

# Slutrapport i uppdrag om egenkontroll för förarutbildare

© Transportstyrelsen

Väg och järnväg  
Behörigheter

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats, [transportstyrelsen.se](http://transportstyrelsen.se)

Dnr/Beteckning	TSG 2016-1631
ISBN	[Klicka och skriv]
Författare	Thomas Fahlander, Helen Jarefors, Berndt Kuhlin, Karin Michaelsson Carina Pettersson, Karl von Schantz, Olof Stenlund och Sophie Söderström
Månad År	April 2018

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

## Förord

Denna rapport har tagits fram på uppdrag av enhet behörigheters ledningsgrupp.

Styrgruppen har bestått av: Gunnar Holgersson, Björn Renberg, Ulrica Selderman, Annika Sjöberg och Björn Strandh. I inledningen av projektet deltog även Anna Berggrund, Stig Brahn och Susanne Sundström i styrgruppen.

Heléne Jarefors anlätades inledningsvis som uppdragsledare för projektet och ersattes senare av Thomas Fahlander i samband med att hon fick en annan tjänst. Dessutom har medarbetare i enheten medverkat: Berndt Kuhlin, Karin Michaelsson, Carina Pettersson, Karl von Schantz och Olof Stenlund. Sophie Söderström har varit jurist i projektet. I arbetet har också jurist Monika Norberg, inspektör John Wahlgren samt medarbetare från avdelningarna Sjö- och luftfart och Kommunikation bidragit.

Vi vill tacka alla som bidragit i arbetet och gett värdefulla synpunkter. Vi hoppas att denna rapport ska ge inspiration och stöd till enheten för att kunna besluta om ett permanent införande av krav på egenkontroller ska genomföras eller inte för de företag som bedriver förarutbildning.

Borlänge, april 2018

Thomas Fahlander  
Uppdragsledare

Björn Renberg  
Uppdragsägare

## Innehåll

<b>1</b>	<b>SAMMANFATTNING</b> .....	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>BAKGRUND</b> .....	<b>8</b>
2.1	Syftet med projektet.....	8
2.2	Frågor som projektet förväntas besvara.....	9
<b>3</b>	<b>VAD MENAS MED EGENKONTROLL?</b> .....	<b>9</b>
3.1	Egenkontroll är ett begrepp inom kvalitetssäkring.....	9
3.2	Krav på systematiskt arbete inom andra områden.....	11
<b>4</b>	<b>LEDNINGSSYSTEM</b> .....	<b>11</b>
<b>5</b>	<b>TILLSYN OCH TILLSYNSMYNDIGHET</b> .....	<b>12</b>
<b>6</b>	<b>SYSTEMTILLSYN</b> .....	<b>14</b>
<b>7</b>	<b>PROJEKTETS GENOMFÖRANDE</b> .....	<b>14</b>
<b>8</b>	<b>METOD FÖR EGENKONTROLL I PROJEKTET DEN FÖRESLAGNA METODEN FÖR EGENKONTROLL HAR TESTATS I FÖRSÖKSVERKSAMHETEN INOM PROJEKTET. SE BILAGOR:</b> .....	<b>15</b>
8.1	Vilka har omfattats av egenkontroll? .....	15
8.2	System för styrning, ledning och kontroll.....	16
8.3	Vem har varit ansvarig för att utföra egenkontrollen?.....	16
8.4	Hur ofta skulle företagen genomföra egenkontroll?.....	16
8.5	Vad skulle företagen kontrollera och hur? .....	16
8.6	Intern dokumentation av egenkontrollen .....	16
<b>9</b>	<b>UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING</b> .....	<b>17</b>
9.1	Varför uppföljning och utvärdering?.....	17
9.2	Muntlig och skriftlig kommunikation.....	17
9.3	Sammanställning av redovisningarna den 3 juni 2017 och den 2 januari 2018 .....	18
9.4	Försöksbesök.....	20
9.5	Provresultat för trafikskolor .....	22
<b>10</b>	<b>ANALYS</b> .....	<b>25</b>
10.1	Företagens syn på egenkontroll .....	25
10.2	För- och nackdelar med att använda egenkontroll .....	25
10.3	Projektdeltagarnas ledningssystem .....	26
10.4	Egenkontroll som grund för systemtillsyn .....	27
10.5	Behov av att förändra regler .....	28
10.6	Övriga tankar och idéer .....	34
<b>11</b>	<b>SLUTSATS</b> .....	<b>35</b>

11.1 Övriga slutsatser i projektet .....	36
<b>BILAGA 1.....</b>	<b>38</b>
Vem omfattas av egenkontroll? .....	39
System för styrning, ledning och kontroll .....	39
Vem är ansvarig för att egenkontrollen utförs? .....	39
Hur ofta ska egenkontrollen genomföras? .....	39
Vad ska kontrolleras och hur? .....	40
Intern dokumentation av egenkontrollen.....	41
Utvärdering av projektet.....	41
Tillståndsprovning och tillsyn i framtiden .....	41
<b>REFERENSER.....</b>	<b>44</b>
<b>BILAGA 2.....</b>	<b>45</b>
<b>STÖD TILL TRAFIKSKOLOR .....</b>	<b>45</b>
Del 1 Stöd vid upprättande av styrande rutiner .....	45
Stöd för att mäta en organisations status .....	51
<b>BILAGA 3.....</b>	<b>58</b>
<b>UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING I PROJEKT OM EGENKONTROLL     INOM TRAFIKSKOLOR .....</b>	<b>58</b>
Varför uppföljning och utvärdering? .....	58
Muntlig och skriftlig kommunikation .....	59
Frågor för företag att besvara skriftligt .....	59
<b>REFERENSER.....</b>	<b>60</b>
<b>BILAGA 4.....</b>	<b>61</b>
<b>METOD FÖR EGENKONTROLL FÖR RISKUTBILDARE .....</b>	<b>61</b>
Vad menas med egenkontroll? .....	61
Vem omfattas av egenkontroll? .....	62
System för styrning, ledning och kontroll .....	62
Vem är ansvarig för att egenkontrollen utförs? .....	62
Hur ofta ska egenkontrollen genomföras? .....	62
Vad ska kontrolleras och hur? .....	63
Intern dokumentation av egenkontrollen.....	64
Utvärdering av projektet.....	64
Tillståndsprovning och tillsyn i framtiden .....	64
<b>REFERENSER.....</b>	<b>68</b>
<b>BILAGA 5.....</b>	<b>69</b>

**STÖD TILL RISKUTBILDARE FÖR BEHÖRIGHET B DEL 2..... 69**

Del 1 Stöd vid upprättande av styrande rutiner ..... 69

Stöd för att mäta en organisations status ..... 74

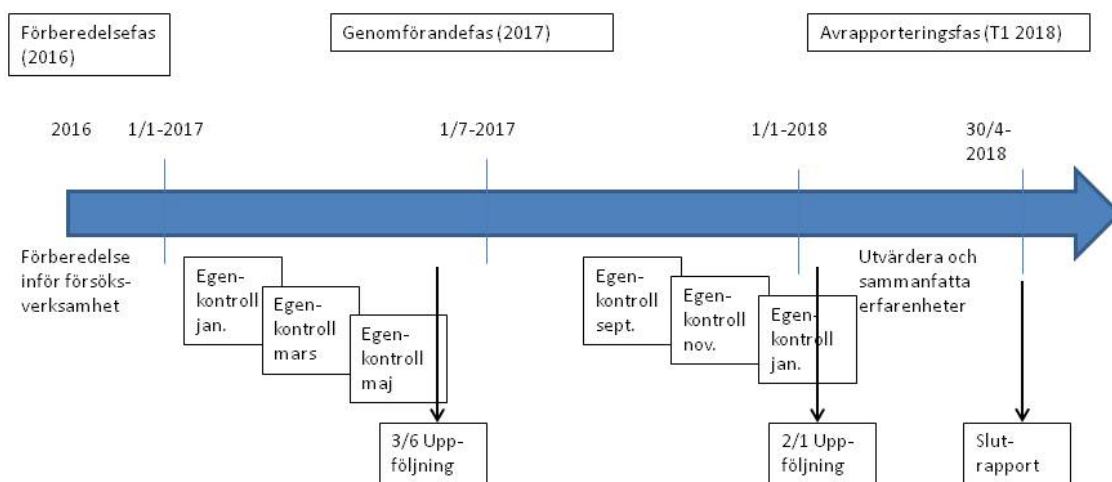
**BILAGA 6..... 80**

**UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING I PROJEKT OM EGEN-KONTROLL FÖR RISKUTBILDARE, BEHÖRIGHET B DEL 2 ..... 80**

Varför uppföljning och utvärdering? ..... 80

Muntlig och skriftlig kommunikation ..... 81

Frågor för företag att besvara skriftligt ..... 81



Tidplan under försöksperioden.

..... 82

**REFERENSER..... 82**

## 1 Sammanfattning

Projekt egenkontroll för förarutbildare har genomförts i tre faser: förberedelsefas hösten 2016, genomförandefas 2017 samt utvärdering och rapportskrivning våren 2018. Under genomförandefasen utfördes även så kallade försöksbesök med 33 deltagare.

Förberedelsefasen innehöll möten med arbetsgrupp och styrgrupp, en workshop med branschorganisationerna och framtagande av en metod för egenkontroll som de anmälda deltagarna hade möjlighet att tycka till om.

Vid starten av genomförandet var det cirka 120 deltagare – riskutbildare för behörighet B, del 2 och trafikskolor – som anmälde sig till projektet. I januari 2018 var det 50 deltagare kvar i projektet, dvs. företag som på något sätt har varit aktiva genom att besvara de frågor som det har ingått i projektet att analysera och utvärdera.

Orsaken till att så många deltagare valt att hoppa av projektet varierar, men de flesta har angivit tidsbrist som huvudorsak.

Samtliga deltagare som återkopplat genom att skriftligt besvara de frågor som arbetsgruppen tagit fram är positiva till egenkontroll. En del av dem har även utvecklat metoden under genomförandefasen.

Den metod för egenkontroll som vi i projektets arbetsgrupp tagit fram, föreslagit och som prövats av de deltagande har upplevts som bra och passande för förarutbildarkollektivet.

Det framgår relativt tydligt i svaren från deltagarna att det tagit en del tid i anspråk att komma igång med att upprätta rutiner och att komma igång med det föreslagna arbetssättet, oavsett om det är ett stort eller litet företag. De som trots ett visst merarbete har genomfört hela eller delar av projektet har alla funnit vinster med det föreslagna arbetssättet.

En enklare analys av siffrorna i provresultatet för trafikskolorna som deltagit i projektet, gentemot övriga trafikskolor, tyder siffrorna i analysen på att det finns positiva effekter av att ha varit med i försöksverksamheten.

Om Transportstyrelsen väljer att införa egenkontroll, och därigenom systemtillsyn för förarutbildningsföretag, finns det en utmaning i att få hela branschen att se fördelarna med att ha ett eget dokumenterat ledningssystem där egenkontroll ingår.

Vi i projektets arbetsgrupp föreslår att Transportstyrelsen fortsätter att arbeta mot att förändra regelverket så att landets alla förarutbildningsföretag ska ha ett dokumenterat ledningssystem där egenkontroll ingår. Ett steg i denna riktning borde vara att den tanken tas i beaktande när projektet ”Översyn av hela förarutbildningssystemet” genomförs under 2018. Se TSV 2018-796.

## 2 Bakgrund

Under våren 2015 fick Transportstyrelsen i uppdrag av regeringen att analysera regler som rör trafikskolor och förarutbildare. I uppdraget ingick att se över hur reglerna för tillstånd, godkännande och tillsyn skulle kunna förenklas utan att trafiksäkerheten eller marknadskontrollen försämrades.

Uppdraget genomfördes i samråd med berörda intressenter och redovisades till Näringsdepartementet i slutet av september 2015.<sup>1</sup> En av slutsatserna var att Transportstyrelsen avsåg att fortsätta utreda förutsättningarna för egenkontrollprogram. Med ett införande av egenkontroll förväntas tillståndshavarna ta ett större eget ansvar, vilket kan leda till att kvaliteten på förarutbildningen blir jämnare inom förarutbildarkollektivet. Därför har Transportstyrelsen startat ett nytt projekt.

Tillståndsprovning, tillsyn och regelutveckling är aktiviteter som Transportstyrelsen genomför löpande. Dessa aktiviteter har pågått parallellt med projektet men legat helt vid sidan om.

### 2.1 Syftet med projektet

Syftet med projektet var att

- föreslå en metod för egenkontroll
- prova den föreslagna metoden i en försöksverksamhet
- analysera och utvärdera försöksverksamheten.

Vi i projektets arbetsgrupp skulle samla in och sammanfatta erfarenheter under projektets gång. Deltagarna återkopplade skriftligt vid två tillfällen och så kallade försöksbesök från arbetsgruppen gjordes i syfte att få en fördjupad kännedom av deltagarnas erfarenheter.

---

<sup>1</sup> TSV 2015-1415 ”Regeringsbeslut - Uppdrag till Transportstyrelsen om regler för trafikskolor och förarutbildare”.



Syftet med att föreslå en metod för deltagarna i projektet var att ge företagen bra förutsättningar för att delta och en möjlighet att förstå ett system där egenkontroll ingår.

Den valda metoden är vedertagen inom andra områden och projektet ansåg att den var användbar och kunde anpassas till utbildningsverksamhet.

En slutrapport skulle tas fram och utgöra beslutsunderlag för om egenkontroller och systemtillsyn ska införas eller inte.

## **2.2 Frågor som projektet förväntas besvara**

Under arbetets gång har vi i projektets arbetsgrupp tagit fram frågor för att besvara uppkomna frågeställningar som vi anser är relevanta inför ett beslut om det ska införas krav på metoder för egenkontroll.

- Är metoden för egenkontroll en hjälp och ett stöd för företag att själv identifiera brister, vidta åtgärder och arbeta med ständiga förbättringar?
- Om egenkontroller skulle införas permanent, hur ofta ska dessa kontroller då utföras?
- Skulle krav på egenkontroll förenkla för oss på Transportstyrelsen att ägna oss åt systemtillsyn?
- Finns det nackdelar med att använda metoden för egenkontroll?
- Har egenkontroll potential att leda till ökad kvalitet på utbildningen och i förlängningen medverka till en ökad trafiksäkerhet samt möjliggöra de övriga transportpolitiska målen?
- Finns förutsättningar för egenkontroll hos företag som bedriver trafikskoleverksamhet och företag som bedriver riskutbildning behörighet B, del 2?

Det ska även finnas medskick och idéer att ta med vid utformningen av en framtida systemtillsyn där egenkontrollerna är en central del.

## **3 Vad menas med egenkontroll?**

### **3.1 Egenkontroll är ett begrepp inom kvalitetssäkring**

Egenkontroll innebär att ett företag som driver en verksamhet systematiskt ska följa upp, utvärdera, dokumentera och förbättra den egna verksamheten.

Företaget ska se till att verksamheten bedrivs enligt det ledningssystem som tagits fram för att säkerställa att man levererar den kvalitet som krävs.

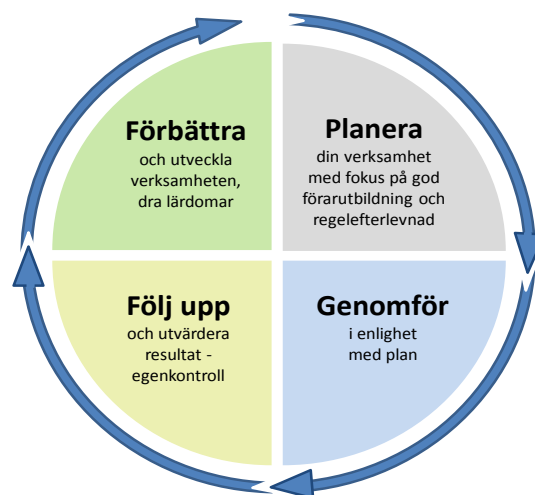
Ledningssystemet ska även säkerställa en korrekt tillämpning av lagar och regler.

Egenkontroll tydliggör att ansvaret för utbildningens kvalitet ligger hos tillståndshavaren.

Egenkontroll säkerställer också ledningssystemets funktion och effektivitet samt ser till att brister och förbättringsmöjligheter identifieras och åtgärdas.

Egenkontroll innebär att företaget behöver göra följande:

- **Planera verksamheten** och skaffa sig kunskap om regelverkets innehåll och krav, upprätta rutiner för att planera, genomföra, följa upp och förbättra verksamheten samt klargöra vem som ansvarar för vad.
- **Genomföra arbetet** enligt upprättade rutiner.
- **Följa upp** att styrning och kontroll av verksamheten fungerar i enlighet med rutinerna samt analysera varför en brist uppstått.
- **Förbättra** och utveckla verksamheten genom att dra lärdomar från egenkontrollen samt uppdatera rutinerna för att minimera risker för brister och avvikelser.



Figur 1. Egenkontroll är ett begrepp inom kvalitetssäkring, PDCA (plan, do check, act).  
Illustration: Transportstyrelsen.

Egenkontroll är ett verktyg för verksamhetsutövaren, en ”hjälp till självhjälp”. Egenkontrollen förväntas hjälpa och stödja företaget att själv identifiera brister, vidta åtgärder och arbeta med ständiga förbättringar.

Egenkontroll kan också förändra Transportstyrelsens tillsynsarbete, genom att tillsynen fokuserar mer på företagens förutsättningar och förmåga att själva komma till rätta med eventuella brister i verksamheten och säkerställa en korrekt tillämpning av regelverket. Dock är egenkontroll inte samma sak som tillsyn. Skillnaden och kopplingen mellan dessa två begrepp förklaras i kapitel 5.

Slutligen kan egenkontroll leda till ökad kvalitet på utbildningen och i förlängningen en ökad måluppfyllelse gentemot de transportpolitiska målen<sup>2</sup>. Det kan också leda till att företaget ökar det affärsmässiga och ekonomiska värdet av verksamheten.

### **3.2 Krav på systematiskt arbete inom andra områden**

Det finns krav på systematiskt arbete inom andra områden som även förarutbildningsföretag omfattas av. Det gäller till exempel arbetsmiljölagstiftningen, som ställer krav på systematiskt arbetsmiljöarbete. Arbetsmiljöarbetet granskas av Arbetsmiljöverket.

Det finns också krav på systematiskt brandskyddsarbete i föreskrifter från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

## **4 Ledningssystem**

Ett egenkontrollprogram förutsätter ett ledningssystem. Ledningssystemet består av en samling rutiner för att leda och styra verksamheten. Det måste omfatta verksamhetens alla delar och den som bedriver verksamheten ska med stöd av ledningssystemet planera, leda, kontrollera, följa upp, utvärdera och förbättra verksamheten. Egenkontrollen är, som tidigare nämnts, ett hjälpverktyg för ett företags arbete.

