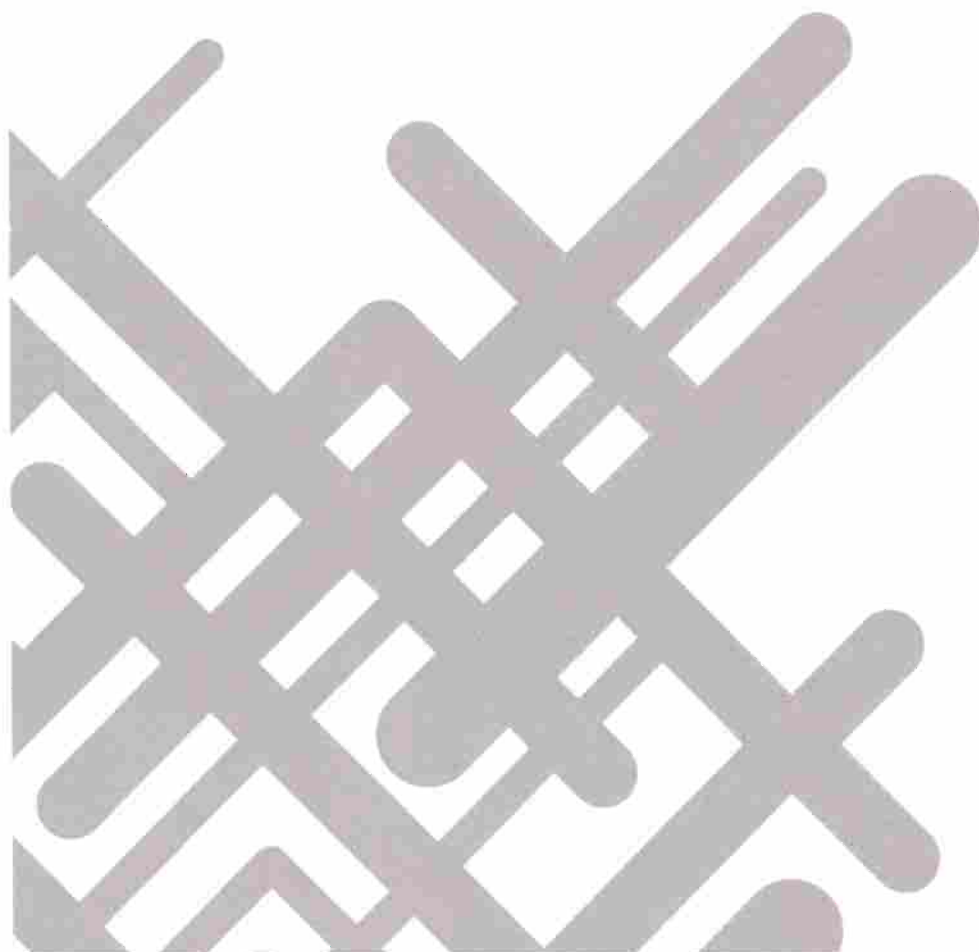


Effekter av sammanhållet förarprov

En kunskapsöversikt



Innehåll

SAMMANFATTNING	3
1 INLEDNING	4
1.1 Uppdraget	4
1.2 Förutsättningar och legala krav.....	4
2 EFFEKTER AV SAMMANHÅLLET PROV	5
2.1 Varför sammanhållet prov?	5
2.1.1 Initiala effekter av sammanhållet prov	6
2.2 Aktuellt läge och statistik.....	7
2.3 Kommande arbete.....	10
3 RISKER OCH KONSEKVENSER.....	11
3.1 Förändringar av regelverket och tekniska system	11
LITTERATURFÖRTECKNING OCH REFERENSER.....	12

Sammanfattning

Sammanhållet prov har sedan införandet 2008 haft en positiv effekt på körkortstagarnas förberedelser inför provet, vilket påverkar väntetiden till förarprov på ett gynnsamt sätt genom färre omprov. Utifrån dagens kända kunskap anser Transportstyrelsen att det inte finns något som tyder på att sammanhållet prov har förlorat sin avsedda effekt. Godkännandefrekvenserna vid förarprov har förbättrats. En större andel körkortstagare klarar sitt körkort på första försöket. Andelen elever som väljer professionell utbildning på trafikskola har ökat. Studier visar också att acceptansen för sammanhållet prov har ökat sedan införandet och Svenskt Kvalitetsindex 2013 konstaterar att Trafikverket Förarprovskunder är nöjda med den upplevda servicekvaliteten.

