna. Det skall ankomma på Vägverket att utfärda de körtkort, förarlegitimationer m.m. som föreskrivs i de olika författningarna. Utredaren bör vid eventuella förslag om överföring till icke-statliga organ beakta eventuella konsekvenser i ett EG-perspektiv. Se även kommittédirektiv (dir. 1988:43) till kommittéer och särskilda utredare angående beaktandet av EG-aspekter i utredningsverksamheten.

De ekonomiska konsekvenserna av föreslagna åtgärder skall belysas. Därvid skall beaktas vad som framgår av kommittédirektiv (dir. 1984:5) till samtliga kommittéer och särskilda utredare om utredningsförlagens inriktning.

Utredaren bör i sitt arbete även beakta frågor om regional balans. Härvid skall beaktas vad som framgår av direktiv (dir. 1992:50) om regionalpolitiska konsekvenser.

Uppdraget skall redovisas senast den 15 april 1993.

Övriga frågor

Eftersom uppdraget berör förhållandet mellan staten som arbetsgivare och anställda med statligt reglerade löner bör utredaren vid arbetets påbörjande samt vidare under arbetets gång informera berörda huvudorganisationer och i förekommande fall annan berörd central arbetstagarorganisation med vilken staten har eller brukar ha avtal om löner och andra anställningsvillkor samt bereda dem tillfälle att framföra synpunkter.

Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu anfört hemställer jag att regeringen bemyndigar chefen för Kommunikationsdepartementet

att tillkalla en särskild utredare - omfattad av kommittéförordningen (1976:119) - med uppdrag att överväga vilka som bör utföra förarprövning för körkort och prövning av yrkeskunnande för yrkesmässig trafik samt besluta om sakkunniga, experter, sekreterare och annat biträde åt utredaren.

Vidare hemställer jag att kostnaderna skall belasta sjätte huvudtitelns anslag A 2. Utredningar m.m.

Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och bifaller hans hemställan.

(Kommunikationsdepartementet)

Bilaga 2**Kursplan: Trafikinspektörsutbildning, 10 poäng****KURSPLAN****TRAFIKINSPEKTÖRSUTBILDNING 10 poäng****Mål och Syfte**

Kursens mål är att deltagarna efter utbildningen självständigt ska fungera som traikinspektörer för att förätta förarprov. Behörigheten omfattar samtliga behörigheter i teoriprovet och körprovet begränsat till körkorts-behörigheterna B och Taxi.

Utbildningen syftar till att systematiskt ge deltagarna kompetens och yrkesskicklighet som trafikinspektörer.

Innehåll

Utbildningen är indelad i följande huvudavsnitt:

Författningskunskap	3 p	
Psykologi-trafikpsykologi/Human Factors		3 p
Pedagogik	3 p	
Trafiksäkerhetsproblem	1 p	

Innehållet i delavsnitten kan beskrivas enligt följande:

FÖRFATTNINGSKUNSKAP

- Trafiklagstiftning (VTK, KKL, KKF, FK, BRM VMF)
- Regler om körkort (TSV, FS)

TRAFIKPSYKOLOGI - TRAFIKPSYKOLOGI/HUMAN FACTORS

- Utvecklingspsykologi
- Perceptionspedagogik
- Socialpsykologi
- Kognitiv psykologi
- Människans möjligheter och begränsningar

PEDAGOGIK

- Pedagogik, allmänna grunder
- Vuxenpedagogik
- Systemtänkande i trafikutbildning
- Utbildningsmål
- Planering, genomförande, analys och mätning av kunskaper
- Undervisarens roll i trafiksäkerhetsarbetet
- Normer och attityder

TRAFIKSÄKERHETSPROBLEM

- Trafiksäkerhet, begrepp, forskning, åtgärder etc.

[illegible]