Ledningssystemet gör det möjligt för ledningen att styra så att rätt sak görs vid rätt tillfälle och på rätt sätt. Det möjliggör ordning och reda i verksamheten så att händelser som kan leda till missförhållanden eller andra avvikelser från de krav och mål som gäller för kan förebyggas. Ett ledningssystem beskriver således *hur* olika arbetsuppgifter ska utföras på arbetsplatsen, så att lagar och regler följs.

---

<sup>2</sup> Transportpolitiska hänsynsmål, säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

De som bedriver verksamhet måste skapa förutsättningar för medarbetare att delta i det systematiska förbättringsarbetet. Medarbetarnas erfarenheter av verksamhetens kvalitet kan ge värdefull information i arbetet med att säkra kvaliteten och vidareutveckla verksamheten och utbildningstjänsten. På så sätt blir verksamheten en lärande organisation.

Alla arbetsplatser har någon typ av ledningssystem, men det kan vara mer eller mindre utvecklat:

- Ett utvecklat ledningssystem kan till exempel bestå av styrande dokument för diverse arbetsuppgifter på arbetsplatsen. Samtliga styrdokument samlas i ett system och är uppdaterade samt tillgängliga, antingen i pappersform och/eller i digital form.
- Ett enkelt ledningssystem kan till exempel vara en eller flera odokumenterade rutiner som den anställda tillämpar *varje gång* en arbetsuppgift utförs på arbetsplatsen, exempelvis ”jag gör alltid så här”, ”så här brukar jag göra”. Rutinen bygger på erfarenhet och yrkeskunskap och leder till att resultatet av utförd arbetsuppgift är förutsägbart och inte en slump.

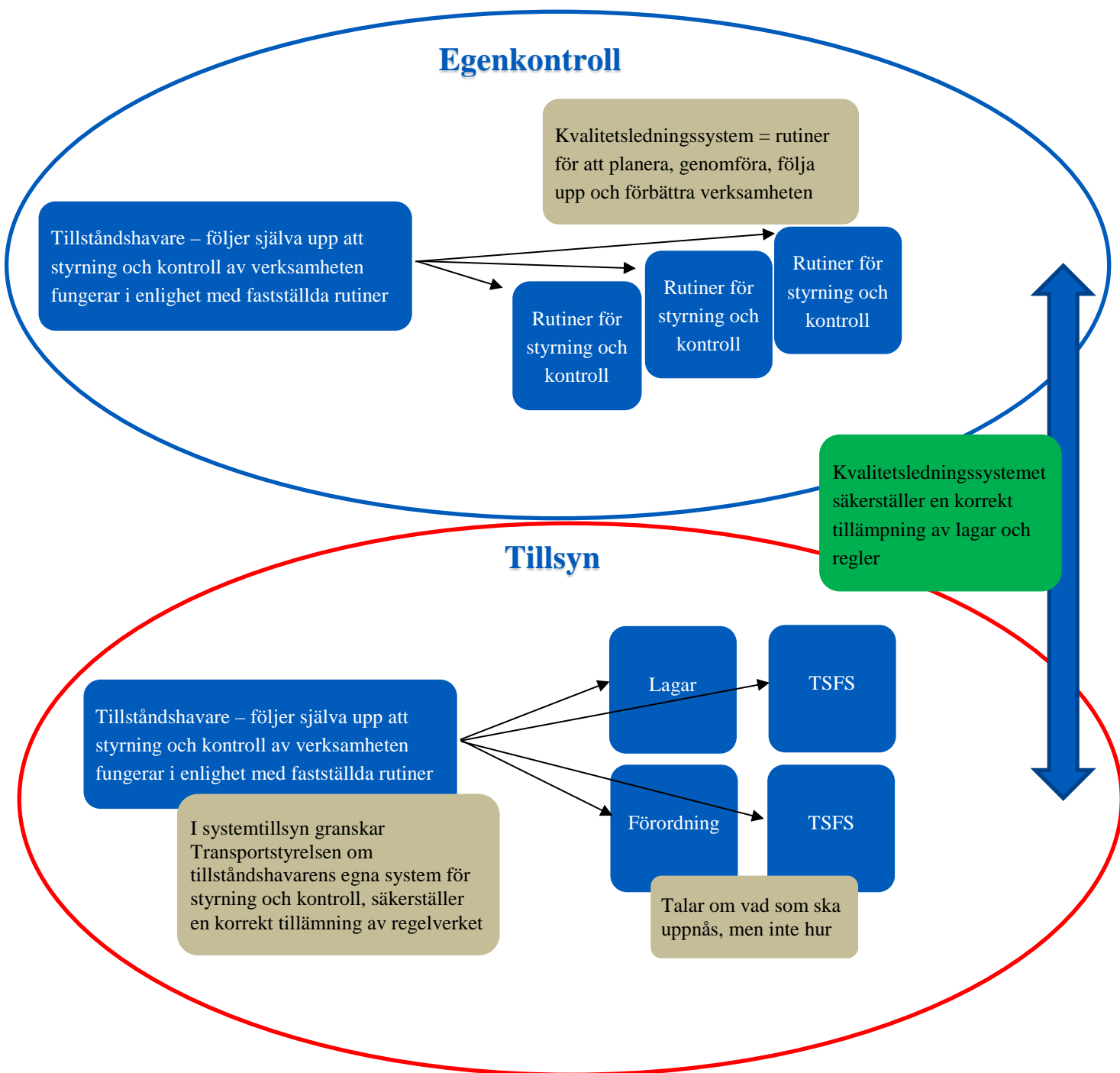
## 5 Tillsyn och tillsynsmyndighet

Tillsyn är en kontroll av att tillståndshavare följer fastställda bestämmelser i lagar, förordningar och föreskrifter. Tillsyn är en myndighetsuppgift som ska vara opartisk och rättssäker. Den skapar förutsättningar för till exempel ökad trafiksäkerhet och konkurrens på lika villkor. Om en myndighet konstaterar brister vid tillsynen, kan myndigheten vidta en sanktion.

Tillsyn kan bedrivas på olika sätt, antingen genom detaljtillsyn eller genom systemtillsyn. Med systemtillsyn menas att myndigheten granskar om tillståndshavarnas egna system för styrning och kontroll säkerställer en korrekt tillämpning av regelverket (mer av ”har förmåga” än kontroll av enskilda krav). Egenkontroll är en viktig förutsättning för att systemtillsyn ska kunna genomföras.

Riskbaserad tillsyn innebär att Transportstyrelsens resurser riktas mot de tillståndshavare eller sådana insatser som bedöms ge största möjliga effekt, på till exempel trafiksäkerheten och konkurrensneutraliteten.

Figur 2 visar skillnaden mellan tillsyn och egenkontroll, men den visar även att det finns en tydlig koppling mellan dem.



Figur 2 Skillnad och koppling mellan egenkontroll och tillsyn

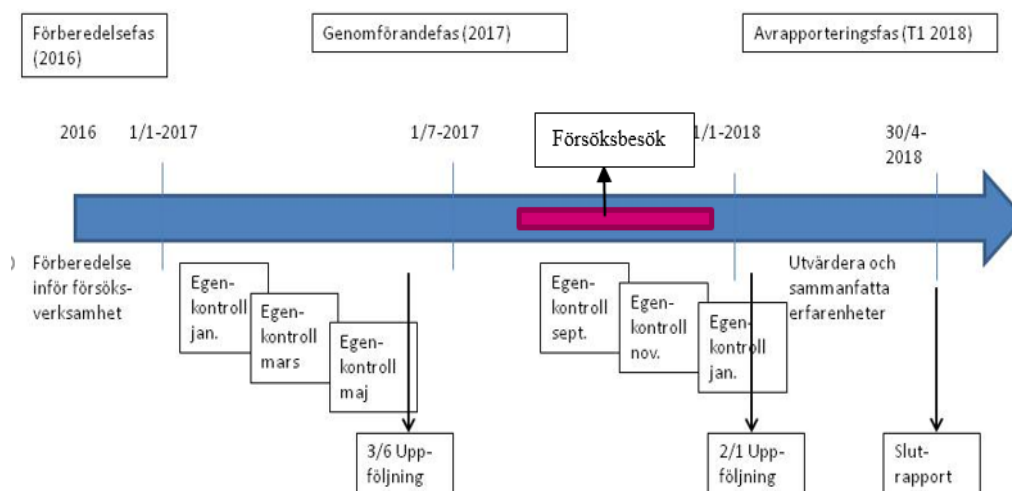
## 6 Systemtillsyn

Transportstyrelsen beskriver i sin riktlinje för systemtillsyn (TSG 2015-1678) att systemtillsyn är en ”Granskning av om tillsynsobjektets egna system för styrning och kontroll säkerställer en korrekt tillämpning av regelverket”.

Systemtillsyn är ett begrepp som används för att beskriva en tillsyn där en granskning sker för att kontrollera om tillsynsobjektets *egna* rutiner för styrning och kontroll säkerställer att regelverket följs, till skillnad från en tillsyn som enbart kontrollerar om tillsynsobjektet följer regelverket. Några myndigheter beskriver systemtillsyn som ”tillsyn över egenkontroll” eller ”kontroll av verksamhetsutövarens systematiska arbetssätt”. Liknande definitioner finns även sedan tidigare inom Transportstyrelsens olika verksamhetsområden.

De system för styrning och kontroll som avses i definitionen kan benämnas olika inom Transportstyrelsens verksamhetsområden, exempelvis kvalitets-system, ledningssystem, säkerhetsstyrningssystem, säkerhetsledningssystem, egenkontrollsystem etc. Termen system behöver inte vara ett tekniskt system utan kan också vara rutiner för att följa upp exempelvis avvikelser.

## 7 Projektets genomförande



Figur 3 Tidsplan under försöksperioden

Alla tillståndshavare för trafikskola respektive tillståndshavare för riskutbildning för behörighet B del 2 har bjudits in att delta i projektet. Det har inte funnits några avgifter förknippade med att delta i försöket.

Under 2016 pågick förberedelser inför försöket. Den 1 september 2016 genomfördes en workshop med branschorganisationerna. Transportstyrelsen och deltagare från trafikskolor och riskutbildare arbetade under hösten gemensamt fram ett förslag på en metod för egenkontroll. Likaså enades vi om en metod för uppföljning och utvärdering av försöksverksamheten.

Under hela verksamhetsåret 2017 pågick försöksverksamheten ute hos deltagarna, dvs. tillståndshavare testade den överenskomna metoden för egenkontroll i sin verksamhet. Parallellt med försöket pågick uppföljning, försöksbesök och utvärdering.

Försöksperioden avslutades den 2 januari 2018 och därefter följde en period av analys och utvärdering samt rapportskrivande.

## 8 Metod för egenkontroll i projektet

Den föreslagna metoden för egenkontroll har testats i försöksverksamheten inom projektet. Se bilagor:

- Metod för egenkontroll
- Stöd till trafikskolor
- Uppföljning och utvärdering i projekt om egenkontroll inom trafikskolor
- Metod för egenkontroll för riskutbildare
- Stöd till riskutbildare för behörighet B, del 2
- Uppföljning och utvärdering i projekt om egenkontroll för riskutbildare behörighet B, del 2

### 8.1 Vilka har omfattats av egenkontroll?

Projektet har varit en försöksverksamhet som riktat sig till dem som har tillstånd att bedriva trafikskola respektive riskutbildning för behörighet B, del 2.

## 8.2 System för styrning, ledning och kontroll

I försöksverksamheten har vi utgått från företagets befintliga system för styrning, ledning och kontroll av verksamheten (ledningssystemet), hur enkelt eller utvecklat det än varit. Det har inte funnits några föreställningar om att ledningssystemet måste vara ISO 9001- eller FR2000-certifierat eller att ledningssystemet ska revideras av extern part. Projektet har byggt på idén att företaget självt följer upp och utvärderar den egna verksamheten.

## 8.3 Vem har varit ansvarig för att utföra egenkontrollen?

Inom ramen för försöksverksamheten har vi förutsatt att *tillståndshavaren* varit den som ansvarat för att egenkontroller löpande blivit utförda. Tillståndshavaren har även haft ansvar för att den som utfört egenkontrollen har lämplig kunskap och erfarenhet.

## 8.4 Hur ofta skulle företagen genomföra egenkontroll?

Inom ramen för försöket har Transportstyrelsen föreslagit att företagen skulle genomföra egenkontroller löpande och minst varannan månad. Det betyder sammanlagt minst sex tester av metoden för egenkontroll under försöksperioden.

## 8.5 Vad skulle företagen kontrollera och hur?

Vad som kontrollerats framgår av bilagorna ”Metod för egenkontroll”. Bilagorna innehåller frågor om att en viss rutin tillämpas. De förutsätter att rutiner finns, även om dessa inte alltid är dokumenterade.

Det har varit tillståndshavaren själv som bedömt *hur* en egenkontroll skulle utföras. Det kunde ske genom flera aktiviteter till exempel

- intervjuer med anställda
- enkätfrågor till elever/kunder
- sökningar i dokumentarkivet och/eller register
- genom att följa läraren/verksamheten
- okulär besiktning.

## 8.6 Intern dokumentation av egenkontrollen

Att dokumentera den genomförda egenkontrollen är viktigt för att skapa spårbarhet. Bilagorna ”Metod för egenkontroll” har gett stöd för vilka kontroller som företaget löpande skulle utföra och vad som internt behövde dokumenteras när det gällde utfall, att värdera och analysera utfallet, att dra slutsatser och vidta åtgärder för att avvikelser inte ska upprepas. Det som dokumenterats vid användande av bilagorna har varit för eget bruk, dvs. var endast tänkt att användas av företaget självt. Det utgjorde och utgör underlag för ständiga förbättringar.



## 9 Uppföljning och utvärdering

### 9.1 Varför uppföljning och utvärdering?

För att kunna svara på frågan om krav på egenkontroll ska införas permanent eller inte har projektet haft behov av att samla in och sammanfatta de erfarenheter som tillståndshavare och Transportstyrelsen gjort under försöksverksamhetens gång.

Det har även utgjort värdefullt underlag och idéer att ta med vid en framtida utformning av krav på egenkontroller.

### 9.2 Muntlig och skriftlig kommunikation

Uppföljning har skett både muntligt och skriftligt. En framgångsfaktor för projektet har varit att vi löpande hållit kontakten mellan Transportstyrelsen och deltagare i projektet.

Transportstyrelsen har anordnat sex stycken Skypemöten i storgrupp så att vi muntligt kunnat delge varandra information, ställa och besvara frågor samt dela med oss av erfarenheter. Tre av mötena har genomförts med riskutbildare och tre med trafikskolor. Dessutom ska ett informationsmöte med samtliga deltagare genomföras när denna slutrapport är fastställd.

Transportstyrelsen har även besökt 33 av de deltagande företagen, genom så kallade försöksbesök. Se avsnitt 9.4. Syftet med besöken har varit att få en fördjupad kännedom om de erfarenheter som företagen samlat ihop.

Vid två tillfällen under försöksperioden, den 3 juni 2017 och den 2 januari 2018, har företagen via e-post besvarat nedanstående frågor:

- a) Har metoden för egenkontroll hjälpt företaget att identifiera brister/avvikelser? Om ja, på vilket sätt? Om nej, vilka tankar har du om utveckling av metoden för egenkontroll?
- b) Har företaget hanterat brister? Ge exempel på hur ni arbetat med brister och förbättringar.
- c) Om företaget inte åtgärdat en identifierad brist, beror det på brister i metoden för egenkontroll eller annat skäl?
- d) Leder metoden för egenkontroll till att företagets system för styrning, ledning och kontroll utvecklas? På vilket sätt?
- e) Leder metoden för egenkontroll till ökad kunskap och ökat lärande i den egna organisationen? På vilket sätt?

- f) Ser du nackdelar med att använda metoden för egenkontroll? I så fall vilka?
- g) Har du synpunkter på valt intervall för egenkontroller under försöket? Bör de utföras tätare? Mer sällan? Motivera.

### 9.3 Sammanställning av redovisningarna den 3 juni 2017 och den 2 januari 2018

Tabell 1 visar en sammanställning av antal svar som skickades in till Transportstyrelsen från riskutbildare den 3 juni 2017 och den 2 januari 2018. Tabellen visar också hur många företag som hade anmält sig till projektet och hur många företag som var kvar i projektet den 2 januari 2018.

Antal anmälda deltagare den 1 januari 2017	13
Antal inkomna svar den 3 juni 2017	8

Antal anmälda deltagare som fanns kvar i projektet den 1 januari 2018	10
Antal inkomna svar den 2 januari 2018	9

Tabell 1. Deltagande riskutbildare

Tabell 2 visar en sammanställning av antal svar som skickades in till Transportstyrelsen från trafikskolor den 3 juni 2017 och den 2 januari 2018. Tabellen visar också hur många företag som hade anmält sig till projektet och hur många företag som var kvar i projektet den 2 januari 2018.

Antal anmälda deltagare den 1 januari 2017	100
Antal inkomna svar den 3 juni 2017	34

Antal anmälda deltagare som fanns kvar i projektet den 1 januari 2018	40
Antal inkomna svar den 2 januari 2018	29

Tabell 2. Deltagande trafikskolor

Som tabellerna visar har många företag lämnat projektet, framför allt trafikskolorna. Orsakerna till att så många deltagare valt att lämna projektet varierar. Arbetsgruppen har kontaktat flertalet av dem som inte hört av sig någon gång under projektets gång.

Den huvudsakliga förklaringen som deltagarna gett har varit tidsbrist, men även andra orsaker såsom sjukdom och ägarbyte har förekommit.

En stor del av de anmälda deltagarna, drygt hälften av trafikskolorna, har inte svarat över huvud taget. Här kan vi i projektets arbetsgrupp endast spekulera i orsakerna till att man anmält sig samt tagit del av underlag, information och påminnelser, men ändå väljer att inte höra av sig på något sätt under en tid på över ett år.

De försöksdeltagare som varit aktiva och kommit in med redovisningar har samtliga varit positivt inställda till den föreslagna metoden för egenkontroll.

I de svar som inkommit framkommer det inte några nämnvärda skillnader mellan trafikskolor och riskutbildare som grupp. De allra flesta har svarat att den föreslagna metoden för egenkontroll har hjälpt dem att identifiera brister och avvikelser och att man då har hanterat dessa inom ramen för försöksverksamheten.

Om företagen inte har åtgärdat en identifierad brist har det främst berott på tidsbrist. Den föreslagna metoden för egenkontroll har upplevts hjälpa företagen att få en ökad förståelse för regelverken, skapa tydligare rutiner och få bättre kontroll över verksamheten.

Den har också hjälpt till att skapa en ökad delaktighet hos personalen i fråga om upprättandet av rutiner och i de uppgifter som ska genomföras.

De flesta som svarat ser inte heller några direkta nackdelar med att använda metoden för egenkontroll förutom den tid det tar att komma igång.