2006 ändrades den svenska kursplanen för förarutbildningen från att vara detaljstyrd till att bli målstyrd. Efter flera år med en nedåtgående trend avseende godkännandefrekvens vid prov diskuterades möjliga orsaker och förslag till lösningar. Ett förslag som fördes fram av dåvarande Vägverket var utformning av en ny provmodell som baserades på den nya kursplanen. Umeå universitet gavs i uppdrag att titta närmare på förarprovssystemet och kunde därigenom påvisa att provtagare som presterar höga poäng på kunskapsprovet också har färre påvisade kompetensbrister i körprovet. Likaså påvisades att en avsevärt större andel trafikskoleelever blev godkända vid förarprovet jämfört med dem som studerat på egen hand. En högre grad av integrering mellan teori och praktik ansågs nödvändig för att uppnå målen i förarutbildningen och därmed i förlängningen öka trafiksäkerheten. Sammanhållet prov utgör ett led i att åstadkomma denna integrering av teori och praktik.

1 Inledning

1.1 Uppdraget

Transportstyrelsen har vid ett möte med tjänstemän på näringsdepartementet den 4 december 2013 uppmanats att besvara frågan om det sammanhållna provet för körkort har haft någon effekt. Om inga effekter kan påvisas ska regelverket ändras till sommaren 2014 för att komma till rätta med köerna till prov. Uppdraget ska samrådas med Trafikverket förarprov och avrapporteras till departementet i februari 2014.

1.2 Förutsättningar och legala krav

I Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort regleras gemensamma minimikrav för förarprov för körkort.

Av 3 kap. 4 § körkortslagen (1998:488) följer att förarprovet för behörigheten B består av ett kunskapsprov och ett körprov.

Sammanhållet prov för körkort med behörighet B (personbil) regleras i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:41) om förarprov, gemensamma bestämmelser.

Körkortsproven för behörigheten B hålls samman och betraktas som ett prov som innehåller två delar: kunskapsprov (teoriprov) och körprov. Båda proven bokas vid samma tillfälle och görs nära varandra i tid. Det ska helst vara samma dag och senast inom två veckor. Provet påbörjas alltid med kunskapsprovet och därefter görs körprovet, även om kunskapsprovet inte blev godkänt. Ett godkänt kunskapsprov eller körprov gäller i två månader. Av Trafikverkets servicelöfte framgår att om ett av förstagångsproven (kunskapsprovet eller körprovet) inte är godkänt garanteras körkortstagaren att göra ett omprov, mot ny avgift, inom giltighetstiden två månader. Förutsättningen är att båda proven har gjorts inom en period av två veckor och att omprovet bokas senast tre dagar efter körprovet. I de allra flesta fall finns dessutom goda möjligheter att göra flera omprov inom giltighetstiden. Både kunskapsprov och körprov måste vara gjorda innan det är möjligt att boka omprov. Om giltighetstiden har gått ut måste körkortstagaren mot nya avgifter göra om båda proven igen.

2 Effekter av sammanhållet prov

2.1 Varför sammanhållet prov?

Frågan om den svenska förarutbildningen och förarprovningens resultat har varit föremål för diskussion under många år. Under åren 2005 till 2012 har Umeå universitet genomfört flertalet studier i ämnet (se litteraturförteckning). Många av dessa studier ligger till grund för beslut om förändringar i systemet för förarutbildning och förarprovning, däribland sammanhållet prov.

I Umeå universitets rapport *Den svenska förarprovningens resultat* (Sundström, 2005) gjordes en kartläggning och beskrivning av relationen mellan kunskaps- och körprovet. Studien påvisade signifikanta samband mellan proven. Provtagare som presterar höga poäng på kunskapsprovet har även färre påvisade kompetensbrister i körprovet. Studien visade också att allt fler provtagare inte klarar proven vid första försöket utan avlägger flertalet omprov, vilket påverkar köerna till prov. När resultaten på kunskapsprovet relaterades till provtagarnas utbildningsbakgrund visade analysen att en avsevärt större andel trafikskoleanmälda elever blev godkända på proven jämfört med dem som anmält sig själva till prov (privatister) och som i större utsträckning studerat på egen hand.

En ny målstyrd kursplan för förarutbildningen introducerades den 1 mars 2006. Kursplanen är baserad på den s.k. GDE-modellen (Goals of Driver Education) (Hatakka, Keskinen, Gregersen, Glad, & Hernetkoski, 2002). Modellen beskriver förarkompetens och innefattar ett antal moment som återfinns i den svenska kursplanen. Eftersom kursplanen förändrades fanns även behov av att se över resterande delar i förarutbildningssystemet, dvs. hur utbildningen bedrivs och hur förarprovet genomförs.

