



- **1. Hovedpointer**
- 2. Beskrivelse af opgaver og processer
- 3. Regulering af området
- 4. Økonomi
- 5. HR-overvejelser
- 6. IT-systemer
- 7. Cases
- 8. Egnethed til udlicitering
- 9. Beskrivelse af scenarier
- Bilag a. Uddybende beskrivelse af opgaver

1. Hovedpointer (1/1)

Opsummering af hovedpointerne fra nærstående analyse vedr. mulig udlicitering/liberalisering eller alternativt overdragelse til anden offentlig myndighed af kore- og teoriprover

Opgaver og processer

- Kategori B (personbil) udgør 80% af markedet. de resterende 20% er fordelt på mange kategorier. 100% skal søges udliciteres.
- Opgaver og krav er generisk på tværs af kateogier, og efterspørgsel er nem at forudsige.
- Opgaven er geografisk spredt på ca. 90 byer over hele landet.
- Ikke behov for magtanvendelse

Regulering af området

- Transport-, Bygnings- og Boligministeriet (Færdselsstyrelsen) har ressortansvar for lovgivningen på området.
- Lovmæssig sikring mod interessekonflikt, idet erhvervsaktive kørelærere ikke må være prøvesagkyndige.
- Særskilt lovgivning på Grønland og Færøerne, hvorfor disse er ude af scope for udlicitering.
- Forventning om forøget ressourceforbrug på kontrol og tilsyn ved udlicitering.

Økonomi

- Politiet bruger 217 ÅV på området, heraf 101 politifaglige.
- Indledende analyser indikerer, at opgaven kan varetages billigere af privat(e) aktør(er)

HR-overvejelser

- Nogle politikredse oplever udfordringer med at fastholde de civile prøvesagkyndige. Der kan være risiko for, at fastholdelsen af civile sagkyndige bliver sværere ved evt. udmelding om udlicitering eller overdragelse til anden offentligt myndighed.
- Det skal afklares, hvilke tiltag, der evt. skal implementeres som led i en udlicitering eller liberalisering for at imødekomme eventuelle risici vedr. fastholdelse af civile prøvesagkyndige.

IT-systemer

- Der skal udvikles et IT-system til at understøtte transparents og kvalitetskontrol på området, hvilket giver udlicitering eller overdragelse et vist tidsperspektiv.

Erfaringer fra lignende cases

- Island og Finland har udliciteret køre- og teoriprover til privat aktør.
- Liberalisering af bilsyn i Danmark har haft succes med at skabe et marked, hvor konkurrencen gavner forbrugere.

Egnethed til udlicitering

- Området vurderes umiddelbart at være egnet til udlicitering eller overdragelse til anden offentlig myndighed.
- Behøvet for at udvikle et IT-system til at understøtte transparents og kvalitetskontrol er en anseelig, men overkommelig hindring.

Scenarier

- Yderligere analyser vil være nødvendige for endeligt at kunne afklare scenarier for udlicitering eller overdragelse til anden offentlig myndighed. I nærstående analyse behandles to slutsценarier:
 1. Statens Bilinspektion-modellen med et marked med mange mindre aktører
 2. Den finske model med én eller få store private aktører.

Forudsætninger

- Udlicitering/overdragelse af opgaverne bør ske på en måde, der sikrer, at de polititårsværk, der i dag beskæftiger sig med opgaverne, kan fastholdes i politiet. Dette er afgørende for, at den strategiske reserve til håndtering af uvarslede hændelser såsom terrorangreb kan fastholdes på samme niveau som i dag.