När det gäller frågan om med vilka intervaller som egenkontroll bör utföras, framkommer däremot skillnader i hur ofta sådana kontroller faktiskt har utförts under försöksverksamheten. Några svaranden har utfört egenkontroll oftare än vad som föreslagits, medan andra har utfört egenkontroll mer sällan.

Gemensamt för svaren är att intervallen bör vara beroende av vissa andra förhållanden, till exempel verksamhetens omfattning och vad som ska kontrolleras.

Nedan följer några citat från de skriftliga redovisningar som kommit in.

*”Vill tacka för att vi fick äran att delta i detta projekt, vilket har skapat ett större intresse att få alla oklarheter på pränt så inga oklarheter ska finnas.”*

*”Har infört massor av förändringar på mitt företag (till det bättre) jag hoppas att detta med egenkontroll är något som verkligen kommer att ersätta tillsyn. Dock skall tillsyn finnas kvar för att kontrollera att trafikskolor följer de regler som finns (stickprov)”.*

*”Kan tillägga att först tyckte jag att mycket i egenkontrollen passade bäst för större skolor men det känns inte riktigt så längre, man justerar väl in det till sin egen situation.”*

*”Har tänkt vidare över projektet och vill gärna säga att jag tycker det här med egenkontrollen fungerar bättre än det andra tillsynssystemet. För det blir mer att man arbetar med frågorna själv, inte bara sitter passiv och väntar på att någon annan ska höra av sig och komma med synpunkter.”*

*”Nackdelar med egenkontroll? Nej, för oss bara fördelar och som jag tidigare sagt ett måste – hur ska vi annars veta? Att undersöka ger en möjlighet att utveckla och vi har sett ett behov av att tydliggöra roller i företaget, vem som har ansvar för vad exempelvis. Om ett företag inte kontrollerar och mäter så är det omöjligt att göra adekvata åtgärder och utvecklingen avstannar.”*

*”Egenkontrollprojektet har resulterat i att vi har upprättat skriftliga rutiner utöver den dokumentation vi redan haft att rätta oss efter. Detta har gjort att det är tydligare för alla vad som gäller i olika situationer och att alla gör lika. Det blir också lättare att upptäcka eventuella brister och därmed kunna åtgärda dessa.”*

#### **9.4 Försöksbesök**

Transportstyrelsen har besökt 33 av de deltagande företagen. Syftet med besöken var att få en fördjupad kännedom om de erfarenheter som företagen samlat ihop.

Urvalet av företag för besöken baserades på de företag som redovisat svar den 3 juni 2017. Kriterierna för urvalet gjordes på geografisk spridning i landet och på storleken av företagen.

Många av företagen är etablerade i branschen sedan många år tillbaka medan andra är relativt nya. Alla besökta företag, förutom ett, är medlem i någon av branschorganisationerna (STR, TR, Skid-Car och TÖP).

I samband med besöken fick vi ta del av hur företagen gjort kontrollerna och hur man dokumenterat dessa. De flesta av företagen hade använt det föreslagna stödmaterialet för egenkontroll som Transportstyrelsen utformat.

Antingen har deltagarna dokumenterat i det utskickade stödmaterialet med papper och penna eller så har de fört över materialet i digital form. Flera deltagare anpassade metoden så att den bättre passade det egna företaget.

Enligt projektets förslag skulle företagen genomföra minst sex egenkontroller under projekttiden. De flesta av företagen utförde dock kontrollerna mer sällan, vilket oftast förklarades med tidsbrist eller att företagen inte kände ett behov av så många kontroller. Flera företag framförde att man gjort kontrollerna olika ofta beroende på vad som skulle kontrolleras.

Hur egenkontrollen skulle utföras var upp till företagen själva att bestämma och i de flesta fall har det varit tillståndshavaren som själv, eller tillsammans med någon anställd, har genomfört kontrollerna. Vid några företag engagerades samtlig personal.

Vi i projektets arbetsgrupp kan konstatera att företagen har lagt ner olika mycket tid i försöksverksamheten och därigenom kommit olika långt i förändringsarbetet. Knappt hälften av företagen hade tidigare erfarenhet av egenkontroll i någon form.

De allra flesta har identifierat brister i samband med kontrollerna. Bristerna bestod till exempel i att fordon inte var anmälda till Transportstyrelsen på rätt sätt eller att lärare inte följt upprättad undervisningsplan.

Många deltagare framförde att arbetet på företaget genom försöksverksamheten blivit mer systematiskt i att upptäcka brister. Företagen har upplevt att de fått en ökad kunskap om det egna företaget och att både ledningen och personalen fått en bättre förståelse för hur olika saker hänger ihop, exempelvis kursplan och undervisningsplan.

Några berättade att de fått en bättre struktur på företaget med ett tydligare ansvar för vem som gör vad och att man därigenom upplever att verksamheten har utvecklats. Flera olika dokument har genom försöket samlats på ett ställe, vilket underlättat genom att alla på företaget vet var dokumenten finns.

När det gäller att upprätta skriftliga rutiner har några företag kommit ganska långt, medan andra fortfarande har det ”i huvudet”. Flera deltagare hade skrivit ner rutiner för delar som inte är föreskrivna, till exempel rutiner för hot och våld eller rutiner vid klagomål. Däremot var det få som hade upprättat rutiner när det gäller krav som Transportstyrelsen föreskrivit, till exempel kravet på att utbildningen ska bedrivas enligt inlämnad undervisningsplan.

Detta kan också beskrivas genom att många har studerat ”snurran” som finns i stödmaterialet. Se avsnitt 3.1. Att *planera* och *genomföra* verksamheten gör alla men att *följa upp* och *förbättra* verksamheten varierar.

Ofta angav de att de hade tänkt genomföra exempelvis samåkning med lärarna för att se att de undervisar enligt undervisningsplanen, men att de inte hunnit med detta ännu.

Oavsett hur långt företagen har kommit med att genomföra egenkontroller eller att utveckla sina ledningssystem, uttryckte samtliga besökta företag att det är positivt med egenkontroller och att de kommer att fortsätta med dessa oavsett vad som händer i framtiden.

De besökta företagen ansåg att de själva var mer mogna än branschen i övrigt om det skulle bli ett krav på egenkontroller för samtliga tillståndshavare. De flesta uttryckte dock att det behövs stöd och utbildning från både Transportstyrelsen och branschorganisationerna vid ett eventuellt krav på införande av ledningssystem och egenkontroll. Man framförde även att det är viktigt att ett sådant system blir användarvänligt och att tillsynsavgifterna ses över.

På frågan varför deltagarantalet i projektet varit lågt svarade de flesta att det troligen beror på tidsbrist eller ointresse för att delta.

Sammantaget har besöken gett projektet en bra insikt om de förutsättningar som förarutbildarna har för egenkontroll och vilka sätt och rutiner de hittills har använt för egenkontrollen. Transportstyrelsen har också fått en god inblick i företagens system för styrning och ledning.

## **9.5 Provresultat för trafikskolor**

För att svara på frågan om egenkontroll har potential att leda till ökad kvalitet på utbildningen och i förlängningen medverka till en ökad trafiksäkerhet samt möjliggöra de övriga transportpolitiska målen har vi i projektets arbetsgrupp även granskat trafikskolornas provresultat. Syftet med granskningen har även varit att se om egenkontrollen kan bidra till att öka det affärsmässiga och ekonomiska värdet av verksamheten.

Någon djupare analys har inte genomförts och statistikuttaget är begränsat till att undersöka skillnader mellan 2017 – då projektet pågick – jämfört med året innan. Försöksgruppen vid analysarbetet bestod av de trafikskolor som varit aktiva i projektet genom att besvara projektets utskickade frågor. Av dem var det endast 36 stycken som hade registrerade provresultat för både 2016 och 2017 samt registrerade resultat både på kunskapsprov och på körprov under respektive år.

Kontrollgruppen bestod av övriga 689 trafikskolor som hade registrerade provresultat för både 2016 och 2017 samt registrerade resultat både på kunskapsprov och på körprov respektive år.

Antalet trafikskolor i respektive grupp blev lägre än förväntat med tanke på att det totala antalet trafikskolor var betydligt högre under tidsperioden. En tänkbar förklaring kan vara att det finns ett antal företag som startade eller avvecklade sin verksamhet under åren 2016–2017. En teori är också att det finns företag som helt enkelt inte anmäler elever med sin trafikskolas kod av olika anledningar.

I kontrollgruppen finns det till exempel trafikskolor som har 100 procent godkända prov men enbart ett registrerat prov per år. En tänkbar orsak till det kan vara att somliga trafikskolor tror att en lägre andel godkända prov är en indikator som kan leda till att Transportstyrelsen genomför tillsyn. Det var också förvånansvärt många trafikskolor som inte hade något registrerat resultat alls under något av åren som kontrollerades.

En hypotes i analysen av provresultatet har varit att resultatet för de elever som trafikskolorna anmäler till prov bör vara en indikation på kvalitetsnivå på utbildningen. En hög andel godkända prov kan antas tyda på bättre utbildning jämfört med en låg andel godkända.

Om trafikskolan anmäler en elev till prov, är det tänkt att de ska vara utbildade enligt trafikskolans undervisningsplan och att trafikskolan utbildat så att kravet på god förarutbildning blivit tillgodosett. Se 2 § lagen (1998:493) om trafikskolor.

Tabell 3 visar gruppernas medelvärde då det gäller förändring av andelen godkända kunskapsprov och körprov under året då projektet pågick.

	Förändring av andel godkända kunskapsprov från 2016 till 2017.	Förändring av andel godkända körprov från 2016 till 2017
Medelvärde bland trafikskolor som var <b>aktiva i projektet</b> och hade resultat både 2016 och 2017 samt både för kunskapsprov och för körprov (36 stycken).	- 1,43 %	+ 0,17 %
Medelvärde för övriga trafikskolor som <b>inte var aktiva i projektet</b> och som hade resultat både 2016 och 2017 samt både för kunskapsprov och för körprov (689 stycken).	- 2,14 %	- 1,31 %
<b>Skillnad mellan aktiva i projektet och övriga</b>	<b>0,71 %</b>	<b>1,48 %</b>

Tabell 3. Skillnaden mellan de aktiva i egenkontrollprojektet och övriga trafikskolor avseende andel godkända kunskapsprov och körprov 2016–2017.

Siffrorna tyder på att kontrollgruppen har fått något lägre andel godkända elever och försöksgruppen ser ut att ha behållit nivån lite bättre.

Vi i projektets arbetsgrupp har även undersökt hur många elever som trafikskolorna har anmält till förarprov. Under de senaste årtiondena har andelen elever som anmäls till förarprov av trafikskolor minskat år för år, samtidigt som andelen godkända förarprov minskat kraftigt.

En del i syftet med företags egenkontroll är att den ska bidra till att öka det affärsmässiga och ekonomiska värdet av verksamheten. Vi förutsätter att de som anmäls till förarprov via trafikskolan också har fått utbildning av densamma. Därför är det rimligt att anta att ju fler elever en trafikskola anmäler till förarprov, desto bättre bör det vara även ur ekonomisk synpunkt för trafikskolorna.

Tabell 4 visar gruppernas medelvärde då det gäller förändring av antalet anmälda elever per utbildare som genomfört godkänt kunskapsprov och körprov för respektive grupp under året då projektet pågick.

	Förändring av antal godkända kunskapsprov från 2016 till 2017.	Förändring av antal godkända körprov från 2016 till 2017.
Medelvärde bland trafikskolor som var <b>aktiva i projektet</b> och som hade resultat både 2016 och 2017 samt både för kunskapsprov och för körprov (36 stycken).	+ 20,8	+ 6,4
Medelvärde för övriga trafikskolor som <b>inte</b> var <b>aktiva i projektet</b> och som hade resultat både 2016 och 2017 samt både för kunskapsprov och för körprov (689 stycken).	- 32,7	- 5,0
<b>Skillnad mellan aktiva i projektet och övriga</b>	<b>53,5</b>	<b>11,4</b>

Tabell 4. Skillnaden mellan de aktiva i egenkontrollprojektet och övriga trafikskolor avseende antal godkända kunskapsprov och körprov per utbildare i genomsnitt 2016–2017.

Siffrorna visar att försöksgruppen ökade antalet godkända prov under året, samtidigt som kontrollgruppen hade minskat antal godkända prov.

I den här jämförelsen saknas dock uppgifter om antal lärare per trafikskola. Det innebär att siffrorna kan vara missvisande, eftersom en större trafikskola med fler lärare sannolikt har fler elever än en mindre trafikskola.

Det som saknas för att kunna göra en bättre kvalitetsbedömning är förutom längre tidsperiod och antal lärare, är bland annat antal lektioner totalt per elev, tillsynsrapporter samt nöjdhetsindex (NKI) hos trafikskolorna, som också vore önskvärt att ha med i analysen.



Utbildarna kan också påverka sin trafikskolas resultat genom att låta svagare elever anmäla sig privat och bara anmäla ”säkra kort” till förarprov. Ett sådant beteende kan tolkas som att vissa trafikskolor gör det i syfte att provresultatet ska se bra ut. Eleverna kan också välja att hoppa av trafikskolans utbildning och anmäla sig själva till förarprov innan de uppnått den nivå som en trafikskola kräver för att anmäla eleven via trafikskolans kod. Det finns sannolikt båda varianterna bakom dessa siffror.

Statistikanalysens resultat måste därför tolkas försiktigt. Det är små skillnader i andel godkända förarprov mellan 2016 och 2017 och oftast svårt att dra några slutsatser om utveckling utifrån enstaka år. Dessutom är provresultatet bara ett av många mått på utbildningskvalitet. Dessa resultat ska därför endast ses som tendenser som sannolikt kan kopplas till fler orsaker än enbart egenkontrollen. Men arbetsgruppen bedömer trots det att statistiken ändå är intressant att beakta, särskilt avseende förändringen antalet godkända prov under året med egenkontroll. Det är högst önskvärt att vända på trenden att allt färre kommer till prov via trafikskola och att godkännande frekvensen följer med nedåt, då ett ökat antal elever från trafikskolorna leder till bättre förberedda elever till prov.

## 10 Analys

### 10.1 Företagens syn på egenkontroll

De deltagande företagen har under försöket prövat metoden och i olika omfattning även anpassat den till just deras förutsättningar. I huvudsak är alla som svarat positiva och ser möjligheter med egenkontroll.

Även andra områden än Transportstyrelsens krav har hos vissa deltagare ingått i egenkontrollen. Samtliga deltagare uttrycker att de kommer att fortsätta med egenkontroll i någon form, oavsett vilken väg Transportstyrelsen väljer att gå i framtiden.

Den samlade bilden är att, även om det varit relativt få deltagare i projektet, så har dessa deltagare upplevt det som positivt att de fått ett verktyg för att genomföra egenkontroller på sitt eget företag.

### 10.2 För- och nackdelar med att använda egenkontroll

Deltagarna ger en samlad bild av att de ser fördelar med egenkontroll och att alla tillståndshavare har behov av det. De anser även att egenkontroll skulle vara positivt för att höja utbildningskvaliteten i branschen som de flesta menar är högst varierande. Av det skälet finns en tveksamhet bland deltagarna vad gäller att hela utbildarbranschen är mogen att införa egenkontroll.

Det har också framförts under försöksverksamheten att man befarar att ett system med egenkontroll riskerar att bli en ”pappersprodukt” som inte kommer att användas. För att motverka detta anser deltagarna att det är viktigt att Transportstyrelsens tillsyn blir bättre och ”tuffare” mot dem som inte följer regelverken. Vi i arbetsgruppen delar bedömningen att tillsynen utgör en viktig del även i ett framtida system med egenkontroll.

Försöksverksamheten har visat att det tar tid att komma igång med rutiner för detta arbetssätt, oavsett om det är ett stort eller litet företag. Många deltagare uttrycker att det har varit svårt att komma igång och att det därför kommer att behövas stöd och utbildning om det blir ett krav med egenkontroller. Flera efterfrågar därför ett enkelt system.

Flera deltagare har dock över tid funnit att egenkontrollen är ett stöd och ger företaget mer tillbaka än vad det kostar i tid. Några menar att man har igen tidsförlusten när man väl inarbetat metoden med egenkontroll.

Vi i arbetsgruppen bedömer att ett krav på egenkontroll för samtliga tillståndshavare kommer att ta tid för såväl Transportstyrelsen som tillståndshavarna och branschorganisationerna, men när det väl är infört och accepterat ger det stora fördelar för företagen och deras elever/kunder samt myndigheten.

Ett eventuellt införande av egenkontroll skiljer sig inte från andra situationer när förändringar ska göras i en verksamhet. Det krävs i regel alltid mer arbete/tid/investering initialt för att kunna hämta hem vinster av olika slag i ett senare skede.

Sammanfattningsvis kan Transportstyrelsen konstatera att försöksverksamheten med egenkontroll har haft positiva effekter på verksamheten för deltagarna i försöksgruppen jämfört med kontrollgruppen. Det ska beaktas att försöksgruppen i analysen är liten på grund av det svala intresset att delta i projektet.

### **10.3 Projektdeltagarnas ledningssystem**

Ett företags ledningssystem kan se ut på många olika sätt. När det gäller deltagarna i projektet var det en minoritet som hade ett dokumenterat och utvecklat ledningssystem innan projektet startade. Några få av deltagarna hade dock ett fullt utvecklat ledningssystem (till exempel FR 2000).

Många av deltagarna hade sina rutiner ”i huvudet” eller noteringar i ett block eller liknande. Dessutom var olika delar utspridda på olika fysiska platser. Projektet har visat på att det behövs mer struktur och ordning för att företagets ledningssystem ska fungera fullt ut.

Huvuddelen av deltagarna har dock i och med projektet, genomfört större eller mindre förändringar i sitt system för att leda och styra företaget. Många har dokumentationen (egenkontrollerna, rutiner, undervisningsplaner etc.) på papper medan vissa delar kan finnas digitalt (till exempel bokningssystem).

Hos en del företag finns uppfattningen att införandet av krav på egenkontroll innebär att man inte blir föremål för tillsyn. Vi i projektets arbetsgrupp har förklarat att egenkontroll är en del av tillsynen, nämligen den så kallade systemtillsynen. I sin bästa form av systemtillsyn blir alla tillståndshavare tillsynade varje år genom att de själva skickar underlag och utifrån detta får några sedan ett eller fler tillsynsbesök. Vid ett permanent införande behöver detta vara tydligt beskrivet för samtliga företag med tillstånd.

Förhoppningarna på lägre eller uteblivna tillsynsavgifter finns också bland företagen. Vi i arbetsgruppen bedömer att framtida tillsynsavgifter kommer att vara i ungefär samma storleksordning som idag. Däremot kan ett nytt system ytterligare effektivisera såväl tillsyn som företagens egen verksamhet och därigenom styra behoven mot de företag som bäst behöver tillsyn. Det kan skapa förutsättningar för en mer differentierad avgiftsmodell.