I samband med införandet av den nya kursplanen arbetade dåvarande Vägverket fram dels vägledningar till utbildningsbranschen för att införa ett nytt arbetssätt, dels ett förslag till ny provmodell (Vägverket, 2004). Förslaget till ny provmodell bestod i att förarprovet bör ses som *ett* prov som består av två delar; kunskapsprov och körprov. På så sätt skulle teori och praktik integreras i högre grad än tidigare, vilket i förlängningen torde inverka positivt på trafiksäkerheten. Den nya provmodellen undersöktes i en försöksverksamhet av Vägverket inom ramen för projektet "Utvecklat förarprov" (Vägverket, 2006). Syftet med förändringen var, utöver integrering av teori och praktik, att bryta en nedåtgående trend med ökat antal omprov, sänkta godkännandefrekvenser och oförberedda provtagare. Förändringen motiverades av den nya målstyrda kursplanen, men även av att tidigare studier påvisat att det inte lönar sig att komma oförberedd och

chansa på provet. Den försöksverksamhet som Vägverket genomförde visade att provtagare som godkännts på kunskapsprovet presterade bättre på körprovet, liksom relationen mellan höga poäng på kunskapsprovet och färre antal kompetensbrister. I samband med försöksverksamheten utvärderades även gränsen för hur länge ett godkänt prov skulle vara giltigt som del av förarprovet. Diskussioner fördes med Umeå universitet och på inrådan av universitetet sattes tiden till två månader eftersom man ansåg att med en längre tid mellan proven äventyras den integrering av teori och praktik som eftersträvades. Utvärderingen av försöksverksamheten visade också att Vägverket alltid kunde bereda plats för provtagarna inom dessa två månader (Wiberg, 2007).

De goda resultaten från försöksverksamheten med ett sammanhållet prov för körkortsbehörigheten B medförde att systemet infördes permanent från den 1 september 2008. Fördelar som lyftes fram i samband med regelförändringen var att, förutsatt att man är färdigutbildad när man kommer till förarprovet, skulle kostnaderna för att ta körkort minska på individnivå genom att färre omprov behöver avläggas. Dessutom får körkortstagaren en större möjlighet att bestämma när han eller hon vill ha sitt körkort i handen. I det tidigare förarprovssystemet var man tvungen att först avlägga ett godkänt kunskapsprov innan det ens var möjligt att boka ett körprov. Detta påverkade köerna till prov och medförde onödigt långa väntetider mellan proven. I det nuvarande i systemet med sammanhållet prov garanterar Trafikverket en tid för körprov senast två veckor från dagen för kunskapsprovet. I och med detta utgår väntetiden mellan prov och kvar blir enbart den initiala väntetiden till det första provet.

2.1.1 Initiala effekter av sammanhållet prov

2010 presenterades en omfattande utvärdering av effekterna av ett sammanhållet teoretiskt och praktiskt förarprov av Umeå universitet. Analyserna visade att såväl resultaten på kunskapsprovet som körprovet hade förbättrats efter införandet av sammanhållet prov och sambandet mellan proven hade blivit starkare jämfört med i tidigare system. Godkännandefrekvensen ökade signifikant både för kunskaps- och körprovet. Provtagarnas resultat på kunskapsprovet undersöktes genom att jämföra resultatet på de kunskapsprov som genomfördes under en vecka 2007 med motsvarande vecka under 2008. Resultatet visade att andelen godkända kunskapsprov ökade från 51 till 62 procent, vilket alltså utgör en förbättring med 20 procent. På motsvarande sätt ökade andelen godkända körprov från 59 till 66 procent. Studien visade också att andelen provtagare som valt att utbilda sig på trafikskola hade ökat markant. (Alger, Henriksson, Wänglund, 2010). Genom en ökning av godkännandefrekvensen torde köerna till förarprov minska eftersom varje enskilt omprov bidrar till längre väntetid för samtliga provtagare i eller på väg in i systemet.

2011 presenterade Umeå universitet en enkätstudie om provtagares uppfattning om förarprovet. Syftet med studien var att undersöka om införandet av sammanhållet förarprov påverkat hur provtagarna ser på provet och hur de förbereder sig. Resultaten visade att fler anmäls via trafikskola och något färre väljer att först läsa teori och sedan övningsköra. Inställningen till reglerna kring provet hade också förändrats och de nya reglerna hade vunnit större acceptans än när de först infördes. I övrigt var slutsatserna att utifrån de påståenden som prövades i enkäten så var det i många avseenden inga större skillnader i synen på det nya och gamla systemet. Att man får göra körprovet oavsett om man får godkänt eller inte sågs som positivt av en majoritet av de tillfrågade provtagarna. Regeln att man har två månader på sig att få godkänt resultat på båda proven uppfattades fortfarande övervägande negativt år 2010, men inte lika negativt som 2008. (Alger, Sundström, 2011).