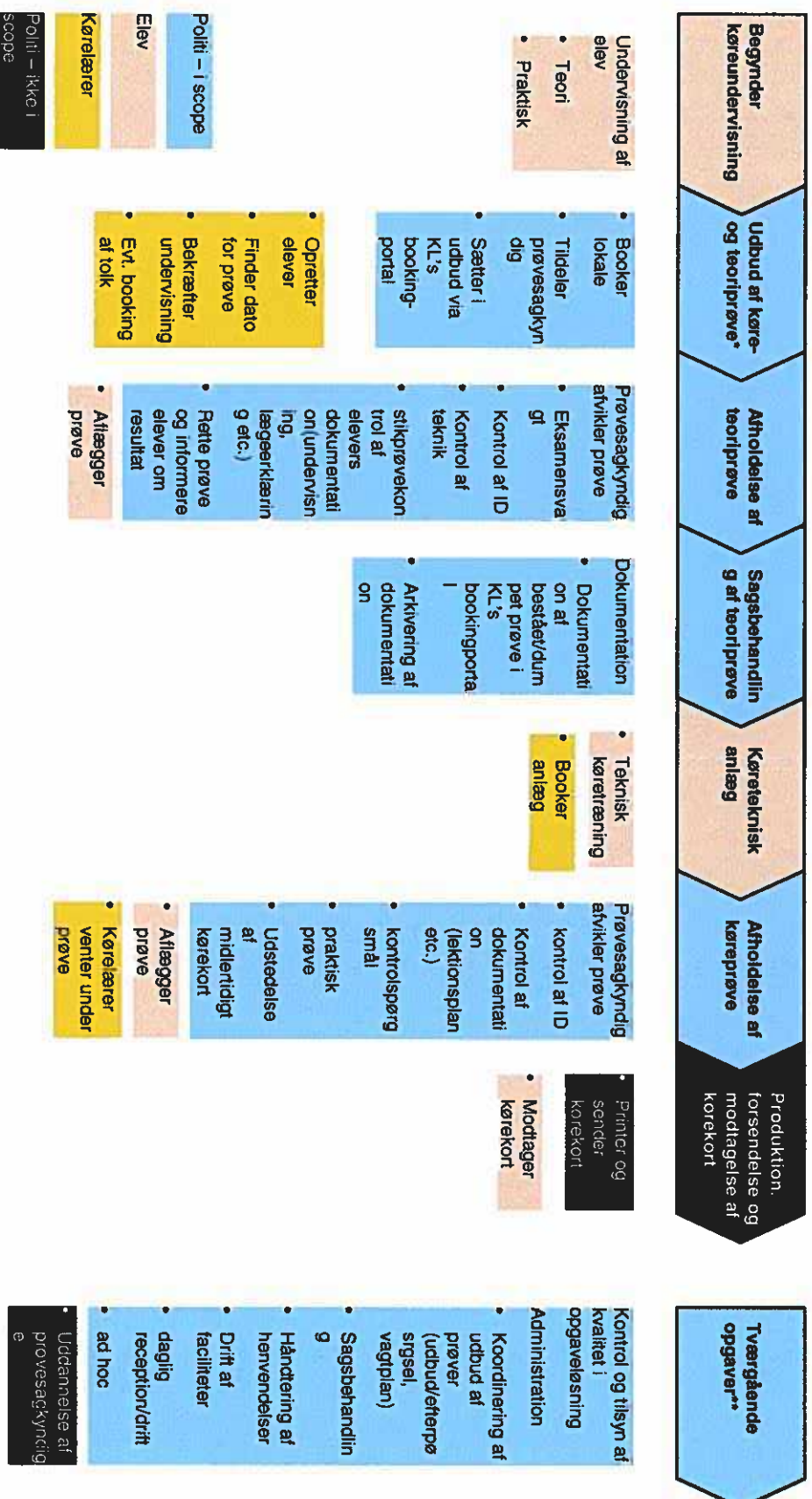
Området vurderes umiddelbart at være muligt at udlicitere eller overdrage til anden offentlig myndighed, da det er en afgrænset opgave, som ikke kræver magtbeføjelser, og det indikeres, at udlicitering er økonomisk rentabel. Desuden viser erfaringer fra andre EU-lande, at udlicitering er muligt.

Der er udfordringer, som dog ikke forudses at hindre udlicitering af området. Særlige opmærksomhedspunkter er:

- Der skal udvikles et IT-system.
- Der er pt. ingen eksisterende leverandører på markedet.
- Risiko for produktionsstab i transitionsperioden som følge af fastholdelsesproblemer med civile sagkyndige.

- 1. Hovedpointer
- **2. Beskrivelse af opgaver og processer**
- 3. Regulering af området
- 4. Økonomi
- 5. HR-overvejelser
- 6. IT-systemer
- 7. Cases
- 8. Egnethed til udlicitering
- 9. Beskrivelse af scenarier
- Bilag a. Uddybende beskrivelse af opgaver

2. Beskrivelse af processer og opgaver (1/6 - procesbeskrivelse)



* Teknisk korrekt er "køreprøve" en fællesbetegnelse for praktiske og teoretiske prøver. Grundet kommunikationshensyn bruges betegnelsen "køre- og teoriprøve" i stedet som fællesbetegnelse.

**Tværgående opgaver betegner opgaver, som er nødvendige at udføre, men som ikke er en del af processen for opnåelse af kørekort og derfor ikke er konkurrencefærdig.

POLITI

2. Beskrivelse af processer og opgaver (2/6 - opsamlende)

Baggrund

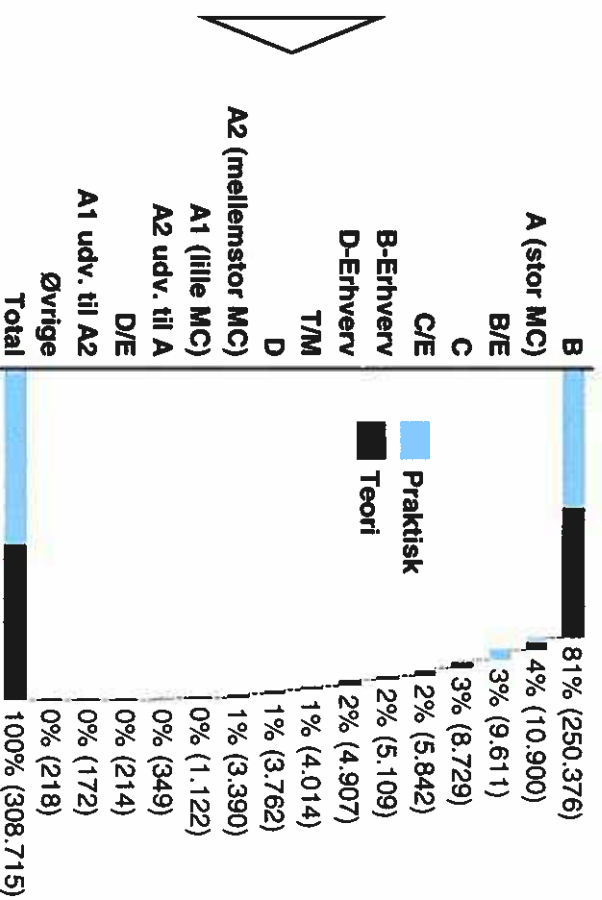
Data viser, at prøver til kategori B udgør ca. 80% af alle prøver.