För att införa egenkontroll för samtliga tillståndshavare krävs det

- tid, information och utbildning
- tydlighet och god kommunikation från Transportstyrelsen
- ett aktivt stöd från branschorganisationerna.

Alla dessa inslag måste samordnas. Om detta beaktas anser vi – även om deltagarantalet varit lågt och bedömningsunderlaget därmed är betydligt mindre än förväntat – att det finns förutsättningar för att införa ett krav på ledningssystem där egenkontroll ingår som en del.

#### **10.4 Egenkontroll som grund för systemtillsyn**

En övergång till systemtillsyn förutsätter att företagen själva genomför egenkontroll. Företaget ska alltså själv följa upp att verksamheten fungerar i enlighet med sina fastställda rutiner.

Utan egenkontroll är det inte gångbart att tillämpa systemtillsyn, eftersom egenkontrollen är en förutsättning för denna form av tillsyn. Det är också viktigt att dessa kontroller blir dokumenterade så att det finns en spårbarhet.

Vi i projektets arbetsgrupp anser inte utifrån de erfarenheter som framkommit i försöket att intervallen på egenkontrollen ska regleras. Det bör i stället vara upp till företaget självt att bedöma och genomföra kontrollerna i den omfattning och med de intervall som krävs med tanke på det enskilda företagens organisation och förutsättningar.

Vid ett framtida införande av krav på ett ledningssystem där egenkontroll ingår anser vi i arbetsgruppen att detta skulle förenkla och effektivisera Transportstyrelsens tillsynsarbete. Det skulle också ge företagen ett effektivt verktyg för att styra verksamheten så att rätt sak görs vid rätt tillfälle och på rätt sätt enligt gällande regelverk.

### 10.5 Behov av att förändra regler

Genom de erfarenheter vi samlat i projektet har vi identifierat flera behov av regelförändringar, om krav på egenkontroll skulle införas permanent. För att sådana krav ska få någon effekt under en överskådlig framtid behöver regelverket omfatta både befintliga tillståndshavare och blivande tillståndshavare.

*Hur ser regelverket ut i dag?*

**Bemyndigande** för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om riskutbildning och om trafikskolor har tillkommit vid olika tidpunkter och skiljer sig åt både innehållsmässigt och i formuleringar, se dels 8 kap. 3b och 6 §§ körkortsförordning (1998:980), KKF, dels 12 § förordning (1998:978) om trafikskolor, TskF. En skillnad är att bemyndigandet för föreskrifter för riskutbildning utöver vissa preciserade områden också innefattar ett bemyndigande att meddela verkställighetsföreskrifter.

Förutsättningarna för tillstånd för trafikskolor och riskutbildning är relativt lika. En skillnad som finns är om personliga förhållanden spelar in i lämplighetsbedömningen eller inte.

**Tillstånd att bedriva trafikskola** får meddelas fysisk eller juridisk person som med hänsyn till sina personliga och ekonomiska förhållanden samt omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att driva trafikskola på så sätt att kravet på god förarutbildning blir tillgodosett, se 2 § lag (1998:493) om trafikskolor, TskL.

Det saknas ytterligare reglering i förordningar och föreskrifter som fyller ut eller förtydligar vad detta ska anses innefatta. I 2a-2b §§ TskF finns däremot regler av administrativ karaktär, bland annat om handläggningstid. I 2 kap. i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2006:65) om trafikskolor regleras hur ansökan ska ske och vad den ska innehålla, vad som behöver skickas in innan verksamhet får påbörjas samt vad som ska ske om verksamheten ändras.

**Tillstånd att bedriva riskutbildning** får meddelas fysiska och juridiska personer som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och omständigheter i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva god utbildning, se 4 kap. 9 § körkortslag (1998:488), KKL.

Det saknas även här ytterligare reglering som fyller ut eller förtydligar vad detta ska anses innefatta. I 4 kap. 16-17 §§ KKF finns däremot föreskrifter av administrativ karaktär, bland annat om handläggningstid. I 2 och 4 kap. i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:40) om riskutbildning för behörighet B och 2 och 4 kap. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:26) om riskutbildning för behörighet A1, A2 och A regleras bland annat hur ansökan ska ske, vad den ska innehålla och vad som ska ske om verksamheten ändras.

Förutsättningarna för återkallelse är också förhållandevis lika.

**Återkallelse av trafikskoletillstånd** kan enligt 5 § TskL ske om tillståndshavaren visar sig olämplig, om utbildningen bedrivs i strid mot gällande föreskrifter eller i övrigt på ett otillfredsställande sätt eller om undervisning inte har bedrivits de senaste 12 månaderna. I 8 § TskF och 2 kap. VVFS 2006:65 finns föreskrifter av administrativ karaktär.

**Återkallelse av tillstånd att bedriva riskutbildning** kan enligt 4 kap. 10 § KKL ske om förutsättningar att bevilja tillstånd inte längre finns, om föreskrifter om riskutbildning inte följs eller om tillståndshavaren begär det. Det finns ingen ytterligare reglering i förordningen eller föreskrifterna.

Transportstyrelsen utövar **tillsyn** över både trafikskolor och riskutbildning, se dels 1 § TskF och 7 kap. VVFS 2006:65, dels 4 kap. 11 § KKL, 6 kap. TSFS 2009:26 och 6 kap. TSFS 2012:40.

*Kan krav på egenkontroll och ledningssystem omfatta befintliga tillståndshavare?*

En av frågeställningarna som projektgruppen haft anledning att ta ställning till är om det är möjligt att införa nya krav för befintliga tillståndshavare och hur det i så fall kan ske. Svaret på denna fråga är ett viktigt underlag inför beslutet om det ska införas krav på egenkontroll. Det är dock en komplicerad fråga att besvara.

Det så kallade tjänstedirektivet behöver beaktas, dvs. Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG om tjänster på den inre marknaden, införlivat i Sverige bland annat genom lagen (2009:1079) om tjänster på den inre marknaden och förordning (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden. Transporttjänster omfattas inte av direktivet, men förarutbildning anses ingå. Det framgår bland annat då det i 2 a § TskF och i 4 kap.

16 § KKF införts administrativa regler avseende ansökan om tillstånd, som hänvisar till lagen om tjänster på den inre marknaden.

Tjänstedirektivets syfte är att skapa en gemensam marknad för tjänster inom EU. Direktivet kodifierar EG-domstolens praxis kring de allmänna principerna om fri etablering, frihet att tillhandahålla och motta tjänster, icke-diskriminering, nödvändighet och proportionalitet.

Tjänstedirektivets bestämmelser rör administrativ förenkling, tillstånd och vissa andra krav på etablering samt fri rörlighet för tjänsteverksamhet, själva tillståndsförfarandet, tjänstemottagarnas rättigheter, tjänsternas kvalitet samt myndighetssamarbete mellan medlemsstaterna.

Där finns krav på att tillståndsförfarandet ska grundas på kriterier som bland annat är proportionella till syftet och offentliggjorda i förväg samt att tillstånd inte ska vara tidsbegränsade om det inte finns tvingande hänsyn till allmänintresset som motiverar det. Det finns även krav på att formaliteterna för tillståndsgivningen ska vara tydliga, offentliggöras i förväg och vara utformade så att de garanterar de sökande att deras ansökan behandlas objektivt och opartiskt.

Tillstånd att bedriva trafikskola eller riskutbildning del 2 är inte tidsbegränsat och det finns inte reglerat att tillstånden ska omprövas med jämna intervaller. Det har sannolikt till viss del sin grund i att det enligt tjänstedirektivet krävs tvingande hänsyn till allmänintresset för ett förfarande med tidsbegränsade tillstånd. Det finns inte heller några villkor i tillståndsbesluten om att tillståndet kan omprövas om det kommer nya regelverk. Det finns därför inte uttryckligt stöd i nuvarande reglering eller i beviljade tillstånd för att ompröva eller förnya tillstånd.

Ett tillstånd kan dessutom anses utgöra en form av gynnande beslut. Rent förvaltningsrättsligt kan ett gynnande beslut inte omprövas annat än om det finns förbehåll i själva beslutet som gör det möjligt, om den enskilde fått beslutet genom vilseledande uppgifter eller om det finns trängande säkerhetsskäl (brandfara, hälsofara, trafikfara eller liknande). Att regleringen av förarutbildning är utformad med bland annat hänsyn till trafiksäkerhet innebär inte att det finns sådana trängande säkerhetsskäl att det finns anledning att ompröva tillstånd.

Utifrån det som redogjorts för ovan kan det därför bli svårt att knyta ett krav på egenkontroll till sökandet av tillstånd och därigenom kräva att befintliga tillståndshavare genomgår en ny (om än begränsad) tillståndsprovning eller att tillstånden ska omprövas.

Om kravet på egenkontroll inte knyts till tillståndsförfarandet utan i stället till krav på verksamheten, kan det däremot vara möjligt att låta sådana krav omfatta även befintliga tillståndshavare. Att befintliga tillståndshavare omfattas när författningar ställer nya krav på hur verksamheter bedrivs sker regelbundet inom de flesta rättsområden, dock utan att det ställs krav på att tillstånd förnyas eller omprövas. Eftersom det i lagstiftningen redan i dag finns krav kopplade till god utbildning, kan det i dessa krav anses ligga ett ansvar på tillståndshavaren att kvalitetssäkra sin utbildning.

Krav på egenkontroll innebär också krav på företagets ledningssystem. Ett upplägg, som bör utredas vidare i samband med regelutveckling, är att kräva att blivande tillståndshavare i sin tillståndsansökning visar att de har ett ledningssystem, men att inte göra någon större granskning av systemet i detta skede. Det skulle innebära mindre jobb för Transportstyrelsen i tillståndprocessen om vi inte behöver pröva lämpligheten i ledningssystemet och det är först när ledningssystemet är i drift som systemets funktion och effektivitet kan granskas. Det kan dessutom bli svårt att påtala brister i ledningssystemet i tillsynen om Transportstyrelsen i tillståndprocessen redan prövat och godkänt ledningssystemet.

Krav på egenkontroll kan sedan föreskrivas som ett verksamhetskrav liknande vad som gäller för kravet att föra utbildningskort för varje elev, föra elevregister och kravet på undervisningsplan. Samma gäller för krav på dokumentation av egenkontroll och ledningssystem samt eventuell rapportering av egenkontroll. Befintliga tillståndshavare behöver dock få tid på sig att skapa och dokumentera ledningssystem samt komma igång med systematiserad och dokumenterad egenkontroll. Kontroll av att ledningssystem finns (befintliga tillståndshavare främst) samt hur dessa och egenkontrollen fungerar (både nya och gamla tillståndshavare) görs sedan genom tillsyn, inte som ett steg i tillståndprocessen.

Eventuell rapportering av egenkontrollen kan styras att omfatta olika delar vid varje tillfälle, där det första tillfället bland annat kan avse om det finns ett dokumenterat ledningssystem. Rapporteringen kan med fördel följa en modell där verksamhetsinnehavaren ska intyga att något är genomfört eller kontrollerat.

Krav på egenkontroll bör i så stor utsträckning som möjligt regleras genom funktionsbaserade krav, snarare än detaljbestämmelser. Det är önskvärt att det finns möjlighet för tillståndshavarna att utarbeta ledningssystem och anpassa egenkontroll och dokumentation utifrån sina verksamheters förutsättningar.

Som nämnts tidigare i rapporten bör därför frekvensen på egenkontroll inte regleras. Däremot finns det anledning att vidare utreda om och hur frekvensen av eventuell rapportering ska regleras. Även formen av dokumentation, både när det gäller ledningssystem och genomförd egenkontroll, bör regleras genom funktionsbaserade krav för att vara teknikneutral och flexibel.

Det finns redan i dagens regelverk möjlighet att återkalla tillstånd om tillståndshavaren inte längre anses vara lämplig. För riskutbildare kan tillståndet också återkallas om föreskrifter om riskutbildning inte följs och för trafikskolorna kan återkallelse ske om utbildningen bedrivs i strid mot gällande föreskrifter eller i övrigt på ett inte tillfredställande sätt. Det finns också regler om osann och vårdslös försäkran i 15 kap. brottsbalken (1962:700).

Sannolikt går det därför att ingripa mot eventuella brister i ledningssystem, egenkontroll och rapportering av egenkontroll utan ändringar i befintliga regelverk. Kommande regelutveckling bör ändå utreda återkallelsereglerna i förhållande till egenkontroll mer utförligt, särskilt som återkallelse av trafikskoletillstånd är kopplat till lämpligheten eller till hur själva utbildningen bedrivs. Precis som i tillsynsverksamheten i dag bör inte varje överträdelse leda till att Transportstyrelsen initierar ett återkallelseförfarande. Det måste finnas en möjlighet till lärande och utveckling.

*Hur ser Transportstyrelsens bemyndigande ut i dag?*

Nuvarande **bemyndigande för riskutbildning** i 8 kap. 3b § KKF ser ut som följer.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. *riskutbildning,*
2. *tillstånd att bedriva riskutbildning,*
3. *tillsyn över riskutbildning, och*
4. *tillgodoräknande av utbildning som är likvärdig med riskutbildningen och som ges i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).*

Transportstyrelsen får dessutom enligt 8 kap. 6 § 1 st KKF meddela ytterligare föreskrifter för verkställighet av körkortslagen och körkortsförordningen.

Nuvarande **bemyndigande för trafikskolor** i 12 § TskF ser ut som följer.

Ytterligare föreskrifter om trafikskolor, om utbildning vid sådana skolor och om kompetenskrav enligt 3 § (i förordningen) får meddelas av Transportstyrelsen.



*Konsekvenser av att meddela föreskrifter utan bemyndigande?*

Konsekvenser av att meddela föreskrifter utan bemyndigande framgår bland annat av 11 kap. 14 § regeringsformen (1974:152), RF. Om en domstol finner att en föreskrift strider mot grundlag eller annan överordnad författning eller att den inte har kommit till i laga ordning, får föreskriften inte tillämpas.

*Vad kan Transportstyrelsen göra med stöd av befintliga regelverk och befintliga bemyndiganden?*

Frågan om vad som omfattas av ett bemyndigande är större än att bara titta på regeringens bemyndigande till Transportstyrelsen i förordningarna. Grundförutsättningarna finns i 8 kap. RF, där det regleras vad som ligger inom det primära lagområdet och vad inom det primära lagområdet som kan omfattas av ett bemyndigande, vad som omfattas av verkställighetsföreskrifter och regeringens restkompetens samt vad myndigheter kan bemyndigas att föreskriva om.

Även legalitetsprincipen i 1 kap. 1 § RF är relevant. Legalitetsprincipen – att den offentliga makten utövas under lagarna – innebär bland annat att vi som myndighet behöver uttryckligt lagstöd för det vi gör. Det som är uttryckligen förbjudet och det som är oreglerat ligger utanför myndigheternas handlingsutrymme. Legalitetsprincipen hindrar därför sannolikt alltför vidsträckt tolkning av ett bemyndigande.

När det gäller riskutbildning har Transportstyrelsen sannolikt ett vidare bemyndigande än verkställighetsföreskrifter när det gäller det som regleras i 8 kap. 3b § KKF, sett till hur bemyndigandet är formulerat. Det faktum att Transportstyrelsen i en annan paragraf, 8 kap. 6 § KKF, uttryckligen ges bemyndigande att meddela verkställighetsföreskrifter ger ytterligare stöd för denna ståndpunkt.

Den tydliga uppdelningen som finns för riskutbildning saknar motsvarighet när det gäller trafikskolor. Både formuleringen i bemyndigandet och likheten med bemyndigandet för riskutbildning innebär sannolikt att Transportstyrelsen har ett vidare bemyndigande än verkställighetsföreskrifter även när det gäller trafikskolor.

Ett bemyndigande att meddela föreskrifter utöver verkställighetsföreskrifter är dock inte obegränsat, där legalitetsprincipen ställer krav på uttryckligt stöd och inte bara avsaknad av förbud. Både när det gäller trafikskolor och riskutbildare är bemyndigandet öppet formulerat och ger sannolikt Transportstyrelsen stort utrymme att meddela föreskrifter som riktas mot just riskutbildare och trafikskolor.

Innan arbetet med att ta fram ny reglering påbörjats är det inte möjligt att ta slutlig ställning till frågan om bemyndigande. Det finns därför anledning att utreda frågan vidare i samband med regelutveckling.

## 10.6 Övriga tankar och idéer

Vi i projektets arbetsgrupp anser att det finns mycket att lära av systemtillsyn och egenkontroll som redan i dag bedrivs inom Transportstyrelsens övriga trafikslag, dvs. inom områdena sjöfart, luftfart och järnväg.

Avdelning Sjö- och luftfart använder exempelvis en e-tjänst för att ta in delar av resultaten från företagens egenkontroller inom sjöfart. Detta genomförs varje år och bildar ett underlag för deras tillsynsverksamhet. Med tanke på det stora antalet tillståndshavare inom förarutbildning anser vi inom arbetsgruppen att det är en nödvändighet att avdelning Väg och järnväg utvecklar sitt it-stöd, exempelvis genom att ta fram en e-tjänst för inrapportering av uppgifter.

En annan erfarenhet som vi behöver ha med i vårt framtida utvecklingsarbete är att man inom sjöfart från början tog in all information från samtliga företags egenkontroller, vilket medförde alltför mycket information att sortera och hantera.

Väg och järnväg skulle också kunna bidra med exempelvis en handbok för egenkontroll på liknande sätt så som sjöfart har gjort. Handboken finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats.

Ett införande av krav på ett ledningssystem där egenkontroll ingår kräver också att det finns tillräckliga resurser vid sektion tillstånd och tillsyn och sektion tillsyn för att möjliggöra nödvändig tillsyn. Risken är annars uppenbar att tillståndshavarna inte tar ett ökat eget ansvar för sin egen verksamhet vilket kan påverka utbildningskvaliteten och regelefterlevnaden negativt.

Vi i projektets arbetsgrupp anser också att en viktig framgångsfaktor vid ett eventuellt införande av ledningssystem där egenkontroll ingår är att Transportstyrelsen och branschen samarbetar på ett konstruktivt sätt.

Till sist vill vi påtala vikten av att ett införande av ledningssystem där egenkontroll ingår bör omfatta samtliga tillstånd inom förarutbildning. Genom att införa systemtillsyn över ett företags samtliga tillstånd kommer denna form av tillsyn att generera tidsvinster för såväl Transportstyrelsen som företagen.

## 11 Slutsats

Utifrån de frågor som vi hoppades att försöksverksamheten och projektet skulle besvara, och som anges i 2.2 ovan, kan vi dra följande slutsatser.