Utöver studier om förarutbildningssystemet har Umeå universitet även arbetat med kontinuerlig uppföljning av förarprovsstatistik. I en studie av förändringen av andelen godkända på körprovet för körkortsbehörighet B påvisas en nedåtgående trend framför allt av provresultatet bland de privat-anmälda provtagarna. Samtidigt har andelen privatanmälda provtagare ökat. Umeå universitet menar att om man viktat resultaten för att återspegla den fördelning mellan grupper som rådde 1998 kan man konstatera att om provtagargruppen hade haft samma sammansättning under de följande åren skulle andelen godkända totalt ha varit högre än vad som är fallet. I studien redovisas även problemet med att skilja ut effekter och samband då dessa inte alltid tolkas som orsak och verkan och det kan finnas många faktorer som spelar in. En annan svårighet med att tolka samband är att det förutsätter att man har data av god kvalitet att jämföra. Umeå universitet hänvisar även till studier gjorda av Skolverket om förändringar i skolelevs kunskaper. Ett problem med att studera förändringar över tid är att det hela tiden är nya elever som studeras. Flertalet förändringar, utöver sammanhållet prov, har gjorts i förarprovssystemet mellan 1998 och 2008 som påverkar resultaten. (Alger, Eklöf, 2012).

2.2 Aktuellt läge och statistik

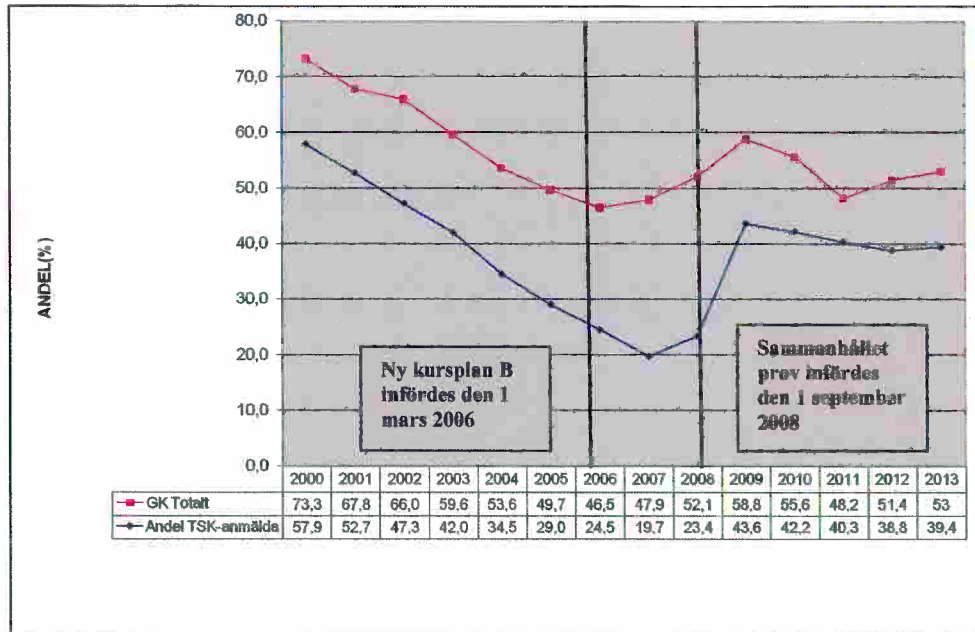
Genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:41) om förarprov, gemensamma bestämmelser finns möjlighet att ge undantag från regeln att ett godkänt prov endast är giltigt i två månader. Enligt Transportstyrelsens praxis medges förlängd giltighet av godkänt kunskapsprov eller körprov endast om det finns särskilda skäl såsom sjukdom eller allvarlig skada som gör att man inte har haft möjlighet att avlägga ett omprov. Ett annat skäl som kan åberopas är att Trafikverket av någon anledning inte har haft möjlighet att erbjuda tid för ett omprov inom en