De resterende kategorier udgør hver især en meget lille del af den samlede prøveproduktion.

En afviklet teoriprøve defineres her som én person, der eksamineres. Typisk vil der blive eksamineret mere end én person ad gangen.

Fordeling af køre- og teoriprøver

Antal afviklede prøver fordelt på kategori



Prøver til kategori B udgør 80% af samtlige prøver.
Der er en stor spredning i opgaver, som dog ikke nødvendigvis medfører stor administrativ byrde.

Kilder og antagelser

- Kilde: KKP (Kvalitets sikring af Køreprøver). Data for 2015
- Ider KL i 2016 skiftede leverandør af bookingsystem til køreprøver, er der sket en forringelse af datakvaliteten for 2016 (KKP får data fra bookingsystemet)
- Data for 2015 vurderes at være repræsentativt, idet der ikke er store ændringer ift. tidligere år, og stikprøvekontrol ikke giver anledning til at tro, at data for 2016 atviger nævneværdigt fra 2015.
- Prøver af alle typer (fx kontrollerende køreprøve ifm. frakendelse af kørekort og vejledende kontrollerende køretest primært til ældre bilister) er medregnet i den fremstillede data

2. Beskrivelse af processer og opgaver (3/6 – opsamlende*)

Overordnet kategori	Underkategori	Beskrivelse af opgaver	Tid pr.		Antal byer m. prøver (sæson)*,***	Efterspørgsel (sæson)*,***	Særlige udd. krav	IT/teknisk forudsætning
			Eksaminer ede pr. år*	eksamen (min)				
Køretøj og teoritprøver	B - Bil	Teori	• 119.012	• 75	• 48	• Størst i juli og 4. kvartal.	• Efteruddannelse 5dage/2år	• Adgang til passende lokale inkl. teknik
		Praktisk	• 131.364	• 45	• 71	• Samme som ovenstående	• Egenkørsel 5dage/5år	• Adgang relevant køretøj 5 dage hvert 5. år
		Teori	• 25.784	• 75	• 59	• Høj marts-juni. Lav dec-feb og juli-aug.	• 3 år som sagkyndig til kategori B eller 5 år med kørekort til relevant kategori	• Adgang til passende lokale inkl. teknik
	Øvrige**	Praktisk	• 32.555	• 45-65	• 87	• Samme som ovenstående	• Efteruddannelse 5dage/2år	• Adgang relevant køretøj 5 dage hvert 5. år
		Teori	• 45-65	• 87	• Samme som ovenstående	• Ingen	• Ingen	• Adgang relevant køretøj 5 dage hvert 5. år
	Administrativt og faciliteter	Administration	Daglig drift	• Udbud af prøver	• Ikke relevant	• Jævn fordeling. Dyk i juli.	• Ingen	• Adgang til IT. Adgang til KL's bookingsystem
			Ad Hoc	• Uddannelse af prøvesagkyndige	• Ikke relevant	• Ingen	• Ingen	• Ingen
		Faciliteter	• Administration og vedligehold af lokaler	• Ikke relevant	• Jævn fordeling	• Ingen	• Ingen	• Ingen

*Baseret på samme kilde og antagelser som angivet på forrige slide .

**Udfoldes i Bilag a.

***Se afsnit 4 – Økonomi for uddybning

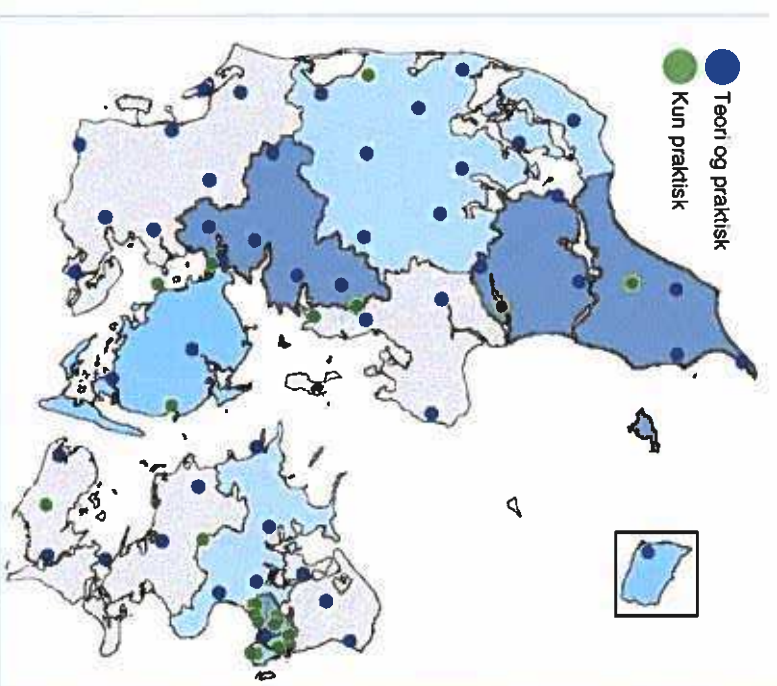
POLITI

2. Beskrivelse af processer og opgaver (4/6-Geografisk fordeling af opgaven)

Baggrund

Den geografiske fordeling af opgaven er interessant dels af hensyn til borgernes muligheder for at komme til prøve, og dels af hensyn til krav til privat(e) aktør(er) om spredning af prøvesteder.