*Är metoden för egenkontroll en hjälp och ett stöd för företag att själva identifiera brister, vidta åtgärder och arbeta med ständiga förbättringar?*

I försöksverksamheten har övervägande antalet aktiva deltagare visat på positiva förändringar i sina företag. Samtliga har varit positiva till försöket och uttryckt att metoden varit en hjälp att själva identifiera eventuella brister och hålla en bättre ordning på verksamheten. Försöksverksamheten kan därför anses ha visat att metoden för egenkontroll har varit en hjälp för företagen att själva identifiera brister, vidta åtgärder och att arbeta med ständiga förbättringar.

*Om egenkontroller skulle införas permanent, hur ofta ska dessa kontroller då utföras?*

I försöksverksamheten har deltagarna utfört egenkontroller under olika tidsintervaller och omfattning. De har också uttryckt olika uppfattningar om hur ofta sådana kontroller bör utföras, där tidsintervallen anses vara avhängiga av bland annat verksamhetens omfattning, företagens egna ledningssystem och vad som ska kontrolleras. Försöksverksamheten kan därför anses ha visat att sådana tidsintervaller är bäst lämpade att styras utifrån företagets egna rutiner för styrning och kontroll av verksamheten.

*Skulle ett permanent införande av egenkontroll förenkla för oss på Transportstyrelsen att ägna oss åt systemtillsyn?*

Under försöksverksamheten har deltagarna kommit olika långt i utarbetandet av rutiner och dokumentation för egenkontroll. Därför har inte frågan kunnat besvaras genom erfarenheter från försöksverksamheten. Inom projektgruppen bedömer vi dock att systemtillsyn inte kan utföras utan fungerande ledningssystem med krav på egenkontroll för företagen.

*Finns det nackdelar med att använda metoden för egenkontroll?*

Försöksverksamheten har visat få nackdelar med att använda metoden för egenkontroll. Däremot har många försöksdeltagare uttryckt att det tar tid att komma igång med rutiner för detta arbetssätt, oavsett om de varit ett stort eller litet företag. Många deltagare har också ansett att det kan behövas initialt stöd från såväl myndigheten som branschorganisationerna.

*Har egenkontroll potential att leda till ökad kvalitet på utbildningen och i förlängningen medverka till en ökad trafiksäkerhet samt möjliggöra de övriga transportpolitiska målen?*

När det gäller trafikskolornas provresultat och antal godkända förarprov, visar statistiken för åren 2016 och 2017 en blygsam men ändå positiv förändring för de deltagare som aktivt deltagit i försöksverksamheten. Även om denna statistik måste tas med en nypa salt, har också det övervägande antalet försöksdeltagare uttryckt att metoden för egenkontroll har hjälpt dem att få en ökad förståelse för regelverken, skapa tydliga rutiner och få bättre kontroll över verksamheten.

Företagen har också upplevt att den hjälper dem att själva identifiera avvikelser och brister. I några fall har man också anpassat och ändrat sina rutiner för att minimera risken för att de avvikelser som man kunnat identifiera återkommer. Utifrån dessa konstateranden bedömer vi inom projektgruppen att försöksverksamheten har visat att egenkontroll åtminstone har potential att leda till ökad kvalitet på utbildningen.

*Finns förutsättningar för egenkontroll hos företag som bedriver trafikskoleverksamhet och företag som bedriver riskutbildning behörighet B, del 2?*

I försöksverksamheten har deltagarna kommit olika långt i utarbetandet av egna rutiner för egenkontroll och implementeringen av sådana i verksamheten. Många försöksdeltagare har också uttryckt tvivel om att branschen som helhet nu är mogen för införandet av egenkontroll, även om flera bedömer att de själva har nått längre i denna process.

Samtliga deltagare har dock uttryckt fördelar med egenkontroll och några har angett att de kommer att införa sådana rutiner oavsett om det blir ett föreskrivet krav från Transportstyrelsen. Inom projektgruppen bedömer vi därför att det finns förutsättningar för egenkontroll i dessa verksamheter, men att - om vi ska gå mot systemtillsyn - införandet av sådana rutiner kommer att behöva ta hjälp av krav som uppställs av samhället.

### **11.1 Övriga slutsatser i projektet**

Om vi ska reglera krav på rutiner för egenkontroll hos företag som bedriver förarutbildning bör dessa krav i första hand utformas som *krav för verksamheten* i stället för krav för att få tillstånd. På så sätt underlättas dels en implementering av sådana krav för såväl nya som befintliga tillståndshavare, dels företagets möjligheter att själva anpassa utformningen av sådana rutiner till den bedrivna verksamheten. Kraven bör utifrån samma hänsynstaganden vara utformade som funktionsbaserade krav, eventuellt i kombination med detaljerade krav för hur rapportering av utförda egenkontroller ska ske till Transportstyrelsen.

Införandet av föreskriftskrav om egenkontroll bör också ske i samförstånd med branschorganisationerna, där det ges tillräckligt med tid för dessa att kunna utföra utbildningsinsatser för sina medlemmar och för verksamhetsutövarna att implementera sådana rutiner. Transportstyrelsen måste samtidigt förbereda sig för en övergång till systemtillsyn av sådana verksamheter samt ta höjd för de eventuella initiala ökade resurser som kan komma att krävas för denna omställning.

Vi inom projektgruppen föreslår, utifrån ovanstående slutsatser, ett fortsatt arbete i linjeverksamheten med att utreda möjligheterna för att införa verksamhetskrav som omfattar egenkontroll, i första hand i regelverken för trafikskola och riskutbildning.

## Bilaga 1

### Metod för egenkontroll inom trafikskolor

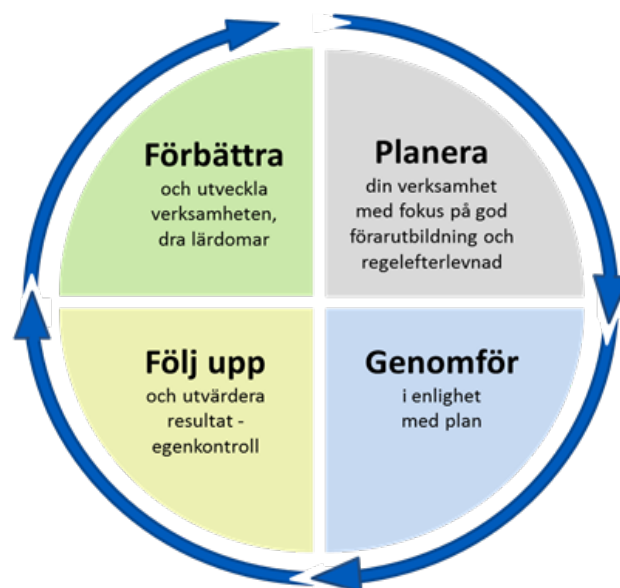
Detta dokument beskriver en metod för egenkontroll. Metoden är tänkt att testas i en försöksverksamhet inom projektet ”Fortsättning på regeringsuppdrag om regler för trafikskolor och förarutbildare – metod för egenkontroll”.

Metoden ska vara *ett verktyg för företaget* att utveckla sin verksamhet.

#### Vad menas med egenkontroll?

Egenkontroll innebär att företaget systematiskt följer upp och utvärderar den egna verksamheten – att verksamhetens styrning, ledning och kontroll (ledningssystemet) säkerställer kvaliteten och därmed en korrekt tillämpning av lagar och regler i verksamheten.

En egenkontroll säkerställer ledningssystemets funktion och effektivitet. Det ser till att brister identifieras och åtgärdas samt leder till förbättringar. Egenkontroll är ett verktyg för verksamhetsutövaren och en ”hjälp till självhjälp”.



Figur 1. Egenkontroll är ett begrepp inom kvalitetssäkring, PDCA (plan, do check, act).  
Illustration: Transportstyrelsen.

### **Vem omfattas av egenkontroll?**

Detta är en försöksverksamhet. Det finns idag inga krav på att egenkontroll ska genomföras.

Försöksverksamheten riktar sig till dem som har tillstånd att bedriva trafikskola resp. riskutbildare för behörighet B del 2.

### **System för styrning, ledning och kontroll**

I denna försöksverksamhet utgår vi från det befintliga systemet för styrning, ledning och kontroll av verksamheten (ledningssystemet) som respektive företag har, hur enkelt eller utvecklat det än är. Det finns inga föreställningar om att ledningssystemet måste vara ISO 9001- eller FR2000-certifierat eller liknande. Det finns heller ingen föreställning om att ledningssystemet ska revideras av extern part, utan projektet bygger på idén att företaget självt följer upp och utvärderar den egna verksamheten.

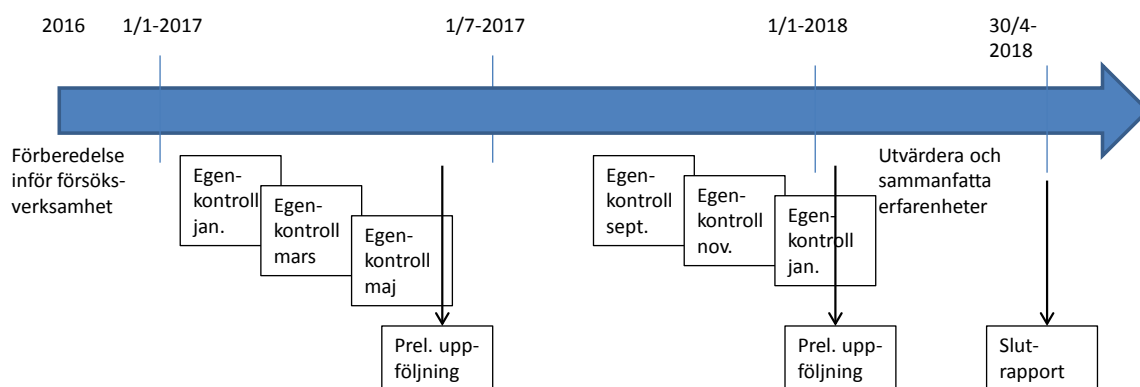
### **Vem är ansvarig för att egenkontrollen utförs?**

Detta är inte reglerat idag. Inom ramen för försöksverksamheten tänker vi oss att det är *tillståndshavaren* som har ansvaret för att egenkontroller löpande blir utförda. Tillståndshavaren är även ansvarig för att den som utför egenkontrollen har lämplig kunskap och erfarenhet.

### **Hur ofta ska egenkontrollen genomföras?**

Inom ramen för försöksverksamheten föreslår vi att företaget genomför egenkontroller löpande och minst varannan månad under försöksperioden. Om försöket kommer igång i januari ska således egenkontroll genomföras regelbundet och åtminstone i januari, mars, maj (följt av sommarsemester), september, november och januari. Det blir sammanlagt sex tester av metoden för egenkontroll under försöksperioden. Därefter behövs tid i början av 2018 för att gemensamt (deltagande företag och Transportstyrelsen) utvärdera och sammanfatta erfarenheter.

Se illustration av tidsaxel nedan.



Figur 2. Grov tidplan under försöksperioden. Hur uppföljning ska ske kommer beskrivas i ett separat dokumentet "Uppföljning och utvärdering".

### Vad ska kontrolleras och hur?

Vad som ska kontrolleras framgår av bilagan "Kontrollfrågor för egenkontroll". Transportstyrelsen förutsätter att det finns rutiner för styrning, ledning och kontroll av verksamheten, och därför ställer vi i bilagan direkt frågan ifall rutinerna tillämpas.

Hur egenkontrollen ska utföras är upp till tillståndshavaren att bedöma. Det kan ske genom flera aktiviteter t.ex.:

- intervjuer med anställda,
- enkätfrågor till elever/kunder,
- sökningar i dokumentarkivet och/eller register,
- genom att följa läraren/verksamheten
- okulär besiktning.



### **Intern dokumentation av egenkontrollen**

Att dokumentera genomförd egenkontroll är viktigt för att skapa spårbarhet. Bilagan ”Kontrollfrågor för egenkontroll” (kallad ”checklistan”) är ett stöd för vilka kontroller som företaget löpande ska utföra och vad som internt behöver dokumenteras när det gäller utfall, att värdera och analysera utfallet, att dra slutsatser och vidta åtgärder för att avvikelser inte ska upprepas. Det som dokumenteras i checklistan *är för eget bruk*, dvs. endast tänkt att användas av företaget självt – det utgör ett underlag för ständiga förbättringar!

### **Utvärdering av projektet**

Försöksverksamheten behöver följas upp och utvärderas av deltagande företag och Transportstyrelsen. Vi vill veta om en metod för egenkontroll är av intresse att gå vidare med inför framtiden eller inte, och i så fall vilka erfarenheter vi tar med oss. Vi vill även veta om metoden för egenkontroll har någon effekt på företagets kvalitetsstyrning. Hur uppföljning och utvärdering av försöksverksamheten ska gå till beskrivs i ett separat dokumentet ”Uppföljning och utvärdering”.

### **Tillståndsprovning och tillsyn i framtiden**

Ledningssystem och egenkontroll är inte reglerat idag, och omfattas således varken av tillståndsprovning eller tillsyn.

Om försöket med egenkontroll faller väl ut och vi i en framtid vill införa krav på ledningssystem och egenkontroll, kan Transportstyrelsens framtida tillståndsprovning och tillsyn förändras.

## Bilaga Kontrollfrågor för egenkontroll av trafikskolor

Innehållet i denna bilaga ger *stöd* till företaget att löpande följa upp sitt system för styrning, ledning och kontroll, dvs. sina rutiner för att planera, genomföra, följa upp och förbättra verksamheten.

Systemet för styrning, ledning och kontroll ska säkerställa en korrekt tillämpning av följande lagar och regler:

- Lag (1998:493) om trafikskolor,
- Förordning (1998:978) om trafikskolor
- Vägverkets föreskrifter om trafikskolor (VVFS 2006:65)

Idéer om ytterligare behov av rutiner kom även upp på ett samverkansmöte med branschorganisationer den 1 sept. 2016, de är markerade i kolumnen "Källa".

Med stöd av denna checklista kan företaget identifiera avvikelser. Därefter ska företaget analysera orsaken till avvikelsen och utifrån analysen vidta en åtgärd. Åtgärden ska även inkludera sånt som kan behöva göras för att minimera risken att samma avvikelse (eller en likvärdig) händer igen. Hela kedjan ska dokumenteras.

Det är mänskligt att göra fel! Genom att lära av oss av felen kan vi ständigt förbättra oss.

Datum för egenkontroll: \_\_\_\_\_

Egenkontrollen utförd av: \_\_\_\_\_

<b>Kontrollfråga</b>	<b>Avvikelsebeskrivning</b>	<b>Åtgärd/Ansvarig/Datum för uppföljning</b>	<b>Källa</b>
<b>Undervisning</b>			
Tillämpas vår rutin för vad undervisningsplaner ska ange och hur de ska tas fram, lämnas in, tillgängliggöras, följas upp och revideras?			TSFS, samverkan smötet
<b>Fordon</b>			
Tillämpas vår rutin för fordon som används för övningskörning?			TSFS, samverkan smötet

Kontrollfråga	Avvikelsebeskrivning	Åtgärd/Ansvarig/Datum för uppföljning	Källa
<b>Lokaler/utbildningsarena</b>			
Tillämpas vår rutin för teoretisk undervisning?			Förordn. 6§, samverkan smötet
Tillämpas vår rutin för praktisk undervisning?			Samverkan smötet
<b>Personal</b>			
Tillämpas vår rutin som klargör ansvarsförhållanden på arbetsplatsen, t.ex. vad utbildningsledare, trafikskolechef och trafiklärare har ansvar för?			TSFS
Tillämpas vår rutin för personalens fortbildning?			TSFS
I händelse av incident, tillämpas vår rutin för hot och våld på jobbet?			Samverkan smötet
<b>Kundbemötande</b>			
Tillämpas vår rutin för hantering av inkomna klagomål på undervisningen?			Samverkan smötet
<b>Administrativa rutiner</b>			
Tillämpas vår rutin för vilka ändringar av verksamheten som ska anmälas till Transportstyrelsen?			TSFS
Tillämpas vår rutin att föra ett uppdaterat elevregister för varje elev vid trafikskolan, och tillgängliggöra det för inspektion?			TSFS

Kontrollfråga	Avvikelsebeskrivning	Åtgärd/Ansvarig/Datum för uppföljning	Källa
Tillämpar alla vår rutin före och vid inskrivning av elev, inkl. att föra ett utbildningskort för varje elev?			Samverkan smötet Förordn. 7§, TSFS
Tillgängliggör vi utbildningskort för inspektion?			TSFS
Tillämpas vår rutin för förvaltning av system och register?			Samverkan smötet
Tillämpas vår rutin för dokumenthantering?			Samverkan smötet
Tillämpas övriga rutiner som finns i vårt företag? (kan t.ex. vara rutiner för ekonomistyrning, rekrytering, avtal med underleverantörer eller försäkringsskydd).			Samverkan
Är resultatet av denna egenkontroll dokumenterad?			Samverkan smötet
Behöver denna bilaga ”Kontrollfrågor för egenkontroll” uppdateras med ytterligare kontrollfråga eller något annat?			Samverkan smötet

## Referenser

”Inbjudan att delta i försöksverksamhet som rör metod för egenkontroll”,  
Transportstyrelsen 2016-09-29.

”Uppföljning och utvärdering”, Transportstyrelsen 2016-11-30.

## Bilaga 2

### Stöd till trafikskolor

Detta dokument är tänkt att vara *ett stöd* till trafikskolor. Det är helt frivilligt att använda. Del 1 är tänkt att vara ett stöd vid upprättande av styrande rutiner, medan del 2 är en idé hur en organisations status vad gäller styrning, ledning och kontroll skulle kunna mätas.

#### Del 1 Stöd vid upprättande av styrande rutiner

I nedanstående tabell beskrivs förfaranden som kan specificeras i en eller flera rutiner, samt ytterligare förfaranden som kan behöva specificeras.

Underlag för uppgifter som finns med i denna del är hämtat ur följande lagar och regler:

- Lag (1998:493) om trafikskolor,
- Förordning (1998:978) om trafikskolor
- Vägverkets föreskrifter om trafikskolor (VVFS 2006:65)

Var noga med att kontrollera den senaste versionen av ovanstående styrande författningar, som alltid gäller före texten i detta *stödjande dokument*.

Idéer om ytterligare behov av rutiner kom även upp på ett samverkansmöte med branschorganisationer den 1 sept. 2016, och de är markerade i rött. Dokumentet läses med fördel tillsammans med andra dokument såsom "Metod för egenkontroll vid trafikskolor" resp. "Uppföljning och utvärdering av insats vid trafikskolor" för att få en helhetsbild.