	Östra		Sydöstra		Södra		Västra		Nordvästra		Nedre Norr		Övre Norr		Summa
Distriktskontor	Stockholm	Jönköping	Malmö	Göteborg	Karlstad	Härnösand	Luleå								
Stationsorter	6	7	4	7	8	5	4								
Mottagningsorter	16	17	13	13	17	13	12								
Yta ca kvm	29 000	40 000	14 000	30 000	54 000	89 000	154 000								
Befolkning ca milj.	2,50	1,14	1,23	1,72	0,85	0,69	0,52								
Inv/kvm	86	28	88	58	16	8	6								
Omslutning tkr	28 757	15 047	13 903	18 636	11 114	11 117	9 942								108 516
Årsarbetskraft	80,50	40,39	37,10	51,40	32,25	26,59	24,40								292,63
bilinsp.	11,50	7,93	10,00	9,10	11,35	10,10	5,00								64,98
trafikinsp.	43,00	18,83	15,80	25,30	7,50	6,55	9,00								125,98
Mandagar															
totalt	14585	7270	7715	9252	5805	4786	4366								53779
trafikant	10268	4400	4698	6112	3729	2317	2513								34037
Prov															
körprov															
B-behörighet	40055	19031	19218	27590	16709	11588	8983								143174
Alla (vägda)	50826	27255	26519	37906	22577	15540	12093								192716
Teoriprov															
B-behörighet	42680	20589	19653	29595	16844	11859	9472								150692
Alla	51076	26432	25064	37504	21348	15044	11874								188342
Muntliga, totalt	2010	841	801	808	436	282	246								5424
med tolk	1387	473	346	388	117	131	126								2968

Bilaga 4A

Timplan för gymnasieskolans nationella program

Skollagen

Bilaga 2

Minsta garanterade undervisningstid i timmar om 60 minuter för gymnasieskolans treåriga nationella program för ämnen och totalt.

Ämnen:	Estetiskt program	Naturvetenskapsprogram		Samhällsvetenskapsprogram			Övriga program
		Naturvetenskaplig	Teknisk gren	Ekonomisk gren	Humanistisk gren	Samhällsvetenskaplig gren	
Svenska	200	200	200	200	200	200	200
Engelska	150	150	150	150	150	150	110
Samhällskunskap	90	90	90	90	90	300	90
Religionskunskap	30	30	30	60	60	60	30
Matematik	150	300/240	300/240	200	150	200	110
Naturkunskap	30	30	30	100	100	100	30
Idrott och hälsa	80	130	80	130	130	130	80
Estetisk verksamhet	30	30	30	30	30	30	30
Historia	80	80	80	80	190	190	
Filosofi		40/0		40/0	40	40	
Psykologi		0/40		0/40	40	40	
Geografi				50		140	
Språk 2		190	190	190	190	190	
Språk 3				0/190	190		
Latin med allmänspråkkunskap/ språk 4					240/190		
Fördjupn. i humaniora eller samhällsvetenskap					60/110	60	
Fysik		220	220				
Kemi		180	140				
Biologi		110	50				
Estetiska ämnen	990						
Ekonomiska ämnen				510/320			
Miljökunskap		0/60	0/60				
Tekniska ämnen		60	270				
Yrkesämnen							1370
Individuella val	190	190	190	190	190	190	190
Lokalt tillägg/ämnesanknuten praktik	130	120	100	130	100	130	130
Summa undervisningstid	2150	2150	2150	2150	2150	2150	2370
Specialarbete	30	30	30	30	30	30	30
Totalt	2180	2180	2180	2180	2180	2180	2400

Alternativtreck innebär val mellan alternativ inom gren av program.

Nationellt fastställda grenar på de nationella programmen

Nationella program	Nationellt fastställda grenar
1. Barn- och fritidsprogrammet	
2. Byggprogrammet	Byggnadsplåt Hus och anläggning Måleri
3. Elprogrammet	Automation Elektronik Installation
4. Energiprogrammet	Energi Fartygsteknik VVS
5. Estetiska programmet	Dans och teater Konst och formgivning Musik
6. Fordonsprogrammet	Flygteknik Karosseri Fordonsteknik Transport
7. Handels- och administrationsprogrammet	
8. Hantverksprogrammet	
9. Hotell- och restaurangprogrammet	Hotell Restaurang Storhushåll
10. Industriprogrammet	Industri Process Textil och konfektion Trä
11. Livsmedelsprogrammet	Bageri och konditori Kött och charkuteri
12. Medieprogrammet	Information och reklam Tryckmedier
13. Naturbruksprogrammet	
14. Naturvetenskapsprogrammet	Naturvetenskaplig Teknisk
15. Omvårdnadsprogrammet	Omvårdnad Tandvård
16. Samhällsvetenskapsprogrammet	Ekonomisk Humanistisk Samhällsvetenskaplig

Bilaga 5.

Exempel på en kursplan för trafikutbildning i gymnasieskolan.

FÖRSLAG TILL KURSPLAN I ÄMNET TRAFIKKUNSKAP PÅ GYMNASIESKOLAN

1. MÅL

Kursens mål är att i första hand påverka elevernas attityder så att de som framtida trafikanter kommer att bemöda sig om ett trafiksäkert och riskmedvetet beteende ute i trafiken. För att uppnå detta behövs en gedigen kunskap om olika trafikregler, vägmärken m.m. insatta i ett helhetsperspektiv.