period av två månader. Sedan sammanhållet prov infördes har det inte förekommit ett enda fall där Transportstyrelsen har gett undantag pga. att Trafikverket inte har kunnat erbjuda tid för ett omprov. Av de ärenden om ansökan om förlängd giltighetstid av godkänt prov som kom in till Transportstyrelsen under 2013¹ fick 26 procent ett undantag beviljat. Knappt hälften, 38 procent, av ansökningarna avslogs. De flesta av dessa fick avslag eftersom provtagaren redan hade avlagt ett eller flera omprov. Det är heller inte ovanligt att fler än fem omprov har avlagts inom giltighetstiden på två månader. 15 procent av ansökningarna avvisades pga. att prövningsavgiften inte betalades och resterande 21 procent avskrevs eftersom den sökande antingen redan avlagt godkänt prov inom giltighetstiden eller på egen begäran återtog ansökan. Hur stor andel provtagare som aldrig har ansökt om undantag, utan i stället valt att påbörja ett nytt förarprov trots att de skulle ha fått en ansökan beviljad, är dock inte känt.

Enligt resultat från Svenskt Kvalitetsindex (SKI) om samhällsservice 2013 gällande medborgarnas nöjdhet med fjorton olika myndigheter så placerar sig Trafikverket Förarprov på en andra plats. Image, förväntningar, upplevd produkt- och servicekvalitet har undersökts. Målpopulationen i undersökningen gällande privatpersoner har utgjorts av personer mellan 18 och 79 år som är bosatta i Sverige och har en personlig erfarenhet av en myndighet eller kommunal verksamhet. SKI uppger att betygen för respektive aspekt presenteras på en 0:100-skala. Ju högre betyg desto bättre omdöme har företaget fått av sina kunder. Generellt sett har branscher och företag som erhåller betyg under 60 i kundnöjdhet stora svårigheter att motivera sina kunder att stanna kvar hos sig, medan betyg över 75 pekar på en stark relation mellan företag och kund. Trafikverket Förarprovs betyg är 72,7. Undersökningen torde kunna ge en anvisning om att merparten av Trafikverket Förarprovs kunder inte har några större problem med långa väntetider till prov eller sammanhållet förarprov som sådant.

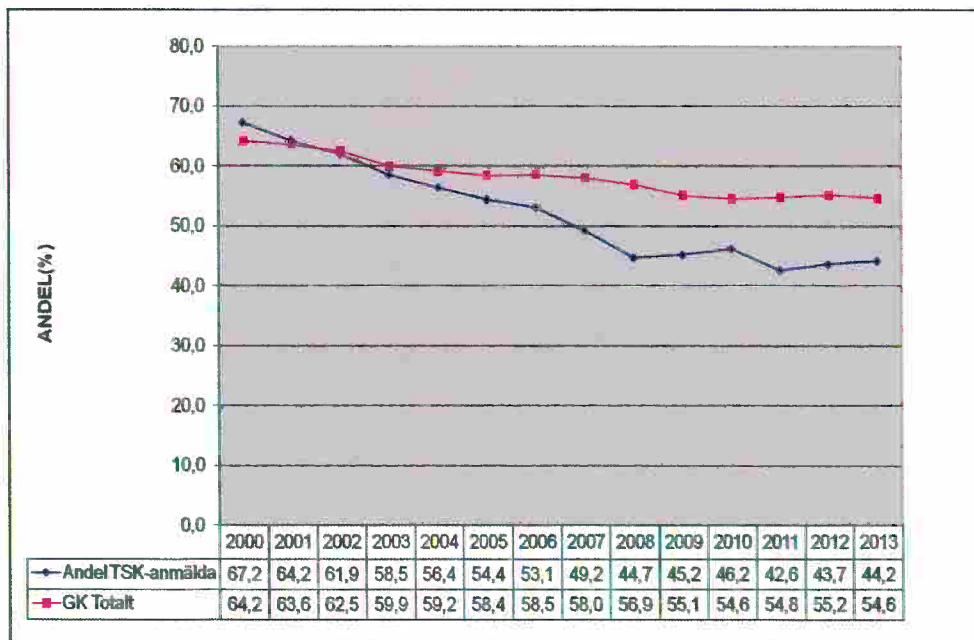
Sammanhållet prov infördes för att åstadkomma en ökad integrering av teori och praktik, bl.a. i syfte att bryta en nedåtgående trend med ett ökat antal omprov, i det avseendet har införandet gett goda effekter. Figur 1 visar att vid införandet av sammanhållet prov den 1 september 2008 bröts den nedåtgående trenden avseende godkännandefrekvensen för kunskapsproven. Provtagarna kommer bättre förberedda till provet eller har i vart fall inte samma benägenhet att chansa i lika stor utsträckning. Figur 1 visar också att andelen provtagare som väljer professionell utbildning vid trafikskola har ökat efter införandet av sammanhållet prov.