Kortet til højre viser, hvor der afholdes hhv. praktiske og -teoriprøver for kategori B.



Den geografiske fordeling af teoretiske og praktiske prøver er jævnt fordelt i hele landet, dog med større koncentration i hovedstadsområdet.

Kategori B: Der afvikles teoretiske prøver i 47 og praktiske i 70 byer i Danmark.

Kategori A: Der afvikles teoretiske prøver i 44 og praktiske i 48 byer i Danmark.

Øvrige kategorier: Der afvikles teoretiske prøver i 60 og praktiske i 87 byer i Danmark

I alt er opgaven spredt på ca. 90 byer.

Kilder og antagelser

- Kilde: KKP (Kvalitetssikring af Køreprøver). Data for 2015
- Kortet er udfyldt med én prik pr. by, hvori der afholdes prøve. Der kan således godt afholdes prøver flere steder i samme by, men det vil stadig kun fremgå med én prik.
- Datakvaliteten på lokaliteter er således, at man kan ikke med sikkerhed konkludere, at der ikke bliver afviklet prøver flere steder, end angivet på dette side.

2. Beskrivelse af processer og opgaver (5/6 – Fremtidige tiltag/ændringer)

Baggrund

Der er en række kendte tiltag og ændringer på vej på området, som har indflydelse på afholdelsen af køre- og teoriprøver. Flere af disse er også af interesse for evt. privat(e) aktør(er),

Der er pt. problemer med lange ventetider på køre- og teoriprøver. I denne anledning er der iværksat en række initiativer mhp. at nedbringe ventetiden.

Nærværende analyse af mulighed for udlicitering/liberalisering eller eventuelt overdragelse til anden offentlig myndighed identificerer mulige løsninger, der på sigt forventes at ville kunne skabe rammer for en holdbar løsning på området med bedre sammenhæng mellem udbud og efterspørgsel. De identificerede løsninger kræver dog forberedelse og vil således ikke kunne løse de aktuelle udfordringer på kort sigt.

Tiltag/ændring

Indhold og tidshorisont

Digitale teoriprøver

Projekt vedr. implementering af digitale teoriprøver har til formål at reducere ressourcbehovet til afvikling af teoriprøver med 12ÅV samt at reducere antallet af prøvesteder. Projektet er pt. på hold, indtil der er afklaring vedr. Færdselsstyrelsens påtænkte revision af køreuddannelsen.

Dobbelt-årgang

Fra og med 2017 sænkes aldersgrænsen for erhvervelse af kørekort fra 18 til 17 år. Da 18-årige udgør størstedelen af prøvegængerne, forventes dette at medføre en markant, men midlertidig, stigning i efterspørgslen med risiko for forlængede ventetider.

Lavere dumpeprocent

Dumpeprocenten på tværs af alle kørekortkategorier lå i 2015 på ca. 30% (32% for kategori B). Jo højere dumpeprocent, des længere ventetid. Derfor undersøges der pt. muligheder for at nedbringe dumpeprocenten, herunder at skabe en incitamentsstruktur, hvor ingen ønsker en dumpet prøve. Der foreligger intet konkret på området endnu.

Revision af bookingmodel og system

Bookingsystemet, har vist sig uhensigtsmæssigt og som havende mulig negativ påvirkning på ventetider og muligheder for at booke prøver generelt. Færdselsstyrelsen inviterer i foråret 2017 repræsentanter fra politi, kørelærere og KL til dialogmøde vedr. forskellige problemer ift bookingmodellen, og Rigspolitiet er selv i dialog om bookingsystemet med KL's it-leverandør

Det skal afklares, hvorvidt projekt digitale teoriprøver skal fortsætte, eller om det skal overlades til evt. privat(e) aktør(er) eller anden offentlig aktør at udvikle og implementere digitale prøver.

Konsekvenser af stigning i efterspørgsel som følge af dobbelt-årgang vil være aftaget på tidspunkt for udlicitering.

Der er behov for at skabe en incitamentsstruktur, hvor der ikke er incitament for nogen parter i en dumpet køreprøve.

2. Beskrivelse af processer og opgaver (6/6 – delkonklusioner)

Delkonklusioner

- Opgaven indebærer ikke magtudøvelse eller anden politifaglig kernekompetence.
- Kategori B (bil) udgør ca. 80% af alle prøver. Ved evt. udlisicering eller overdragelse skal prøver i alle kategorier skal søges udlisiciteret/overdraget.
- Opgaven er spredt på ca. 90 byer over hele landet.
- Restgruppen er fordelt på mange forskellige kategorier.
- Opgaver er generiske på tværs af kategorier.
- Relativt forudsigelig i efterspørgsel (sæson) med mindre stigninger i april og 4. kvartal (jf. afsnit 4-økonomi).
- Ensartede krav til uddannelse.
- Uddannelse til sagkyndig til andre kategorier end B kræver 3 års anciennitet i kategori B eller 5 års kørekort til relevant kategori.