Risikanalys och ett olycksförebyggande trafikbeteende måste kontinuerligt prägla framställningen. Ett delmål för kursens alla moment skall vara att eleverna efter genomgången utbildning skall ha insikt om och förståelse för trafikens olika regler och problem.

Slutmålet skall vara att skapa sådana attityder som minimerar olyckorna och befrämjar ett riktigt trafikuppträdande.

2. UTBILDNINGENS HUVUDMOMENT

* Begreppet trafik insatt i ett större samhällsperspektiv

Trafikolyckor; mänskliga, sociala och ekonomiska konsekvenser. Trafikens funktion i samhället med utgångspunkt från ekonomiska, individuella och sociala aspekter. Miljöaspekter.

Det individuella ansvaret i trafiken.

Översikt över trafiksäkerhetsarbetets riktlinje och mål.

Körkortets kompetens- och ansvarsområde.

* Grundkunskap nödvändig för att förstå trafiksystemets uppbyggnad

Informationssystemets brister och svagheter. Principiella aspekter på vägmärken, vägmärkeringar, regler, m.m.

Systemet perceptionspsykologiska brister.

Människans perceptuella förmåga är dåligt anpassad till trafik.

Vad kan vi generellt göra för att som enskilda individer öka trafiksäkerheten?

Hastighetens principiella betydelse för risker och olyckskonsekvenser.

***Att köra bil, gå eller cykla m.m. inne i stan eller tätorten**

Trafik inne i en tätort: Hur jag tillämpar regler och utnyttjar trafikinformationen. Anknytning till perceptionspsykologiska svårigheter. Åtgärder!

Helhetslösningar av väsentliga problem som t.ex. korsningar, övergångsställe, cykelöverfart m.m.

Olyckor som ofta inträffar inne i tätorter. Åtgärder! Att köra bil, gå eller cykla m.m. där det är högre hastigheter.

Trafik ute på landsvägen: Hur jag tillämpar regler och utnyttjar trafikinformationen. Anknytning till perceptionspsykologiska svårigheter.

Helhetslösningar av väsentliga problem som t.ex. påfart, avfart, möte, omkörning, singelolyckor, olika vägar och skiftande väglag m.m.

Olyckor som ofta inträffar i högre farter. Åtgärder!

*** När jag är olämplig som bilförare**

- Alkohol

Effekter med utgångspunkt från neurologiska och fysiologiska aspekter. Grupp- och socialpsykologiska utgångspunkter.

Alkoholens roll i trafikolyckssammanhang. Ungdomarnas attityder, normer, gruptryck m.m.

Hur motverkas felaktiga attityder?

Samhällets åtgärder.

Övriga droger och medicinska preparat.

- Trötthet

Fysiologiska aspekter på trötthet.

Åtgärder.

Planering vid långkörning m.m.

Risker.

- Stress

Psysiologiska aspekter på stressen som orsak till funktionsnedsättning i samband med bilkörning.

Risker!

Åtgärder!

*** Att köra bil, cykla eller gå när det är mörkt, dimma m.m.**

Människans oförmåga att se i mörker. Anatomiska och fysiologiska utgångspunkter.

Kontrastseende, bländning, ljuskänslighet, mörkeradaptation m.m.

Konsekvenser och åtgärder i samband med att köra bil, cykla eller gå i mörker.

Jämförelse mellan individuella och tekniska åtgärder.

Olyckor som ofta händer i mörker.

Åtgärder!

*** Grupper som på grund av fysiska och psykologiska faktorer utsätts för speciella risker i trafiken**

Barn

Unga förare

Gamla

Handikappade

Speciella risker för dessa grupper från fysiska, psykiska och psykologiska utgångspunkter.

Olyckor!

Åtgärder!

Att hjälpa till vid trafikolycka. Grundkurs i "Första hjälpen".

* Garagelektion

Praktiskt genomförd kontroll av funktioner på bilen som har betydelse för trafiksäkerheten.

3. KOMMENTAR

Undervisning skall präglas av **ett helhetsperspektiv**, där med belyser regler, situationer m.m. från olika utgångspunkter och diskuterar alternativa lösningar. Det är viktigt att anknyta till elevernas kunskaper i andra ämnen. En realistisk analys av trafikens svårigheter och risker bör ligga till grund för exempelvalet. Baskunskapen bör användas till att utveckla elevernas förmåga att dra logiska slutsatser och att träna olika problemlösningar.