<b>Rutin att specificera</b>
En rutin för undervisningsplan anger: <ul style="list-style-type: none"><li>• vem som ansvarar för att undervisningsplanen upprättas (<i>utbildningsledaren</i>),</li><li>• hur undervisningsplanen ska tas fram och revideras,</li><li>• hur undervisningsplanen ska användas i verksamheten,</li><li>• vem som ansvarar för att undervisningsplanen följs i utbildningen,</li><li>• vem som utan dröjsmål anmäler ändringar av undervisningsplanen till Transportstyrelsen,</li><li>• hur undervisningsplanen ska tillgängliggöras,</li><li>• vad undervisningsplanen ska ange<ul style="list-style-type: none"><li>○ innehållet i utbildningen,</li><li>○ hur utbildningen ska bedrivas teoretiskt och praktiskt</li></ul></li></ul>

<ul style="list-style-type: none"><li>○ hur målen i Transportstyrelsens kursplaner för respektive behörighet ska uppnås.</li></ul>
<p>En rutin för teoretisk undervisning anger:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• hur lokaler ska vara utformade</li><li>• vem som är ansvarig för att lokalerna är lämpliga (<i>trafikskolechefen</i>),</li><li>• vilka läromedel och undervisningsmaterial som behövs,</li><li>• var läromedel och undervisningsmaterial finns,</li><li>• vems ansvar det är att läromedel är anpassade till den utbildning som bedrivs (<i>utbildningsledarens</i>),</li><li>• hur läromedel och undervisningsmaterial hålls uppdaterade (källa: samverkansmötet).</li></ul>
<p>En rutin för praktisk undervisning anger att:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• utbildningsledaren anvisar lämpliga övningsområden för undervisningens olika avsnitt,</li><li>• utbildningsledaren handleder trafiklärarna i deras arbete.</li></ul>
<p>En rutin för elevregister vid trafikskolan anger:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• elevregistrets innehåll:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Elevens namn och personnr</li><li>○ Datum för elevens anmälan till skolan</li><li>○ Den behörighet utbildningen avser</li><li>○ Datum för avlagt förarprov</li><li>○ Anteckning om provet godkänts eller underkänts</li></ul></li><li>• hur registret ska hållas uppdaterat, och vems ansvar det är (<i>trafikskolechefens</i>),</li><li>• att elevregistret för innevarande och föregående kalenderår kan tillgängliggöras för inspektion.</li></ul>
<p>En rutin för fordon som används vid övningskörning anger att trafikskolechefen tillser att:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• de fordon som används för övningskörning är i trafiksäkert skick och uppfyller gällande krav för att föras i trafik,</li><li>• de motorfordon med en totalvikt av högst 3,5 ton som används vid övningskörning är anmälda till Transportstyrelsen som övningskörningsfordon,</li><li>• de personbilar som används för övningskörning är godkända vid lämplighetsbesiktning.</li></ul>

En rutin för personalens fortbildning anger att trafikskolechefen har ansvar för att:

- personalen får tillgång till Transportstyrelsens föreskrifter
- personalen får fortlöpande utbildning inom författnings- och trafiksäkerhetsområdet samt för den eller de förarbehörigheter som personalen undervisar i,
- ovanstående utbildning dokumenteras.

En rutin för att föra utbildningskort anger

- vem som är ansvarig för att föra utbildningskort,
- vilka uppgifter som ska antecknas på utbildningskortet:
  - elevens namn och personnr,
  - den behörighet utbildningen avser,
  - datum för lektion och lektionens längd,
  - vilka avsnitt i undervisningsplanen som lektionen har omfattat,
  - om eleven har uppnått den kunskaps- och färdighetsnivå som övningen syftar till,
  - lärarens signatur.
- vem som följer upp att utbildningskort förs på föreskrivet sätt för varje elev,
- att samtliga utbildningskort för innevarande och föregående kalenderår kan tillgängliggöras för inspektion,
- att en elev som avbryter utbildningen vid trafikskolan på begäran ska kunna få en kopia av utbildningskortet.

En rutin för att anmäla ändringar av verksamheten till Transportstyrelsen anger:

- vem som är ansvarig
- vilka uppgifter som ska anmälas utan dröjsmål:
  - ändring av firma,
  - ändring av rätten att teckna företagets firma,
  - ändring av lokalerna för teoriundervisning (*uppgifter som styrker tillgång till och lämpligheten av lokalen/lokalerna bifogas anmälan,*)
  - överlåtelse av verksamheten till annan tillståndshavare,
  - en avsikt att bedriva utbildningsverksamhet för annan behörighet än vad som angetts i ansökan om tillstånd eller tidigare anmälan (*en undervisningsplan samt uppgift om namn och personnummer på aktuell utbildningsledare bifogas anmälan,*)
  - en avsikt att utöka verksamheten till annan ort eller annan adress än vad som angivits i ansökan om tillstånd,
  - om verksamhet *inte* bedrivits de senaste 12 månaderna,
  - om trafikskolan upphört,
  - om tillståndshavaren försatts i konkurs,
  - fortsatt verksamhet för ett dödsbos eller konkursbos räkning,
  - om trafikskolechefen eller utbildningsledaren beräknas vara frånvarande från verksamheten mer än 5 veckor (*förslag till ersättare och uppgift om den tid förordnande behövs bifogas anmälan*)
- vad som ska bifogas anmälan (då det är föreskrivet).

En rutin för ansvarsförhållanden på arbetsplatsen anger trafikskolechefens ansvar:

- att utbildningsledare och trafiklärare som verkar vid skolan är godkända av Transportstyrelsen
- att lokalerna som används för undervisningen är lämpliga
- att Transportstyrelsens föreskrifter om verksamheten vid trafikskolor följs
- att personalen får tillgång till Transportstyrelsens föreskrifter
- att personalen får fortlöpande och dokumenterad utbildning inom författnings- och trafiksäkerhetsområdet samt för den eller de förarbehörigheter som personalen undervisar i
- att ett register över eleverna vid trafikskolan förs
- att anmäla till Transportstyrelsen om utbildningsledaren beräknas vara frånvarande från verksamheten samt utse en ersättare och uppge den tid för vilken förordnande behövs.



<p>En rutin för ansvarsförhållanden på arbetsplatsen anger vidare utbildningsledarens ansvar:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• att följa utvecklingen inom författnings-, trafiksäkerhets- och undervisningsområdet,</li><li>• att upprätta en undervisningsplan,</li><li>• att följa undervisningen och se till att författningar som berör undervisningen följs,</li><li>• att handleda trafiklärarna i deras arbete,</li><li>• att läromedlen är anpassade till den utbildning som bedrivs,</li><li>• att anvisa lämpliga övningsområden för undervisningens olika avsnitt,</li><li>• att svara för att utbildningskort förs på föreskrivet sätt för varje elev.</li></ul>
<p>En rutin för ansvarsförhållanden på arbetsplatsen anger även trafiklärarens ansvar:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• att följa utvecklingen inom författnings-, trafiksäkerhets- och undervisningsområdet,</li><li>• att hålla sig underrättad om de författningar som berör undervisningen,</li><li>• att undervisa enligt den undervisningsplan som trafikskolan har upprättat,</li><li>• att föra utbildningskort.</li></ul>
<p><b>Egna tillägg utifrån idéer på samverkansmötet (ej reglerat i föreskrift)</b></p>
<p>En rutin för att hantera kundklagomål anger:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• hur de fångas upp,</li><li>• att de analyseras,</li><li>• att verksamheten åtgärdar och förebygger så att liknande klagomål inte ska återkomma</li><li>• ansvar för åtgärd.</li></ul>
<p>En rutin för praktisk undervisning anger hur vi agerar på utbildningsarenan/i trafiken t.ex.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• riskanalys, riskhantering och olyckshantering,</li><li>• rutin vid hot och våld under arbetet,</li><li>• hur ”trauma-elever ” ska hanteras.</li></ul>
<p>En rutin för förvaltning av system och register anger t.ex.:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• skydd för olaga intrång,</li><li>• rutiner för uppdatering,</li><li>• rutiner för back-up.</li></ul>
<p>En rutin för dokumenthantering anger t.ex.:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• var och hur dokument ska sparas,</li><li>• versionshantering,</li><li>• mallar för olika dokumenttyper och utskick,</li><li>• back-up.</li></ul>

Trafikskolan kan även behöva klargöra rutiner för följande:

- Hur nå ut med uppdaterad information till kunderna (t.ex. ang. utbud av utbildning, priser, hur många körlektioner som eleven kommer behöva),
- Rutiner för ekonomistyrning (budgetering, ekonomisk uppföljning, årsredovisning),
- Försäkringsskydd som behövs för olika delar av verksamheten (lokaler, fordon, juridisk process etc.).
- Systematiskt miljöarbete (t.ex. miljöfrämjande åtgärder avseende lokaler, fordon, utbildningsarena och personal).
- Avtal med underleverantörer (konsulter),
- Rutiner för rekrytering vid kompetensförsörjning. Se t.ex. TSFS 20XX:XX, 21 § som beskriver hur många högskolepoäng och vilka ämnen en utbildningsledare ska ha.
- Värdegrund på arbetsplatsen (etik, moral, kultur),
- Brandskydd, utrymning.

## Stöd för att mäta en organisations status

Denna del av dokumentet innehåller ett förslag på hur en organisations status kan mätas, genom att låta företagets anställda anonymt göra en självskattning av påståenden kopplat till företagets styrning, ledning och kontroll (ledningssystemet).

Tabellen innehåller ett antal påståenden som har sin grund i regler som gäller för trafikskolor samt idéer som kom upp på en workshop med branschorganisationer den 1 sept. 2016. Tabellen besvaras med fördel av alla anställda på företaget. Den svarande får välja i vilken grad han/hon instämmer i respektive påstående. Kolumnerna innehåller även ett numeriskt värde, så att ikryssade svar kan räknas om till medelvärden om man vill (för underlätta analys).

Den ifyllda enkäten ska behållas inom företaget och det är inte tänkt att någon annan än företaget självt ska läsa den.

Om samma tabell (enkät) besvaras flera gånger över en tidsperiod så är det troligtvis möjligt att notera en förändring jämfört med hur de anställda svarade föregående gång. Den förändringen kan vara intressant för företaget att följa och analysera (medan det absoluta värdet i respektive svar är ointressant).

Företag väljer så klart själva om detta är en mätmetod de vill prova, och i så fall hur ofta de vill att enkäten besvaras.

<b>Påstående</b>	<b>Instämmer helt</b> 5	<b>Instämmer delvis</b> 4	<b>Neutral (varken instämmer eller är emot)</b> 3	<b>Tar delvis avstånd</b> 2	<b>Instämmer inte alls</b> 1	<b>Ingen uppfattning / Vet ej</b> 0
<b>Undervisning</b>						
I vår verksamhet finns en undervisningsplan per körkortsbehörighet som utbildningsverksamheten omfattar						

<b>Påstående</b>	<b>Instämmer helt</b> 5	<b>Instämmer delvis</b> 4	<b>Neutral (varken instämmer eller är emot)</b> 3	<b>Tar delvis avstånd</b> 2	<b>Instämmer inte alls</b> 1	<b>Ingen uppfattning / Vet ej</b> 0
I vår verksamhet är det tydligt för alla vad som avses med "god förarutbildning"						
Innehållet i den utbildning som erbjuds uppfyller i alla delar undervisningsplanen						
Sättet som utbildningen bedrivs på uppfyller i alla delar undervisningsplanen						
I vår verksamhet är det enbart anmälda utbildningsledare och trafiklärare (om aktuellt) som bedriver undervisning						
I vår verksamhet är det tydligt för alla vilka läromedel och undervisningsmaterial som behövs för den teoretiska						

<b>Påstående</b>	<b>Instämmer helt</b> 5	<b>Instämmer delvis</b> 4	<b>Neutral (varken instämmer eller är emot)</b> 3	<b>Tar delvis avstånd</b> 2	<b>Instämmer inte alls</b> 1	<b>Ingen uppfattning / Vet ej</b> 0
undervisningen, och var de finns						
I vår verksamhet använder vi bara läromedel som är anpassade till den utbildning som bedrivs						
<b>Fordon</b>						
På vår arbetsplats är fordon som används för övningskörning i trafiksäkert skick						
På vår arbetsplats uppfyller fordon som används för övningskörning gällande krav för att föras i trafik						
På vår arbetsplats är anmälningspliktiga motorfordon anmälda till Transportstyrelsen som övningskörningsfordon						
På vår arbetsplats är personbilar som används för						

<b>Påstående</b>	<b>Instämmer helt</b> 5	<b>Instämmer delvis</b> 4	<b>Neutral (varken instämmer eller är emot)</b> 3	<b>Tar delvis avstånd</b> 2	<b>Instämmer inte alls</b> 1	<b>Ingen uppfattning / Vet ej</b> 0
övningskörning godkända vid lämplighetsbesiktning						
<b>Lokaler, övningsområden</b>						
I vår verksamhet anvisar utbildningsledaren lämpliga övningsområden för undervisningens olika avsnitt						
I vår verksamhet vet alla vad som kännetecknar en ”lämplig” lokal för teoretisk undervisning						
<b>Ansvarsfördelning</b>						
På vår arbetsplats vet alla vem som är ansvarig utbildningsledare (för adressen och på orten)						
På vår arbetsplats är det känt vem som har ansvar för vad						

<b>Påstående</b>	<b>Instämmer helt</b> 5	<b>Instämmer delvis</b> 4	<b>Neutral (varken instämmer eller är emot)</b> 3	<b>Tar delvis avstånd</b> 2	<b>Instämmer inte alls</b> 1	<b>Ingen uppfattning / Vet ej</b> 0
<b>Personal</b>						
I vår verksamhet följer alla trafiklärare och utbildningsledare utvecklingen inom författnings-, trafiksäkerhets- och undervisningsområdet						
På vår arbetsplats har personalen tillgång till Transportstyrelsens föreskrifter						
På vår arbetsplats får personalen fortlöpande och dokumenterad utbildning inom författnings- och trafiksäkerhetsområdet för den eller de förarbehörigheter de undervisar i						
I vår verksamhet får alla trafiklärare handledning av utbildningsledaren i deras arbete						

<b>Påstående</b>	<b>Instämmer helt</b> 5	<b>Instämmer delvis</b> 4	<b>Neutral (varken instämmer eller är emot)</b> 3	<b>Tar delvis avstånd</b> 2	<b>Instämmer inte alls</b> 1	<b>Ingen uppfattning / Vet ej</b> 0
<b>Kundbemötande</b>						
I vår verksamhet vet alla hur inkomna klagomål på undervisningen ska hanteras						
På vår trafikskola får en elev som avbryter utbildningen på begäran en kopia av utbildningskortet						
<b>Administrativa rutiner</b>						
I vårt företag finns det minst <i>en</i> person som känner till vilka eventuella ändringar av verksamheten som, utan dröjsmål, ska anmälas till Transportstyrelsen						
På vår trafikskola för vi utbildningskort för varje elev, och där redovisas både						



<b>Påstående</b>	<b>Instämmer helt</b> 5	<b>Instämmer delvis</b> 4	<b>Neutral (varken instämmer eller är emot)</b> 3	<b>Tar delvis avstånd</b> 2	<b>Instämmer inte alls</b> 1	<b>Ingen uppfattning / Vet ej</b> 0
teori- och körlektioner						
I vår verksamhet vet alla vilka uppgifter som ska antecknas på ett utbildningskort						
I vår verksamhet vet alla vilket innehåll elevregistret ska ha						
I vår verksamhet följer vi löpande upp att målen i Transportstyrelsens kursplaner för respektive behörighet uppnås						
I vår verksamhet är det god ordning på dokumentationen						

## Bilaga 3

### Uppföljning och utvärdering i projekt om egenkontroll inom trafikskolor

Detta dokument beskriver hur uppföljning och utvärdering ska gå till *inom projektet* om egenkontroll. Projektet om egenkontroll ska utvärdera förutsättningarna för egenkontroll.

Senare (efter projektet) kan det förstås även bli aktuellt att specificera avrapportering som en långsiktig lösning, *om* slutsatsen av projektet är att vi skulle vilja införa krav på ledningssystem och/eller egenkontroller permanent. I så fall ska Transportstyrelsen, efter projektet, specificera vilket underlag som kommer att behövas t.ex. för att planera tillsynsinsatser.

Metoden för egenkontroll är ett verktyg för tillståndshavare. Metoden förväntas hjälpa och stödja företaget att själv identifiera brister, vidta åtgärder och arbeta med ständiga förbättringar. Egenkontroll kan också förändra tillsynsarbetet från Transportstyrelsen, genom att tillsynen fokuserar mer på företagets förutsättningar och förmåga att själva komma till rätta med brister i verksamheten och säkerställa en korrekt tillämpning av regelverket. Slutligen kan egenkontroll leda till ökad kvalitet på utbildningen och i förlängningen ökad trafiksäkerhet.

Metoden med egenkontroll beskrivs i ett separat dokument, se ”Metod för egenkontroll inom trafikskolor”.

#### Varför uppföljning och utvärdering?

Projektet behöver samla in och sammanfatta de erfarenheter som tillståndshavare och Transportstyrelsen samlar på sig under projektets och försöksverksamhetens gång. Erfarenheterna och åsikterna behövs för att fatta beslut om egenkontroller ska införas permanent eller inte. Skulle vi vilja gå vidare med egenkontroller kommer vi även efter försöket att ha medskick och idéer angående den framtida inriktningen på egenkontrollerna.

## Muntlig och skriftlig kommunikation

Förslaget för uppföljning är att den både kommer ske muntligt och skriftligt. En framgångsfaktor för projektet är att vi löpande håller kontakten mellan Transportstyrelsen och deltagare i projektet. Ansatsen är att vi ska kommunicera på ett så effektivt sätt som möjligt.

Den skriftliga insamlingen har vi i projektet tänkt administrera på enklast möjliga vis, via e-post. Skulle det bli aktuellt med ett permanent införande av egenkontroller i framtiden finns naturligtvis möjlighet att utveckla en mer sofistikerad metod för insamling t.ex. via webbenkäter eller en app.

Utöver e-postkommunikation kommer Transportstyrelsen regelbundet, t.ex. 1 gång per månad, anordna telefonmöten och/eller skypemöten i storgrupp så att vi muntligt kan delge varandra information, ställa och besvara frågor och dela med oss av erfarenheter.