Konsekvenser for mulig udlisicering

- Der er behov for at rekruttere et stort antal sagkyndige til kategori B, og det er oplagt løbende at efteruddanne disse til sagkyndige i øvrige kategorier.
- Generisk behov for administration på tværs af kategorierne gør, at administrationsopgaven kan løses ressourceeffektivt.
- Den geografiske spredning gør umiddelbart opgaven mindre attraktiv for visse potentielle privat(e) leverandør(er), men vurderes ikke at være en hindring.
- Forudsigelighed i efterspørgsel letter planlægning af bemanning.
- Lave omkostninger til materiel gør det let for mulige privat(e) aktør(er) at komme ind på markedet.

- 1. Hovedpointer
- 2. Beskrivelse af opgaver og processer
- **3. Regulering af området**
- 4. Økonomi
- 5. HR-overvejelser
- 6. IT-systemer
- 7. Cases
- 8. Egnethed til udlicitering
- 9. Beskrivelse af scenarier
- Bilag a. Uddybende beskrivelse af opgaver

3. Regulering af området (1/7 – generelt om lovgivning på området*)

Lovgivning på området	Beskrivelse
Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF bilag II og bilag IV	Sætter de overordnede rammer for national lovgivning på området. Transport-, Bygning og Boligministeriet er ressortansvarlig for implementering af direktivet.
Korekortbekendtgørelsen nr. 312 af 25. marts 2015 med senere ændringer	Transport, Bygnings- og Boligministeriet (Færdselsstyrelsen) er ressortansvarlig.
Korekorticulæret nr. 9163 af 25. marts 2015 med senere ændringer	Transport, Bygnings- og Boligministeriet (Færdselsstyrelsen) er ressortansvarlig.
Rigspolitiets interne retningslinjer for koreprover	Transport, Bygnings- og Boligministeriet (Færdselsstyrelsen) er ressortansvarlig. Indeholder ikke lovgivning, men retningslinjer.



Rigspolitiet er ansvarlig for afholdelse af køre- og teoriprøver, men JM er ikke ressortansvarlig på området.

Ressortomlægning i forbindelse med, eller umiddelbar forlængelse af, en eventuel udlicitering bør overvejes og forventes at kunne gøre kontrol og tilsyn med området mere resourceeffektivt.

Alternativt til udlicitering kan mulighed for overdragelse af området til anden offentlig myndighed undersøges.

*Der er særskilt national lovgivning i hhv. Grønland og Færøerne. Rigspolitiet er ikke ansvarlig for afholdelse af køre- og teoriprøver her.

3. Regulering af området (2/7 – roller)

Opgaver varetaget af rollen

- | Prøvesagkyndig | Tilsynsførende | Køredommer** |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Praktiske og teoretiske prøver | <ul style="list-style-type: none"> • Teoretiske prøver | <ul style="list-style-type: none"> • Praktiske og teoretiske prøver i forsvarer eller det statslige redningsberedskab |

EU lovgivning – (mindste krav)

- Skal være fyldt 23 år og have gyldigt kørekort til relevant kategori
- Må ikke samtidig være erhvervsaktiv som kørelærer i køreskole*
- Afsluttet uddannelse niveau 3 (gymnasial eller erhvervsfaglig)
- Hvis ikke gennemført prøver i en periode på 24 måneder er der krav om efteruddannelse

National lovgivning (supplerende)

- | | | |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Skal opfylde samme helbredskrav som påkrævet for førere af bus og lastbil • Beskikkes af Færdselsstyrelsen • Beskikkelsen er livslang | <ul style="list-style-type: none"> • Ansat i politiet og gennemført særlig uddannelse som tilsynsførende. • Skal ikke beskikkes • Beskikkelsen er livslang | <ul style="list-style-type: none"> • Skal opfylde samme krav som prøvesagkyndig • Beskikkes af Forsvarer og Det Statslige Redningsberedskab. • Beskikkelsen er livslang |
| <ul style="list-style-type: none"> • Skal afholde mindst 120 praktiske prøver pr. år mhb på at opnå tilstrækkelig kørerutine • Den kvalitetsansvarlige udpeges af politikredsen | <ul style="list-style-type: none"> • Den kvalitetsansvarlige udpeges af politikredsen | <ul style="list-style-type: none"> • Den kvalitetsansvarlige udpeges af forsvarer |

Rigspolitiets interne retningslinje

*Formålet med dette rætskrav er at sikre en objektiv bedømmelse af den prøvede. Der er kun forbud mod samtidig varetagelse af begge erhverv. En kørelærer kan altså godt fra den ene dag til den anden blive prøvesagkyndig, for så vidt han/hun opfylder øvrige krav som prøvesagkyndig og samtidig opgiver sit erhverv som kørelærer og alle sine aktiver i køreskoler.
 **Bruges primært i Forsvarer og det statslige redningsberedskab. Ikke i scope for udlicitering.