Det är viktigt att använda **ett språk** som är förankrat hos eleverna. Författningsuttryck och lagparagrafer måste ges en levande innebörd.

När det gäller dialogen med eleverna, bör denna byggas upp med hjälp av fakta, logiska slutsatser och emotionella argument. Detta för att åstadkomma bästa möjliga attitydpåverkan. Laborativa inslag och praktiska tillämpningsövningar kan med fördel ingå i vissa moment, t.ex. när det gäller avståndsbestämningar och inslag med fysikaliska resonemang.

Bilaga 6

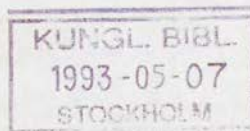
Inventering av lokaltillgången i händelse ev. samman-
slagning med polisen**Inventering av möjligheterna att bereda utrymme för
trafik- och bilinspektörer i polisens lokaler.**

Inventeringen har utgått från att varje inspektör behöver ett eget tjänsterum samt att på varje station-
sort det också behövs 1-2 tjänsterum för administrativ
personal. Vidare har vid inventeringen ställts krav på
en lokal för teoriprov för cirka 20 personer samt
väntrum för dessa. Lokalerna skulle helst vara belägna
i anslutning till trafikpolisens lokaler.

Ort	Kategori	Antal	Svar
Stockholm	Trafikinsp	32	Nej 1)
"-	Bilinsp	4	
Gotland	Trafikinsp	1	Ja
Eskilstuna	"-	4	Nej
"-	Bilinsp	5	
Uppsala	Trafikinsp	5	Nej 2)
Västerås	"-	4	Nej
Örebro	"-	4	Nej
Jönköping	"-	5	Ja
"-	Bilinsp	3	
Värnamo	Trafikinsp	2	Ja
Linköping	"-	3	Nej 3)
"-	Bilinsp	1	
Norrköping	Trafikinsp	3	Nej
Växjö	"-	3	Nej
Kalmar	"-	2	Nej
"-	Bilinsp	1	
Västervik	Trafikinsp	2	Nej
Karlskrona	"-	1	Nej 4)
"-	Bilinsp	3	
Kristianstad	Trafikinsp	3	Nej
"-	Bilinsp	2	
Malmö	Trafikinsp	9	Nej 5)
"-	Bilinsp	3	
Helsingborg	Trafikinsp	3	Nej
"-	Bilinsp	2	
Göteborg	Trafikinsp	13	Nej 6)
"-	Bilinsp	7	
Halmstad	Trafikinsp	2	Ja
Uddevalla	"-	1	Nej
Borås	"-	2	Nej
Vänersborg	"-	3	Nej
Mariestad	"-	2	Nej 7)
Skövde	"-	2	Ja
Karlstad	"-	5	Nej
"-	Bilinsp	5	
Falun	Trafikinsp	4	Nej 8)
"-	Bilinsp	3	
Gävle	Trafikinsp	3	Nej
"-	Bilinsp	2	
Sundsvall	Trafikinsp	2	Nej
"-	Bilinsp	2	

Härnösand	Trafikinsp	2	Ja
"-"	Bilinsp	3	
Örnsköldsvik	"-"	2	Nej
Östersund	Trafikinsp	2	Ja
"-"	Bilinsp	1	
Umeå	Trafikinsp	2	Nej 9)
"-"	Bilinsp	1	
Skellefteå	Trafikinsp	1	Ja
"-"	Bilinsp	1	
Luleå	Trafikinsp	2	Ja
"-"	Bilinsp	3	
Gällivare	Trafikinsp	1	Ja

- 1) I samma fastighet som trafikpolisen finns lokaler disponibla.
- 2) Vid behov görs ansträngningar att lösa frågan.
- 3) Förrarprovningen f n inrymd i huset intill polishuset.
- 4) Vid behov görs ansträngningar att lösa frågan.
- 5) Pågående omorganisation kan frigöra lokaler.
- 6) " " " " "
- 7) Lokaler disponibla i angränsande byggnad.
- 8) " " " " "
- 9) Lokaler blir lediga i polishusets närhet. Om några år i polisens lokaler.