¹ 123 ärenden totalt, varav 32 bifall, 47 avslag, 19 avvisningar och 25 avskrivningar.



Figur 1 Andel godkända kunskapsprov för behörigheten B.

För andelen godkända körprov är trenden på förbättring inte lika tydlig. Det beror sannolikt på att andelen provtagare som valde professionell praktisk utbildning vid trafikskola var hög redan innan införandet av sammanhållet prov. Likväl har även den nedåtgående trenden för körprovet bromsats efter införandet. Figur 2 visar hur andelen godkända körprov har påverkats efter införandet av sammanhållet prov.



Figur 2 Andel godkända körprov för behörigheten B.

2.3 Kommande arbete

Transportstyrelsen har i verksamhetsplaneringen för 2014 planerat och budgeterat för att Umeå universitet ska ges i uppdrag att under året se över effekterna av sammanhållet prov. En utvärdering motsvarande den som gjordes 2010 kommer att genomföras under våren/sommaren. Studien ska omfatta mätningar av godkännandefrekvensen för kunskapsprovet och körprovet samt mätningar av integrationen mellan teori och körprov. Detta kommer sedan att jämföras med de resultat som erhållits vid tidigare utvärdering. Utifrån detta görs sedan en analys utifrån följande frågeställningar:

- *Har andelen godkända prov och genomsnittspoängen på kunskapsprovet ökat ytterligare, legat kvar på den högre nivån eller minskat?*
- *Är andelen godkända på körprovet högre, lägre eller oförändrad?*
- *Har integrationen mellan kunskapsprovet och körprovet förbättrats ytterligare?*
- *Har provtagargruppen förändrats?*
- *Har andelen prov ökat totalt? Har andelen omprov minskat bland dem som gör körprovet efter att ha godkänts på kunskapsprovet?*

Ett resultat av studierna kommer att levereras under september månad och en slutlig rapport ska vara framtagen innan årsskiftet. Skulle denna utvärdering påvisa behov av att justera i regelverket för sammanhållet prov finns då förutsättningar att göra förändringar i tid till sommaren 2015.

3 Risker och konsekvenser

3.1 Förändringar av regelverket och tekniska system

Inför en ändring i regelverket krävs utredning. Transportstyrelsens föreskriftsprocess tar i normalfallet omkring sex till åtta månader från start till dess att nya föreskrifter kan komma ut av trycket. Att ändra i regelverket för sammanhållet prov innan behovet är utrett och de faktiska effekterna är kända, riskerar att skapa onödiga oreda i förarutbildningssystemet. Ska t.ex. giltighetstiden för godkänt prov vara annan än två månader krävs kunskap om vad som istället är lämpligt och varför. Syftet med sammanhållet prov är en ökad integrering mellan teori och praktik som ska ge bättre förberedda provtagare, vilket i sin tur leder till färre omprov och kortare köer. Att ändra i ingående delar utan att känna till och värdera konsekvenser riskerar att få motsatt effekt och då resultera i sämre förberedda elever, fler omprov och därmed längre köer. Dessutom kan det skapa en oförutsägbarhet i systemet som på sikt riskerar att urholka förtroendet för förarutbildningssystemet som sådant.

Utöver förändringar i regelverket krävs även justeringar i flertalet tekniska system hos både Transportstyrelsen och Trafikverket om sammanhållet prov förändras. Den typen av ändringar följer också en tidskrävande process och det bedöms inte vara möjligt att åstadkomma det på ett säkert sätt till sommaren 2014. Förutom att det måste stå klart vilken typ av förändring som ska göras så ska förändringarna byggas och programmeras in i systemen. När det är gjort ska tester genomföras för att säkerställa funktionalitet innan produktionssättning kan ske i skarp miljö. Att produktionssätta något som inte är ordentligt testat riskerar att ställa hela systemet på ända, med ett massivt provstopp som värsta tänkbara konsekvens. En osäkerhet om det överhuvudtaget går att genomföra förarprov behöver då riskvärderas.

Utifrån dagens kända kunskap anser Transportstyrelsen att det inte finns något som tyder på att sammanhållet prov har förlorat sin avsedda effekt. Vidare saknas det tillräckligt underlag för att genomföra ändringar i regelverk och system så tidigt som till sommaren 2014. När den nya utvärderingen som görs av Umeå universitet levereras under hösten 2014 finns förutsättningar för att dra slutsatser om systemet med sammanhållet prov behöver förändras och då på vilket sätt. Nödvändiga förändringar kan i sådant fall göras på ett säkert sätt till sommaren 2015.