3. Regulering af området (3/7 – Krav til uddannelse til prøvesagkyndig)

EU lovgivning (mindste-krav)	Grunduddannelse	Uddannelse til kategori B	Uddannelse til øvrige kategorier	Etteruddannelse (alle kategorier)
	<ul style="list-style-type: none">• Krav om viden og kompetencer til vurdering af en ansøgers kørsel i den valgte kategori. Herunder adfærd i trafikken, køretøjstæknik, serviceniveau mv.• Afsluttes med eksamen i teori og praksis• Art og varighed af prøven fastlægges af de enkelte medlemsstater.	<ul style="list-style-type: none">• Gennemført grunduddannelse, kvalitetssikring og efteruddannelse	<ul style="list-style-type: none">• Kørekort til kategorien (eller erhvervet viden gennem anden relevant uddannelse)• Prøvesagkyndig til kategori B i mindst tre år eller kørekort til relevant kategori i fem år (alternativt kan status som sagkyndig opnås gennem dokumenteret teoretisk/praktisk viden på et højere niveau end påkrævet for at opnå kørekort)	<ul style="list-style-type: none">• Hhv. fire dage for hver 2. år og fem dage for hvert 5. år. Ikke nærmere specificeret
National lovgivning (supplerende)	<ul style="list-style-type: none">• Den prøvesagkyndige beskikkes af Færdselsstyrelsen• Beskikkelsen er livslang	<ul style="list-style-type: none">• Til Vejledende Halbredsmæssig Køretest (VHK) er der krav om supplerende uddannelsesforløb	<ul style="list-style-type: none">• Specificeret at fire dage hvert 2. år er teoretisk efteruddannelse og fem dage hvert 5. år er praktisk efteruddannelse	

Rigspolitiets interne retningslinjer

3. Regulering af området (4/7 – Krav til teoretiske køreprøver)

	Praktik ifm. prøven	Krav til indhold	Før, under og efter prøven	Klageadgang og proces	Øvrigt
EU lovgivning (mindste-krav)	<ul style="list-style-type: none">Fælles for alle kategorier: Sikre formåden viden om færdselsreglerne, vejen, andre trafikanter mv.Særlige regler for hver enkelt kategori (fx køre- og hviletid for tungvogne)Indhold og udformning af spørgsmål er overladt til de enkelte medlemsstater	<ul style="list-style-type: none">De enkelte medlemsstater kan træffe passende foranstaltninger for at sikre, at førere som ikke længere besidder de påkrævede kundskaber/færdigheder kan få genopfrisket disse			
National lovgivning (supplerende)	<ul style="list-style-type: none">Afholdes af tilsynsførende eller prøvesagkyndig	<ul style="list-style-type: none">Spørgsmål til prøver udarbejdes af Rigspolitiet	<ul style="list-style-type: none">Kontrol af ansøgers identitet og dokumentation (ansøger afvises, hvis ikke OK)Bedømmelse af prøven	<ul style="list-style-type: none">Klager henvendes i første omgang til pågældende politikreds, som træffer afgørelse i 1. instans. Denne afgørelse kan der klages over til Færdselsstyrelsen.	<ul style="list-style-type: none">Prøve i erhvervsmaassig personbefordring/kontrol erende køreprøve (ved frakendelse af førerretten) og Vejledende Helbredsmæssig Køretest. (fysisk/kognitiv nedsatte evner)
Rigspolitiets interne retningslinjer	<ul style="list-style-type: none">Fastsat retningslinjer for indretning af lokale. Fx maks 12 personer i lokallet.		<ul style="list-style-type: none">Opsyn under prøvenBedømmelseskema udfyldes og udleveres til eleven	<ul style="list-style-type: none">Hvis ikke bestået: bedømmelseskema udleveres	

3. Regulering af området (5/7 – krav til praktiske køreprøver)

	Praktik ifm. prøven	Krav til indhold	Før, under og efter prøven	Klageadgang og proces	Øvrige	
EU lovgivning (mindste-krav)	<ul style="list-style-type: none">Køretid min. 25min. (kategori A og B) og min. 45min. (øvrige kategorier).Evner skal prøves på forskellige vejtyper/trafikområder.Afholdes af prøvesagkyndig.	<ul style="list-style-type: none">Ansøger skal dokumentere viden /evner om klargøring og teknisk kontrol af køretøjet, færdselsregler, manøvrering af betydning for færdselsikkerhed.	<ul style="list-style-type: none">Prøvesagkyndig vurderer præstation.	<ul style="list-style-type: none">Kontrol af ansøgers identitet og dokumentation (ansøger afvises, hvis ikke OK).Hvis bestået: stamkort til politiet udfyldes og midlertidigt kørekort udstedes	<ul style="list-style-type: none">Klager henvendes i første omgang til pågældende politikreds, som træffer afgørelse i 1. instans. Denne afgørelse kan der klages over til Færdselsstyrelsen.	<ul style="list-style-type: none">De anførte medlemsstater kan træffe passende foranstaltninger for at sikre, at førere som ikke længere besidder de kundskaber/færdigheder kan få genopfrisket disse.
National lovgivning (supplerende)				<ul style="list-style-type: none">Kun 1 ansøger pr. prøve.	<ul style="list-style-type: none">Prøve i erhvervsmaassig personbefordring/kontrol erende køreprøve (ved frakendelse af førerretten) og Vejledende Helbrødsmaassig Køretest. (fysisisk/kognitiv nedsatte evner).	
Rigspolitiets interne retningslinjer				<ul style="list-style-type: none">Hvis ikke bestået: bedømmelseskema udlæveres.		