Statens offentliga utredningar 1993

Kronologisk förteckning

1. Styrnings- och samarbetsformer i biståndet. UD
 2. Kursplaner för grundskolan. U.
 3. Ersättning för kvalitet och effektivitet.
– Utformning av ett nytt resurstilldelningssystem för grundläggande högskoleutbildning. U.
 4. Statligt stöd till rehabilitering av tortyrskadade flyktingar m. fl. S.
 5. Bensodiazepiner – beroendeframkallande psykofarmaka. S.
 6. Livsmedelshygien och småskalig livsmedelsproduktion. Jo.
 7. Löneskillnader och lönediskriminering.
Om kvinnor och män på arbetsmarknaden. Ku.
 8. Löneskillnader och lönediskriminering. Om kvinnor och män på arbetsmarknaden. Bilagedel. Ku.
 9. Postlag. K.
 10. En ny datalag. Ju.
 11. Socialförsäkringsregister. S.
 12. Vårdhögskolor
– kvalitet – utveckling – huvudmannaskap. U.
 13. Ökad konkurrens på järnvägen. K.
 14. EG och våra grundlagar. Ju.
 15. Svenska regler för internationell omfördelning av olja vid en oljekris. N.
 16. Nya villkor för ekonomi och politik – ekonomikommissionens förslag. Fi.
 17. Nya villkor för ekonomi och politik – ekonomikommissionens förslag. Bilagor. Fi.
 18. Ägandet av radio och television i allmänhetens tjänst. Ku.
 19. Acceptans Tolerans Delaktighet. M.
 20. Kommunerna och miljöarbetet. M.
 21. Riksbanken och prisstabiliteten. Fi.
 22. Ökat personval. Ju.
 23. Vad är ett statsråds arbete värt? Fi.
 24. Kunskapens krona. U.
 25. Utlänningslagen – en partiell översyn. Ku.
 26. Sociala åtgärder för jordbrukare. Jo.
 27. Handläggningen av vissa säkerhetsfrågor. Ju.
 28. Miljöbalk. Del 1 och 2. M.
 29. Bankstödsnämnden. Fi.
 30. Fortsatt reformering av företagsbeskattningen. Del 2. Fi.
 31. Rätten till bistånd inom socialtjänsten. S.
 32. Kommunernas roll på alkoholområdet och inom missbrukarvården. S.
 33. Ny anställningsskyddslag. A.
 34. Åtgärder för att förbereda Sveriges jordbruk och livsmedelsindustri för EG. Jo.
 35. Förarprovare. K.
-

Statens offentliga utredningar 1993

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

En ny datalag. [10]
EG och våra grundlagar. [14]
Ökat personval. [21]
Handläggningen av vissa säkerhetsfrågor. [26]

Utrikesdepartementet

Styrnings- och samarbetsformer i biståndet. [1]

Socialdepartementet

Statligt stöd till rehabilitering av tortyrskadade flyktingar m. fl. [4]
Bensodiazepiner – beroendeframkallande psykofarmaka. [5]
Socialförsäkringsregister. [11]
Rätten till bistånd inom socialtjänsten. [30]
Kommunernas roll på alkoholområdet och inom missbrukarvården. [31]

Kommunikationsdepartementet

Postlag. [9]
Ökad konkurrens på järnvägen. [13]
Förarprovare. [34]

Finansdepartementet

Nya villkor för ekonomi och politik – ekonomiskommisionens förslag. [16]
Nya villkor för ekonomi och politik – ekonomiskommisionens förslag. Bilagor. [16]
Riksbanken och prisstabiliteten. [20]
Vad är ett statsråds arbete värt? [22]
Bankstödsnämnden. [28]
Fortsatt reformering av företagsbeskattningen. Del 2. [29]

Utbildningsdepartementet

Kursplaner för grundskolan. [2]
Ersättning för kvalitet och effektivitet.
– Utformning av ett nytt resurstilldelningssystem för grundläggande högskoleutbildning. [3]
Vårdhögskolor
– kvalitet – utveckling – huvudmannaskap. [12]
Kunskapens krona. [23]

Jordbruksdepartementet

Livsmedelshygien och småskalig livsmedelsproduktion. [6]
Sociala åtgärder för jordbrukare. [25]
Åtgärder för att förbereda Sveriges jordbruk och livsmedelsindustri för EG. [33]

Arbetsmarknadsdepartementet

Ny anställningsskyddslag. [32]

Kulturdepartementet

Löneskillnader och lönediskriminering.
Om kvinnor och män på arbetsmarknaden. [7]
Löneskillnader och lönediskriminering. Om kvinnor och män på arbetsmarknaden. Bilagedel. [8]
Ågandet av radio och television i allmänhetens tjänst. [17]
Utlänningslagen – en partiell översyn. [24]

Näringsdepartementet

Svenska regler för internationell omfördelning av olja vid en oljekris. [15]

Miljö- och naturresursdepartementet

Acceptans Tolerans Delaktighet. [18]
Kommunerna och miljöarbetet. [19]
Miljöbalk. Del 1 och 2. [27]