Litteraturförteckning och referenser

Sundström A., Wiberg M. (2005) *rapport nr 13. Den svenska förarprovningens resultat. Sambandet mellan kunskapsprovet och körprovet för underkända och godkända provtagare.* Umeå universitet, Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.

Stenlund T. (2006) *rapport nr 18. Modell för beskrivning av kursplanen för den svenska förarutbildningen; En litteraturstudie.* Umeå universitet, Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.

Stenlund T., Henriksson W., Sundström A. (2006) *rapport nr 24. Jämförelse av innehåll i den gamla och den nya kursplanen för den svenska förarutbildningen.* Umeå universitet, Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.

Wiberg M., (2007) *rapport nr 28. Ny kursplan och nya former för examination . Jämförelse av förarprovet för körkort B före och efter förändringen.* Umeå universitet, Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.

Stenlund T., Henriksson W., Sundström A. (2007) *rapport nr 30. Samstämmighet mellan mål och prov. En studie av det svenska förarutbildningssystemet.* Umeå universitet, Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.

Alger, S., Henriksson, W., Sundström, A., & Wiberg, M. (2008). *Studie av tillförlitlighet och användbarhet hos data om det praktiska förarprovet (Arbetsrapport nr 23).* Umeå universitet, Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.

Alger S., Henriksson W., Sundström A. (2008) *rapport nr 33. Utveckling och utvärdering av instrument inför en studie av likvärdigheten i körprovet.* Umeå universitet, Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.

Alger S., Henriksson W., Sundström A. (2009) *rapport nr 39. Likvärdigheten i körprovet. En studie av samstämmighet i bedömningen.* Umeå universitet, Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.

Alger S., Henriksson W., Wänglund A. (2010) *rapport nr 41. Sammanhållet prov. Utvärdering av effekter av ett sammanhållet teoretiskt och praktiskt förarprov.* Umeå universitet, Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.

Alger S., Sundström A. (2011) *rapport nr 45. Provtagares uppfattning om förarprovet. Enkätundersökning före och efter införandet av sammanhållet förarprov*. Umeå universitet, Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.

Alger S., Sundström A. (2011) *rapport nr 50. Beskrivning av data om det praktiska förarprovet 1998–2005 och analys av tillförlitligheten*. Umeå universitet, Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.

Alger S., Sundström A. (2011) *rapport nr 51. Beskrivning av data om det praktiska förarprovet 2007–2008 och analys av tillförlitligheten*. Umeå universitet, Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.

Alger S., Eklöf H. (2012) *rapport nr. 55 Sämre år för år? En studie av förändringen av andelen godkända på körprov för körkortsbehörighet B*. Umeå universitet, Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar.

Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N. P., Glad, A., & Hernetkoski, K. (2002). *From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education*. Transportation research part F(5), 201-215.

Svenskt Kvalitetsindex, SKI (2013)

<http://www.mynewsdesk.com/se/kvalitetsindex/pressreleases/svenskt-kvalitetsindex-om-samhaellsservice-2013-930882>

Vägverket. (2004). *Projektdirektiv för implementering av ny kursplan för behörighet B*. Borlänge: Vägverket, Enhet Samhälle och Trafik.

Vägverket. (2006). *Projektdirektiv för utvecklat förarprov*. Borlänge: Vägverket: Förarenheten.

Kopia till
Trafikverket Förarprov

Regeringen
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Rättelse i utredningsuppdrag TSV 2014-243

Transportstyrelsen har uppmärksammat en felaktighet i figur 1 i Utredningsuppdrag TSV 2014-243 *Effekter av sammanhållet förarprov – En kunskapsöversikt* som redovisades den 24 februari 2014.

Felet består i att procentsatsen för den totala andelen godkända kunskapsprov för behörigheten B år 2011 rätteligen ska vara 53,7 % (den tidigare angivna siffran 48,2 % är alltså felaktig).