3. Regulering af området (6/7 – Krav til kontrol og tilsyn)

	Kvalitet og kontrol	Hvem	Varighed af tilsyn
EU lovgivning (mindste-krav)	<ul style="list-style-type: none">Tilsyn med udførelsen af arbejdet, efteruddannelse, formyede godkendelser, løbende faglige udvikling og regelmæssig kontrol af resultaterne af de køreprøver, som gennemføres.Tilsyn med prøvesagkyndiges udførelse af arbejdet, efteruddannelse, formyede godkendelse, løbende faglige udvikling og regelmæssig kontrol af resultaterne af de køreprøver, som de har gennemført.	<ul style="list-style-type: none">Den person eller det organ, der foretager tilsynet, skal være godkendt hertil af medlemsstaten.	<ul style="list-style-type: none">Et årligt tilsyn af aktør(er) på områdetEt 5-årligt tilsyn med hver enkelt prøvesagkyndig. Varighed på ½ dag.
National lovgivning (supplerende)	<ul style="list-style-type: none">Krav om kvalitetssikringsordning, der omfatter kontrol af prøvesagkyndige, herunder udførelse af arbejde, efteruddannelse og deres prøveresultater.		
Rigspolitiets interne retningslinjer	<ul style="list-style-type: none">Teoriprøveserier er ajourført/vedligeholdt.Teorilokal optfylder de fastsatte krav.Kvalitetsansvarlige skal årligt sende årsberetning til Rigspolitiets om tiltag til kvalitetforbedring.Køreprøvekvalitetssikringsprogram KKP til brug for vurdering af prøvesagkyndiges prøveresultater.Lokalt tilsyn med kvaliteten af arbejdet i forbindelse med gennemførelse af køreprøver, herunder sikre teoriprøvelokaler opfylder kravene mv.Centralt tilsyn ved at Rigspolitiets (politiskolen) fører årligt tilsyn med politikredsenes kvalitetssikringsarbejde.	<ul style="list-style-type: none">Der skal afvikles både lokalt og centralt tilsyn.Hver politikreds skal mindst have én kvalitetsansvarlig (kan varetage funktionen for op til 10 prøvesagkyndige).	<ul style="list-style-type: none">1. gang pr. kvartal fællesmøde i politikredsenes mhb. på erfaringsudveksling og sikring af ensartethed1. gang pr. halvår og i mindst en halv dag skal den kvalitetsansvarlige prøvesagkyndige overvære praktiske prøver med prøvesagkyndigeRigspolitiets fører et årligt tilsyn

3. Regulering af området (777 – delkonklusioner)

Delkonklusioner

- Transport, Bygnings- og Boligministeriet (Færdselsstyrelsen) er ressortansvarlig for national lovgivning og retningslinjer på området.
- Prøvesagkyndig må ikke være erhvervsaktiv som kørelærer.
- Prøvesagkyndig skal have gennemført uddannelse niveau 3 (gymnasial el. erhvervsfaglig).
- Uddannelse til øvrige kategorier (andre end B) kræver at man har været sagkyndig til B i mindst tre år.
- Beskikkelse er livslang
- Kontrol og tilsyn er ikke nødvendigvis en myndighedsopgave.



Konsekvenser for mulig udlicitering

- Behov for at samarbejde med Transport, Bygnings- og Boligministeriet i processen vedr. evt. udlicitering eller overdragelse til anden myndighed.
- Markedet for leverandører indsnævres som følge af sikring mod interessekonflikt (prøvesagkyndig må ikke samtidig være kørelærer). Dette ligger til hinder for mulige synergieffekter i form af, at kørelærere også varetager rollen som sagkyndige.
- Markedet for leverandører indsnævres som følge af krav om uddannelse niveau 3.
- Uddannelseskraav til øvrige kategorier kræver særlig planlægning og medfører risiko for, at privat(e) aktør(er) ikke kan imødekomme efterspørgsel umiddelbart efter udlicitering.
- Idet beskikkelse som sagkyndig er livslang, er gruppen af beskikkede prøvesagkyndige større end gruppen af nuværende erhvervsaktive prøvesagkyndige. Dette vil være en fordel ifm. udlicitering eller liberalisering.
- Kontrol og tilsyn er mulig at udlicitere og krav hertil er ikke nøje beskrevet i EU-lovgivning.
- National lovgivning skal tilpasses.
- Ingen større barrierer for udlicitering af området, men dog forventning om øget ressourceforbrug til kontrol og tilsyn.