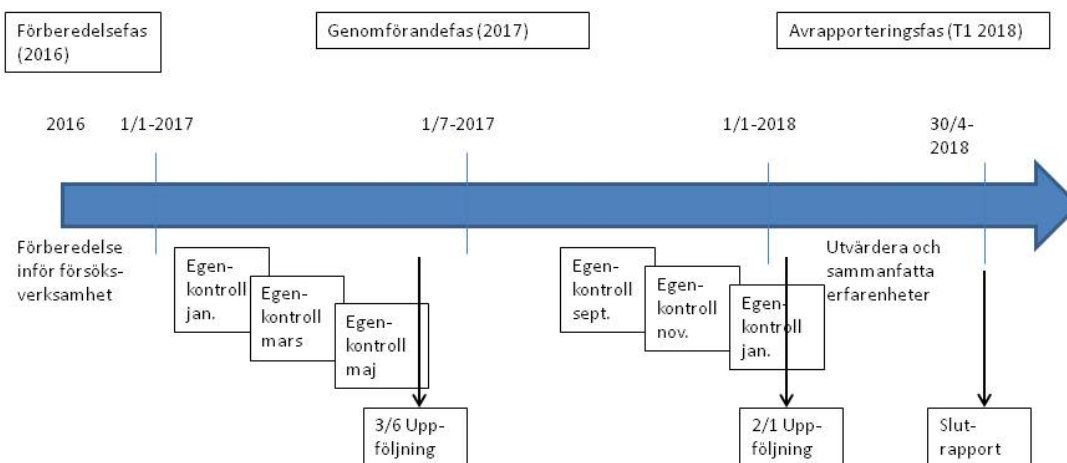
Inom ramen för projektet kommer Transportstyrelsen även att besöka några av de deltagande företagen, alternativt genomföra individuellt telefon- eller skypemöte. Syftet med besöket alt. telefon-/skypemöte är att få en fördjupad kännedom om de erfarenheter som företagen samlat fram till besökstillfället, en fördjupning av frågorna nedan. Det ger även projektet en bra insikt om de förutsättningar som förarutbildarna har för egenkontroll och vilka sätt och rutiner de nyttjar för egenkontrollen. Transportstyrelsen önskar få en inblick i företagets system för styrning, ledning och kontroll. Projektet kommer slumpvis välja ut företag för besök alt. telefon-/skypemöte. Transportstyrelsen kontaktar tillståndshavaren i god tid för att planera in en tid som passar båda parter. Mötet beräknas ta ca 2 timmar.

## Frågor för företag att besvara skriftligt

Deltagande företag ska två gånger under försöksperioden besvara nedanstående frågor a) - g) via e-post till Transportstyrelsen. Första svaret skickas senast den **3 juni 2017** och andra svaret senast den **2 januari 2018**. Svaren skickas till [trafikskolor.egenkontroll@transportstyrelsen.se](mailto:trafikskolor.egenkontroll@transportstyrelsen.se)

- h) Har metoden för egenkontroll hjälpt företaget att identifiera brister/avvikelser? (Om ja, på vilket sätt? Om nej, vilka tankar har du om utveckling av metoden för egenkontroll?)
- i) Har metoden för egenkontroll hjälpt företaget att hantera brister/avvikelser? Ge exempel på hur ni arbetat med brister och förbättringar.
- j) Om företaget inte åtgärdat en identifierad brist, beror det på brister i metoden för egenkontroll eller annat skäl?

- k) Leder metoden för egenkontroll till att företagets system för styrning, ledning och kontroll utvecklas? På vilket sätt?
- l) Leder metoden för egenkontroll till ökad kunskap och ökat lärande i den egna organisationen? På vilket sätt?
- m) Ser du nackdelar med att använda metoden för egenkontroll? I så fall vilka?
- n) Har du synpunkter på valt intervall för egenkontroller under försöket? Bör de utföras tätare? Mer sällan? Motivera.



Tidplan under försöksperioden.

## Referenser

”Metod för egenkontroll inom trafikskolor”, Transportstyrelsen 2016-11-18.

## Bilaga 4

### Metod för egenkontroll för riskutbildare

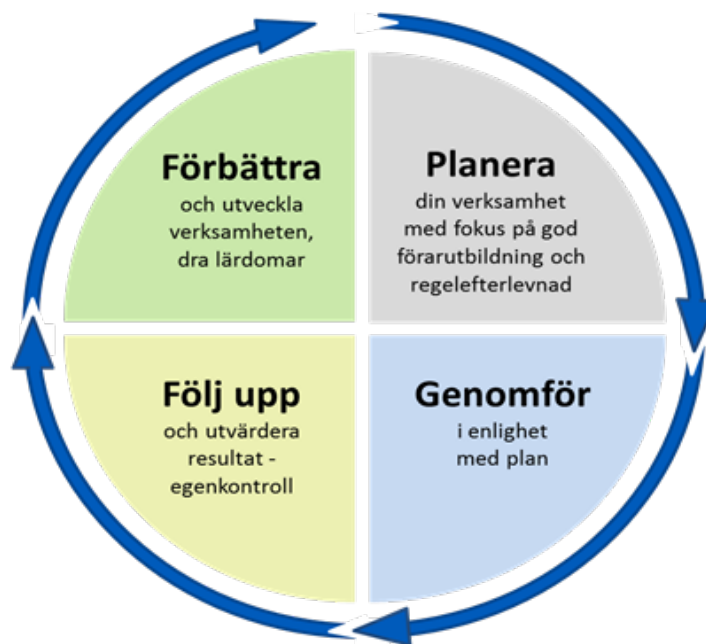
Detta dokument beskriver en metod för egenkontroll. Metoden är tänkt att testas i en försöksverksamhet inom projektet ”Fortsättning på regeringsuppdrag om regler för trafikskolor och förarutbildare – metod för egenkontroll”.

Metoden ska vara *ett verktyg för företaget* att utveckla sin verksamhet.

#### Vad menas med egenkontroll?

Egenkontroll innebär att företaget systematiskt följer upp och utvärderar den egna verksamheten – att verksamhetens styrning, ledning och kontroll (ledningssystemet) säkerställer kvaliteten och därmed en korrekt tillämpning av lagar och regler i verksamheten.

En egenkontroll säkerställer ledningssystemets funktion och effektivitet. Det ser till att brister identifieras och åtgärdas samt leder till förbättringar. Egenkontroll är ett verktyg för verksamhetsutövaren och en ”hjälp till självhjälp”.



Figur 1. Egenkontroll är ett begrepp inom kvalitetssäkring, PDCA (plan, do check, act).  
Illustration: Transportstyrelsen.

### **Vem omfattas av egenkontroll?**

Detta är en försöksverksamhet. Det finns idag inga krav på att egenkontroll ska genomföras.

Försöksverksamheten riktar sig till dem som har tillstånd att bedriva trafikskola resp. riskutbildare för behörighet B del 2.

### **System för styrning, ledning och kontroll**

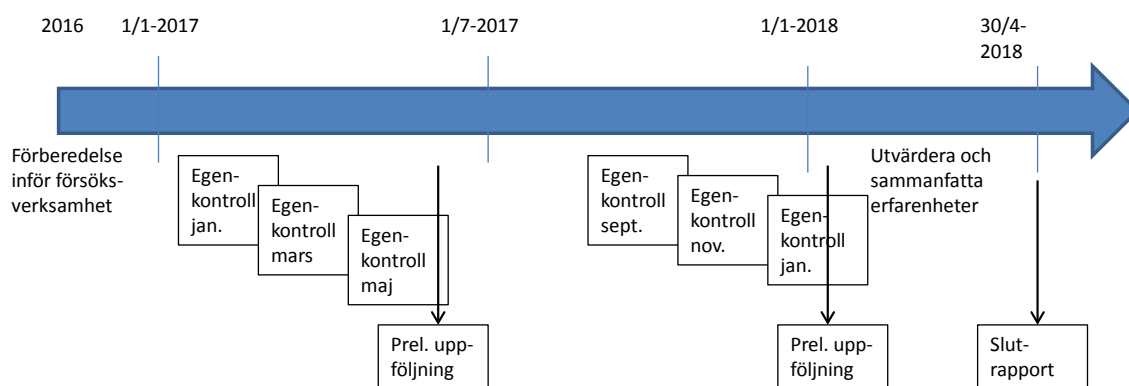
I denna försöksverksamhet utgår vi från det befintliga systemet för styrning, ledning och kontroll av verksamheten (ledningssystemet) som respektive företag har, hur enkelt eller utvecklat det än är. Det finns inga föreställningar om att ledningssystemet måste vara ISO 9001- eller FR2000-certifierat eller liknande. Det finns heller ingen föreställning om att ledningssystemet ska revideras av extern part, utan projektet bygger på idén att företaget självt följer upp och utvärderar den egna verksamheten.

### **Vem är ansvarig för att egenkontrollen utförs?**

Detta är inte reglerat idag. Inom ramen för försöksverksamheten tänker vi oss att det är *tillståndshavaren* som har ansvaret för att egenkontroller löpande blir utförda. Tillståndshavaren är även ansvarig för att den som utför egenkontrollen har lämplig kunskap och erfarenhet.

### **Hur ofta ska egenkontrollen genomföras?**

Inom ramen för försöksverksamheten föreslår vi att företaget genomför egenkontroller löpande och minst varannan månad under försöksperioden. Om försöket kommer igång i januari ska således egenkontroll genomföras regelbundet och åtminstone i januari, mars, maj (följt av sommarsemester), september, november och januari. Det blir sammanlagt sex tester av metoden för egenkontroll under försöksperioden. Därefter behövs tid i början av 2018 för att gemensamt (deltagande företag och Transportstyrelsen) utvärdera och sammanfatta erfarenheter. Se illustration av tidsaxel nedan.



Figur 2. Grov tidplan under försöksperioden. Hur uppföljning ska ske kommer beskrivas i ett separat dokumentet "Uppföljning och utvärdering".

### Vad ska kontrolleras och hur?

Vad som ska kontrolleras framgår av bilagan "Kontrollfrågor för egenkontroll". Transportstyrelsen förutsätter att det finns rutiner för styrning, ledning och kontroll av verksamheten, och därför ställer vi i bilagan direkt frågan ifall rutinerna tillämpas.

Hur egenkontrollen ska utföras är upp till tillståndshavaren att bedöma. Det kan ske genom flera aktiviteter t.ex.:

- intervjuer med anställda,
- enkätfrågor till elever/kunder,
- sökningar i dokumentarkivet och/eller register,
- genom att följa läraren/verksamheten
- okulär besiktning.

### **Intern dokumentation av egenkontrollen**

Att dokumentera genomförd egenkontroll är viktigt för att skapa spårbarhet. Bilagan ”Kontrollfrågor för egenkontroll” (kallad ”checklistan”) är ett stöd för vilka kontroller som företaget löpande ska utföra och vad som internt behöver dokumenteras när det gäller utfall, att värdera och analysera utfallet, att dra slutsatser och vidta åtgärder för att avvikelser inte ska upprepas. Det som dokumenteras i checklistan *är för eget bruk*, dvs. endast tänkt att användas av företaget självt – det utgör ett underlag för ständiga förbättringar!

### **Utvärdering av projektet**

Försöksverksamheten behöver följas upp och utvärderas av deltagande företag och Transportstyrelsen. Vi vill veta om en metod för egenkontroll är av intresse att gå vidare med inför framtiden eller inte, och i så fall vilka erfarenheter vi tar med oss. Vi vill även veta om metoden för egenkontroll har någon effekt på företagets kvalitetsstyrning. Hur uppföljning och utvärdering av försöksverksamheten ska gå till beskrivs i ett separat dokumentet ”Uppföljning och utvärdering”.

### **Tillståndsprovning och tillsyn i framtiden**

Ledningssystem och egenkontroll är inte reglerat idag, och omfattas således varken av tillståndsprovning eller tillsyn.

Om försöket med egenkontroll faller väl ut och vi i en framtid vill införa krav på ledningssystem och egenkontroll, kan Transportstyrelsens framtida tillståndsprovning och tillsyn förändras.



## Bilaga Kontrollfrågor för egenkontroll av riskutbildare för behörighet B del 2

Innehållet i denna bilaga ger *stöd* till företaget att löpande följa upp sitt system för styrning, ledning och kontroll, dvs. sina rutiner för att planera, genomföra, följa upp och förbättra verksamheten.

Systemet för styrning, ledning och kontroll ska säkerställa en korrekt tillämpning av följande lagar och regler:

- Körkortslag 1998:488 (KKL)
- Körkortsförordning (1998:980) (KKF)
- TSFS 2012:40 "Transportstyrelsens föreskrifter om riskutbildning för behörighet B".

Idéer om ytterligare behov av rutiner kom även upp på ett samverkansmöte med branschorganisationer den 1 sept. 2016, de är markerade i kolumnen "Källa".

Med stöd av denna checklista kan företaget identifiera avvikelser. Därefter ska företaget analysera orsaken till avvikelsen och utifrån analysen vidta en åtgärd. Åtgärden ska även inkludera sånt som kan behöva göras för att minimera risken att samma avvikelse (eller en likvärdig) händer igen. Hela kedjan ska dokumenteras.

Det är mänskligt att göra fel! Genom att lära av oss av felen kan vi ständigt förbättra oss.

Datum för egenkontroll: \_\_\_\_\_

Egenkontrollen utförd av: \_\_\_\_\_

Kontrollfråga	Avvikelsebeskrivning	Åtgärd/Ansvarig/Datum för uppföljning	Källa
<b>Undervisning</b>			
Tillämpas vår rutin för vad undervisningsplanen ska ange och hur den ska tas fram, lämnas in, tillgängliggöras, följas upp och revideras?			TSFS, samverkan smötet

Kontrollfråga	Avvikelsebeskrivning	Åtgärd/Ansvarig/Datum för uppföljning	Källa
Tillämpas vår rutin för att säkerställa utbildningens kvalitet?			KKL 4 kap. 9§, KKF 4 kap 13§, TSFS 2012:40 5 kap. 5-7§§.
<b>Fordon</b>			
Tillämpas vår rutin för hur fordon som tillhandahålls eleven på trafikövningsplatsen ska vara beskaffat?			TSFS 2012:40 4 kap. 7§, samverkan smötet
<b>Lokaler/utbildningsarena</b>			
Tillämpas vår rutin för utbildningslokalens lämplighet?			TSFS 2012:40 4 kap 2§, samverkan smötet
Tillämpas vår rutin avseende trafikövningsplatsen för riskutbildning del 2?			TSFS 2012:40 4 kap. 4-7 §§ samt 2 kap. 3§, samverkan smötet
Tillämpas säkerhetsbestämmelserna för verksamheten vid trafikövningsplatsen?			TSFS 2012:40, 2 kap. 3 §.
Tillämpas vår rutin för risk- och olyckshantering?			Samverkan smötet
<b>Personal</b>			
Tillämpas vår rutin om vilka kriterier som samtliga lärare i riskutbildning del 2 ska uppfylla?			TSFS
Tillämpas vår rutin för lärares fortbildning?			TSFS

<b>Kontrollfråga</b>	<b>Avvikelsebeskrivning</b>	<b>Åtgärd/Ansvarig/Datum för uppföljning</b>	<b>Källa</b>
I händelse av incident, tillämpas vår rutin för hot och våld på jobbet?			Samverkan smötet
<b>Kundbemötande</b>			
Tillämpas vår rutin för hantering av inkomna klagomål på undervisningen?			Samverkan smötet
<b>Administrativa rutiner</b>			
Tillämpas vår rutin att anmäla samtliga lärare som bedriver undervisning till Transportstyrelsen?			TSFS 2012:40, 3 kap. 1§.
Tillämpas vår rutin för vilka ändringar av verksamheten som ska anmälas till Transportstyrelsen?			TSFS 2012:40, 4 kap. 8 §.
Tillämpas vår rutin att föra ett uppdaterat register över elever som genomgår utbildning?			TSFS 2012:40, 4 kap. 13 §.
Tillämpas vår rutin för rapportering av genomförd riskutbildning till Transportstyrelsen?			TSFS 2012:40, 4 kap. 11-12 §§.
Tillämpas vår rutin för förvaltning av system och register?			Samverkan smötet
Tillämpas vår rutin för dokumenthantering?			Samverkan smötet
Tillämpas övriga rutiner som finns i vårt företag? (kan t.ex. vara rutiner för ekonomistyrning, rekrytering, miljöhänsyn eller försäkringsskydd).			Samverkan

<b>Kontrollfråga</b>	<b>Avvikelsebeskrivning</b>	<b>Åtgärd/Ansvarig/Datum för uppföljning</b>	<b>Källa</b>
Är resultatet av denna egenkontroll dokumenterad?			Samverkan smötet
Behöver denna bilaga ”Kontrollfrågor för egenkontroll” uppdateras med ytterligare kontrollfråga eller något annat?			Samverkan smötet

## Referenser

”Inbjudan att delta i försöksverksamhet som rör metod för egenkontroll”, Transportstyrelsen 2016-09-29.

”Uppföljning och utvärdering”, Transportstyrelsen 2016-11-30.

## Bilaga 5

### Stöd till riskutbildare för behörighet B del 2

Detta dokument är tänkt att vara *ett stöd* till riskutbildare. Det är helt frivilligt att använda. Del 1 är tänkt att vara ett stöd vid upprättande av styrande rutiner, medan del 2 är en idé hur en organisations status vad gäller styrning, ledning och kontroll skulle kunna mätas.

#### Del 1 Stöd vid upprättande av styrande rutiner

I nedanstående tabell beskrivs förfaranden som kan specificeras i en eller flera rutiner, samt ytterligare förfaranden som kan behöva specificeras.

Underlag för uppgifter som finns med i detta dokument är hämtat ur följande lagar och regler:

- Körkortslag 1998:488
- Körkortsförordning (1998:980)
- TSFS 2012:40 Transportstyrelsens föreskrifter om riskutbildning för behörighet B

Var noga med att kontrollera den senaste versionen av ovanstående styrande författningar, som alltid gäller före texten i detta *stödjande dokument*.

Idéer om ytterligare behov av rutiner kom även upp på ett samverkansmöte med branschorganisationer den 1 sept. 2016, och de är markerade i rött. Dokumentet läses med fördel tillsammans med andra dokument såsom ”Metod för egenkontroll vid riskutbildare” resp. ”Uppföljning och utvärdering av insats vid riskutbildare” för att få en helhetsbild.

#### **Rutin att specificera (utifrån regelverk):**

Rutin om vilka kriterier som lärare i riskutbildning del 2 ska uppfylla. Samtliga lärare ska:

- Ha giltigt körkort behörighet B
- Ha haft sådant körkort under minst 3 av de 10 senaste åren.
- Ha genomgått föreskriven lärarutbildning (TSFS 2012:40 bilaga 2)
- Anses lämpliga med hänsyn till sina personliga förhållanden (och vad vi lägger in i det)
- Är godkänd av Transportstyrelsen som trafiklärare alt. har motsvarande kompetens.

En rutin för lärares fortbildning anger att:

- Lärare kontinuerligt ska genomföra utbildning.
- Tillståndshavaren har ansvar för att *antal* utbildningstillfällen som varje lärare genomför dokumenteras, och att sådana dokument sparas i två år.
- Tillståndshavaren har ansvar för att lärare årligen genomgår fortbildning enligt TSFS 2012:40, 3 kap. 5§ (bl.a. minst 7 h, fördjupa viktiga kunskaper, utveckla pedagogiska metoder).
- Tillståndshavaren har ansvar för att lärares fortbildning dokumenteras, och att sådan dokumentation sparas i två år.