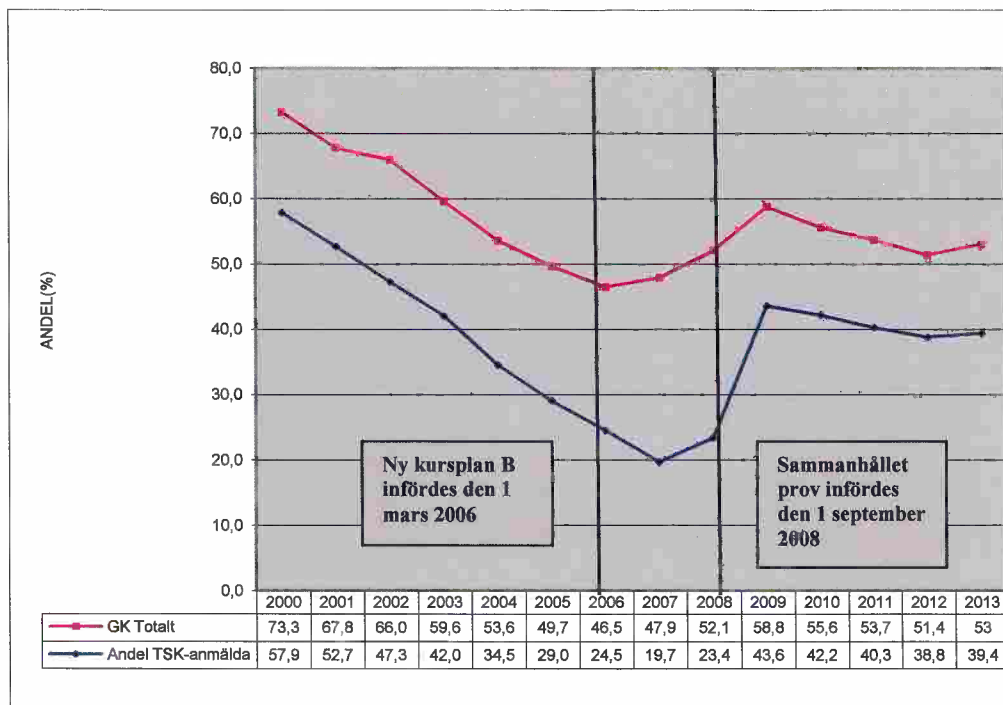
Den felaktiga statistikuppgiften påverkar inte slutsatserna i utredningen.

Med vänlig hälsning



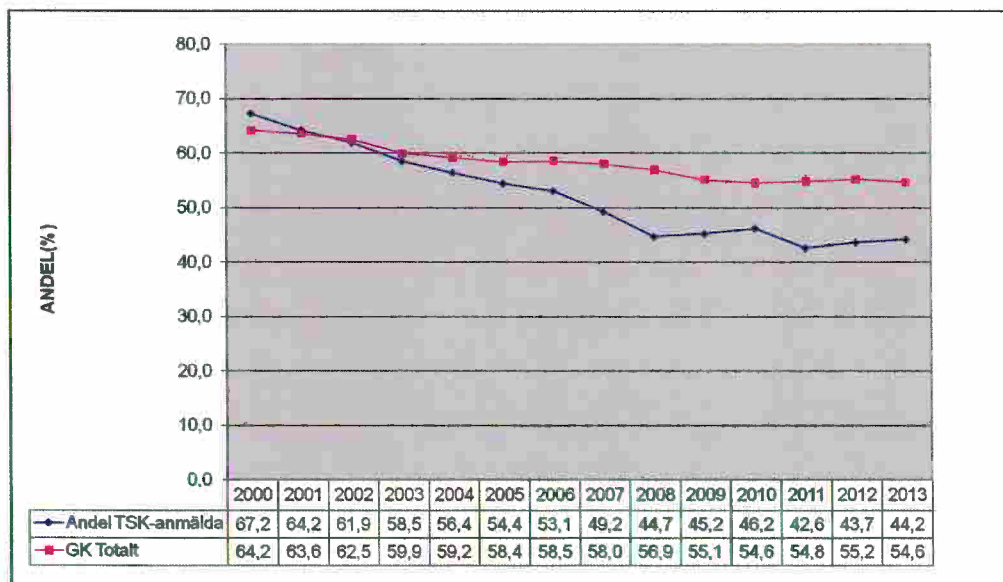
Karin Michaelsson
Utredare

Obs! Detta rättelseblad ersätter sid. 9 av tidigare utredningsuppdrag TSV 2014-243 daterad 2014-02-19. Rättelsen i figur 1 avser den totala andelen godkända kunskapsprov för behörigheten B år 2011, som rätteligen ska vara 53,7 % (den tidigare angivna siffran 48,2 % är alltså felaktig).



Figur 1 Andel godkända kunskapsprov för behörigheten B.

För andelen godkända körprov är trenden på förbättring inte lika tydlig. Det beror sannolikt på att andelen provtagare som valde professionell praktisk utbildning vid trafikskola var hög redan innan införandet av sammanhållet prov. Likväl har även den nedåtgående trenden för körprovet bromsats efter införandet. Figur 2 visar hur andelen godkända körprov har påverkats efter införandet av sammanhållet prov.



Figur 2 Andel godkända körprov för behörigheten B.