En rutin för undervisningsplan specificerar:

- hur undervisningsplanen ska tas fram
- att det är tillståndshavarens ansvar att undervisningsplanen följs i utbildningen
- hur och när undervisningsplanen ska revideras
- hur undervisningsplanen görs tillgänglig
- att undervisningsplanen ska ange
  - innehållet i utbildningen,
  - hur utbildningen ska bedrivas,
  - hur målen i kursplanen enligt TSFS 2012:40 5 kap. ska uppnås,
  - den tidsmässiga omfattningen av utbildningen.

En rutin för att säkerställa utbildningens kvalitet anger:

- vilka kunskaper som elever ska besitta efter att ha genomfört teoretiska och praktiska moment
- max antal elever per utbildningstillfälle (*högst 16 st*)
- max antal elever per lärare (*högst 4 st vid praktiska moment*)
- samverkan mellan lärare och elever (*de ska samtidigt närvara i utbildningslokalen resp. vid trafikövningsplatsen*)
- min undervisningstid (*minst 180 min. exkl. raster*)
- vilka kunskaper den teoretiska undervisningen ska leda till
- vilka insikter den praktiska undervisningen ska leda till
- att utbildningsmaterial ska hållas uppdaterade (källa: samverkansmötet).

En rutin för utbildningslokalens lämplighet anger antal elever och val av undervisningsmetodik som gör vår lokal "lämplig för sitt ändamål".

<p>En rutin för trafikövningsplatsen ska finnas. Den ska ange:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• anläggningens utformning (<i>ska vara sådan att utbildning kan genomföras i enlighet med föreskriven kursplan och målen i TSFS 2012:40, 5 kap OCH är lämplig med hänsyn till säkerheten och den föreskrivna utbildningen</i>)</li><li>• i vilken hastighet praktiska övningar ska kunna genomföras</li><li>• upplevelsetid</li><li>• säkerhetsbestämmelser för verksamheten vid trafikövningsplatsen</li><li>• friktionsförhållande mellan däck och halkyta (<i>bromssträckan ska bli omkring 80 m vid maximal inbromsning från en hastighet av lägst 45 km/h och högst 70 km/h</i>)</li><li>• hur in- och utfarter ska vara anordnade (<i>så att obehörigt tillträde förhindras</i>)</li><li>• en karta och skalenlig skiss som visar hur anläggningen är utformad</li><li>• vilken utrustning som ska tillhandahållas eleven (<i>hur ett "lämpligt" fordon är beskaffat, utrustning i övrigt som behövs för den praktiska utbildningen, däcken på fordonen ska ha ett kvarvarande profildjup i huvudmönstret på minst 1,6 mm</i>).</li></ul>
<p>En rutin för register över elever som genomgår utbildning anger:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• vilka uppgifter för varje elev som registret ska innehålla:<ul style="list-style-type: none"><li>○ namn och personnummer eller samordningsnummer</li><li>○ hur identiteten har kontrollerats, och</li><li>○ datum för genomförd utbildning.</li></ul></li><li>• hur registret ska hållas uppdaterat, och vems ansvar det är</li><li>• att registret ska sparas i fem år.</li></ul>
<p>En rutin för rapportering av genomförd riskutbildning till Transportstyrelsen ska ange:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• att den som varit lärare vid utbildningen först måste genomföra en identitetskontroll av den person som genomgått utbildningen</li><li>• hur rapportering ska gå till</li><li>• vem som ansvarar för rapportering.</li></ul>

<p>En rutin för att anmäla ändringar av verksamheten till Transportstyrelsen anger:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• vem som är ansvarig,</li><li>• vilka uppgifter som ska anmälas utan dröjsmål:<ul style="list-style-type: none"><li>• ändring av firma. Bifoga registreringsbevis.</li><li>• ändring av rätten att teckna företagets firma. Bifoga registreringsbevis.</li><li>• ändring av undervisningsplan</li><li>• byte av lokaler för undervisning.</li><li>• utökning av verksamheten till annan plats och de uppgifter som anges i 2 kap. 2§ första stycket 2-6 samt 3 §.</li><li>• personalförändringar avseende lärare (finns krav på HUR).</li><li>• fortsatt verksamhet för ett dödsbos eller konkursbos räkning.</li></ul></li><li>• hur anmälan ska göras (om det är föreskrivet).</li></ul>
<p><b>Egna tillägg utifrån idéer på samverkansmötet (ej reglerat i föreskrift)</b></p>
<p>En rutin för att hantera kundklagomål anger:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• hur de fångas upp,</li><li>• att de analyseras,</li><li>• att verksamheten förebygger så att liknande klagomål inte ska återkomma.</li></ul>
<p>En rutin för risk- och olyckshantering anger hur vi agerar på utbildningsarenan t.ex.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• riskanalys och riskhantering (så att ingen blir påkörd etc.)</li><li>• olyckshantering</li><li>• rutin vid hot och våld under arbetet</li><li>• hur ”trauma-elever ” ska hanteras.</li></ul>
<p>En rutin för förvaltning av system och register anger t.ex.:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• skydd för olaga intrång,</li><li>• rutiner för uppdatering,</li><li>• rutiner för back-up.</li></ul>
<p>En rutin för dokumenthantering anger t.ex.:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• var och hur dokument ska sparas,</li><li>• versionshantering,</li><li>• mallar för olika dokumenttyper och utskick,</li><li>• back-up.</li></ul>



Riskutbildaren kan även behöva klargöra rutiner för följande:

- Hur nå ut med uppdaterad information till kunderna (t.ex. ang. utbud av utbildning, priser),
- Rutiner för ekonomistyrning (budgetering, ekonomisk uppföljning, årsredovisning),
- Försäkringsskydd som behövs för olika delar av verksamheten (lokaler, fordon, juridisk process etc.).
- Systematiskt miljöarbete (t.ex. miljöfrämjande åtgärder avseende fordon, utbildningsarena, hantering av utsläpp av olja och vatten).
- Avtal med underleverantörer (konsulter),
- Rutiner för rekrytering vid kompetensförsörjning,
- Värdegrund på arbetsplatsen (etik, moral, kultur),
- Brandskydd, utrymning.

### Stöd för att mäta en organisations status

Denna del av dokumentet innehåller ett förslag på hur en organisations status kan mätas, genom att låta företagets anställda anonymt göra en självskattning av påståenden kopplat till företagets styrning, ledning och kontroll (ledningssystemet).

Tabellen innehåller ett antal påståenden som har sin grund i regler som gäller för riskutbildare samt idéer som kom upp på en workshop med branschorganisationer den 1 sept. 2016. Tabellen besvaras med fördel av alla anställda på företaget. Den svarande får välja i vilken grad han/hon instämmer i respektive påstående. Kolumnerna innehåller även ett numeriskt värde, så att ikryssade svar kan räknas om till medelvärden om man vill (för underlätta analys).

Den ifyllda enkäten ska behållas inom företaget och det är inte tänkt att någon annan än företaget självt ska läsa den.

Om samma tabell (enkät) besvaras flera gånger över en tidsperiod så är det troligtvis möjligt att notera en förändring jämfört med hur de anställda svarade föregående gång. Den förändringen kan vara intressant för företaget att följa och analysera (medan det absoluta värdet i respektive svar är ointressant).

Företag väljer så klart själva om detta är en mätmetod de vill prova, och i så fall hur ofta de vill att enkäten besvaras.

<b>Påstående</b>	<b>Instämmer helt 5</b>	<b>Instämmer delvis 4</b>	<b>Neutral (varken instämmer eller är emot) 3</b>	<b>Tar delvis avstånd 2</b>	<b>Instämmer inte alls 1</b>	<b>Ingen uppfattning / Vet ej 0</b>
<b>Undervisning</b>						
Innehållet i den utbildning som erbjuds uppfyller i alla delar undervisningsplanen						
Sättet som utbildningen bedrivs på uppfyller i alla delar						

<b>Påstående</b>	<b>Instämmer helt 5</b>	<b>Instämmer delvis 4</b>	<b>Neutral (varken instämmer eller är emot) 3</b>	<b>Tar delvis avstånd 2</b>	<b>Instämmer inte alls 1</b>	<b>Ingen uppfattning / Vet ej 0</b>
undervisningsplanen						
I vår verksamhet stämmer den tidsmässiga omfattningen av utbildningen överens med utbildningsplanen						
Hos oss är undervisningstiden för del 2 minst 180 min. exkl. raster						
I vår verksamhet vet alla vilka kunskaper den teoretiska undervisningen ska leda till, och vilka insikter den praktiska undervisningen ska leda till						
Vi har aldrig fler än 16 elever per utbildningstillfälle						
Vi har aldrig fler än 4 elever per lärare vid praktiska moment under riskutbildning del 2						
Hos oss närvarar alltid lärare och elever samtidigt i utbildningslokalen resp. vid						

<b>Påstående</b>	<b>Instämmer helt 5</b>	<b>Instämmer delvis 4</b>	<b>Neutral (varken instämmer eller är emot) 3</b>	<b>Tar delvis avstånd 2</b>	<b>Instämmer inte alls 1</b>	<b>Ingen uppfattning / Vet ej 0</b>
trafikövningsplatser						
<b>Fordon</b>						
I vår verksamhet vet alla lärare hur ett fordon som tillhandahålls elever på trafikövningsplatsen ska vara beskaffat.						
Däcken på fordonen har ett kvarvarande profildjup i huvudmönstret på minst 1,6 m.m.						
<b>Lokaler, övningsområden</b>						
I vår verksamhet tillämpar alla anställda säkerhetsbestämmelserna för verksamheten vid trafikövningsplatser						
I vår verksamhet vet alla vad som kännetecknar en "lämplig" utbildningslokal						
I vår verksamhet vet alla vilken utrustning som i övrigt behövs (utöver fordon), och som ska						

<b>Påstående</b>	<b>Instämmer helt 5</b>	<b>Instämmer delvis 4</b>	<b>Neutral (varken instämmer eller är emot) 3</b>	<b>Tar delvis avstånd 2</b>	<b>Instämmer inte alls 1</b>	<b>Ingen uppfattning / Vet ej 0</b>
tillhandahållas eleven, för den praktiska utbildningen på trafikövningsplatserna för riskutbildning del 2						
<b>Personal</b>						
I vår verksamhet vet alla vad som avses med att en lärare anses lämplig med hänsyn till sina personliga förhållanden						
I vår verksamhet genomför lärare utbildning kontinuerligt						
I vår verksamhet genomgår lärare årligen föreskriven fortbildning						
<b>Kundbemötande</b>						
I vår verksamhet vet alla hur inkomna klagomål på undervisningen ska hanteras						
<b>Administrativa rutiner</b>						
I vår verksamhet är det känt vem som är ansvarig för att anmäla ändringar av verksamheten						

Påstående	Instämmer helt 5	Instämmer delvis 4	Neutral (varken instämmer eller är emot) 3	Tar delvis avstånd 2	Instämmer inte alls 1	Ingen uppfattning / Vet ej 0
till Transportstyrelsen						
I vår verksamhet är det enbart anmälda lärare som bedriver undervisning i riskutbildning						
I vår verksamhet finns det minst <i>en</i> person som känner till vilka eventuella ändringar av verksamheten som, utan dröjsmål ska anmälas till Transportstyrelsen						
I vår verksamhet vet alla vilka uppgifter för varje elev som registret över elever som genomgår utbildning ska innehålla						
I vår verksamhet sparas registret över elever som genomgår utbildning i fem år						
I vår verksamhet dokumenterar vi <i>antal</i> utbildningstillfällen som varje lärare genomfört. Sådana dokument sparas i två år						
I vår verksamhet finns lärares						

<b>Påstående</b>	<b>Instämmer helt 5</b>	<b>Instämmer delvis 4</b>	<b>Neutral (varken instämmer eller är emot) 3</b>	<b>Tar delvis avstånd 2</b>	<b>Instämmer inte alls 1</b>	<b>Ingen uppfattning / Vet ej 0</b>
fortbildning dokumenterad avseende de senaste två åren						
I vår verksamhet följer vi löpande upp och dokumenterar att syfte och mål i föreskriven kursplan uppnås						
I vår verksamhet vet lärare vilka rutiner som gäller för identitetskontroll av elever och rapportering av genomförd riskutbildning till Transportstyrelsen						
I vår verksamhet är det god ordning på dokumentationen						

## Bilaga 6

### Uppföljning och utvärdering i projekt om egenkontroll för riskutbildare, behörighet B del 2

Detta dokument beskriver hur uppföljning och utvärdering ska gå till *inom projektet* om egenkontroll. Projektet om egenkontroll ska utvärdera förutsättningarna för egenkontroll.

Senare (efter projektet) kan det förstås även bli aktuellt att specificera avrapportering som en långsiktig lösning, *om* slutsatsen av projektet är att vi skulle vilja införa krav på ledningssystem och/eller egenkontroller permanent. I så fall ska Transportstyrelsen, efter projektet, specificera vilket underlag som kommer att behövas t.ex. för att planera tillsynsinsatser.

Metoden för egenkontroll är ett verktyg för tillståndshavare. Metoden förväntas hjälpa och stödja företaget att själv identifiera brister, vidta åtgärder och arbeta med ständiga förbättringar. Egenkontroll kan också förändra tillsynsarbetet från Transportstyrelsen, genom att tillsynen fokuserar mer på företagets förutsättningar och förmåga att själva komma till rätta med brister i verksamheten och säkerställa en korrekt tillämpning av regelverket. Slutligen kan egenkontroll leda till ökad kvalitet på utbildningen och i förlängningen ökad trafiksäkerhet.

Metoden med egenkontroll beskrivs i ett separat dokument, se ”Metod för egenkontroll för riskutbildare”.

#### Varför uppföljning och utvärdering?

Projektet behöver samla in och sammanfatta de erfarenheter som tillståndshavare och Transportstyrelsen samlar på sig under projektets och försöksverksamhetens gång. Erfarenheterna och åsikterna behövs för att fatta beslut om egenkontroller ska införas permanent eller inte. Skulle vi vilja gå vidare med egenkontroller kommer vi även efter försöket att ha medskick och idéer angående den framtida inriktningen på egenkontrollerna.



## Muntlig och skriftlig kommunikation

Förslaget för uppföljning är att den både kommer ske muntligt och skriftligt. En framgångsfaktor för projektet är att vi löpande håller kontakten mellan Transportstyrelsen och deltagare i projektet. Ansatsen är att vi ska kommunicera på ett så effektivt sätt som möjligt.

Den skriftliga insamlingen har vi i projektet tänkt administrera på enklast möjliga vis, via e-post. Skulle det bli aktuellt med ett permanent införande av egenkontroller i framtiden finns naturligtvis möjlighet att utveckla en mer sofistikerad metod för insamling t.ex. via webbenkäter eller en app.

Utöver e-postkommunikation kommer Transportstyrelsen regelbundet, t.ex. 1 gång per månad, anordna telefonmöten och/eller skypemöten i storgrupp så att vi muntligt kan delge varandra information, ställa och besvara frågor och dela med oss av erfarenheter.

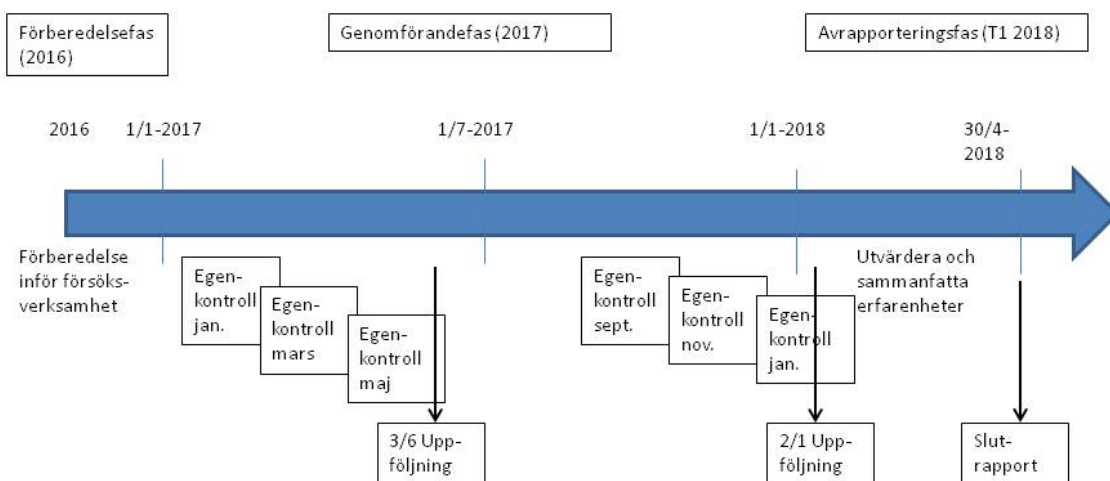
Inom ramen för projektet kommer Transportstyrelsen även att besöka några av de deltagande företagen, alternativt genomföra individuellt telefon- eller skypemöte. Syftet med besöket alt. telefon-/skypemöte är att få en fördjupad kännedom om de erfarenheter som företagen samlat fram till besökstillfället, en fördjupning av frågorna nedan. Det ger även projektet en bra insikt om de förutsättningar som förarutbildarna har för egenkontroll och vilka sätt och rutiner de nyttjar för egenkontrollen. Transportstyrelsen önskar få en inblick i företagets system för styrning, ledning och kontroll. Projektet kommer slumpvis välja ut företag för besök alt. telefon-/skypemöte. Transportstyrelsen kontaktar tillståndshavaren i god tid för att planera in en tid som passar båda parter. Mötet beräknas ta ca 2 timmar.

## Frågor för företag att besvara skriftligt

Deltagande företag ska två gånger under försöksperioden besvara nedanstående frågor a) - g) via e-post till Transportstyrelsen. Första svaret skickas senast den **3 juni 2017** och andra svaret senast den **2 januari 2018**. Svaren skickas till [riskutb.egenkontroll@transportstyrelsen.se](mailto:riskutb.egenkontroll@transportstyrelsen.se)

- o) Har metoden för egenkontroll hjälpt företaget att identifiera brister/avvikelser? (Om ja, på vilket sätt? Om nej, vilka tankar har du om utveckling av metoden för egenkontroll?)
- p) Har metoden för egenkontroll hjälpt företaget att hantera brister/avvikelser? Ge exempel på hur ni arbetat med brister och förbättringar.
- q) Om företaget inte åtgärdat en identifierad brist, beror det på brister i metoden för egenkontroll eller annat skäl?

- r) Leder metoden för egenkontroll till att företagets system för styrning, ledning och kontroll utvecklas? På vilket sätt?
- s) Leder metoden för egenkontroll till ökad kunskap och ökat lärande i den egna organisationen? På vilket sätt?
- t) Ser du nackdelar med att använda metoden för egenkontroll? I så fall vilka?
- u) Har du synpunkter på valt intervall för egenkontroller under försöket? Bör de utföras tätare? Mer sällan? Motivera.



Tidplan under försöksperioden.

## Referenser

”Metod för egenkontroll för riskutbildare”, Transportstyrelsen 2016-11-18.