- 1. Hovedpointer
- 2. Beskrivelse af opgaver og processer
- 3. Regulering af området
- **4. Økonomi**
- 5. HR-overvejelser
- 6. IT-systemer
- 7. Cases
- 8. Egnethed til udlisitering
- 9. Beskrivelse af scenarier
- Bilag a. Uddybende beskrivelse af opgaver

4. Økonomi (1/6 – bemanning af opgaver i dag)

Baggrund

- Med henblik på at kortlægge ressourcetbruget på køre- og teoriprøver samt fordelingen på faggrupper er der gennemført analyser af tidsregistreringsdata fra POLTID. Data fra POLTID er behæftet med en grad af usikkerhed. Det er ikke muligt på alle parametre at sammenholde data fra POLTID med data fra KKP (Kvalitetssikring af Køreprøver), der bl.a. viser antallet af elever, der har været til prøve. Dog følger sæsonudsving i prøveproduktion (KKP) og tidsforbrug (POLTID) hinanden nøje. Data vurderes derfor at være retvisende, om end ikke 100% nøjagtig.
- Data fra 2016 varierer ikke nævneværdigt fra tidligere år (er dog kun sammenholdt med 2015 i POLTID), med undtagelse af fordelingen af hvv. civile og politiuddannede. Her ses et skift i retning af flere civile prøvesagkyndige, som skyldes opgaveglidning, som fandt sted 2016, jf. antagelser vedr. data nedenstående.
- Se følgende slides for uddybning af sæsonudsving og fordeling af bemanning.

Kilder og antagelser

- Kilder:
 - POLTID data for 2016
 - Notat – "Opdatering af årsværkspriser, overhæd og medarbejdernes gennemsnitlige præsterede tid/effektive timer af 8/8-2015
- Tidtidsregistreringen er sket på aktiviteter, "som bruges på administration og udvikling af køre- og teoriprøver, herunder kvalitetssikring af køreprøver." Fordelingen af tidsforbrug imellem disse opgaver fremgår ikke.
- Grundet opgaveglidning, som skete i 2. og 3. kvartal i 2016, er data beregnet ud fra 4. kvartal 2016 og korrigeret for sæsonbettinget udsving i efterspørgsel. Tallet for 4. kvartal 2016 bærer dog præg af en høj grad af oplæring af nye sagkyndige. Antal personer angiver det antal personer, som i løbet af 4. kvartal 2016 har registreret tid på aktiviteten (korrigeret for højere efterspørgsel). Der er derfor væsentligt flere personer som i løbet af 2016 har registreret tid på aktiviteten, end det fremgår af data. Dette højere tal fremgår dog ikke, da det ikke er retvisende grundet opgaveglidning.
- Tallet vurderes endvidere retvisende. Idet det med beskeden difference stemmer med tal fra en rundspørge i kredsene foretaget af NFE.
- Et årsværk er beregnet som 1250 timer pr. årsværk. Jf. notat om opdatering af årsværkspriser.
- "Øvrige medarbejdere" udgøres primært af kontorsatte og i meget lille omfang af AC-medarbejdere.
- Ressourcetforbrug på uddannelse af prøvesagkyndige er ikke medregnet her

Fordeling af faggrupper

Hele 2016. AV og antal personer fordelt på faggrupper

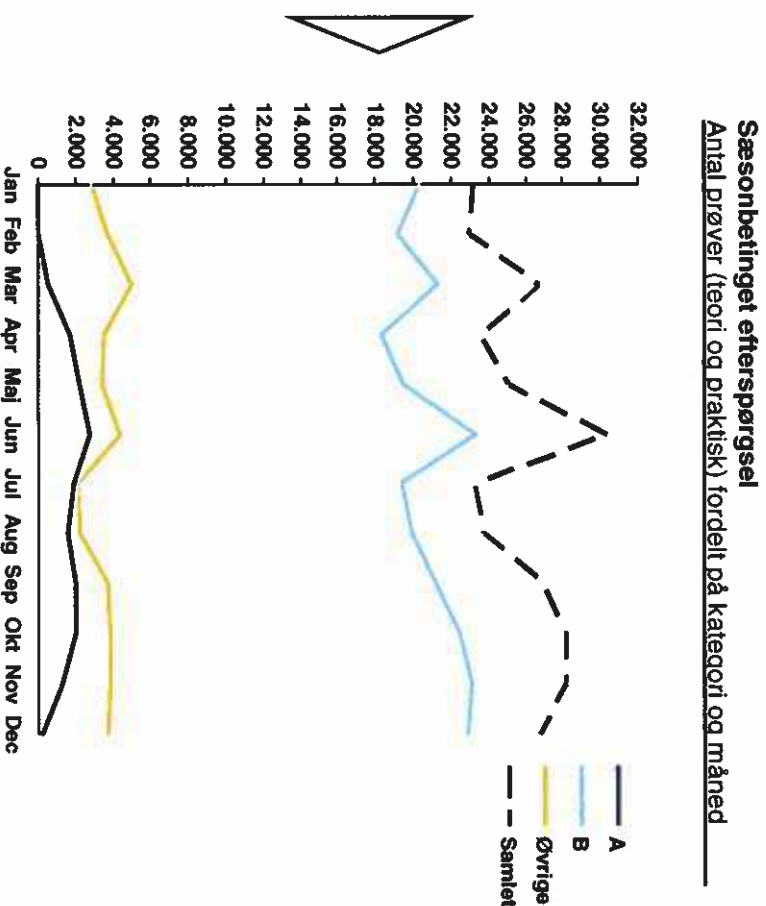
	AV	Antal personer
Polititjeneste- mænd	101	240
Prøvesagkyndige - Civile	109	115
Øvrige medarbejdere	7	12
I alt :	217	367

Varetagelse af opgaven er i dag præget af mange løst tilknyttede polititjenestemænd. Der er en kerne på ca. 90 AV, der udføres af fast tilknyttede polititjenestemænd, mens de resterende ca. 10 AV er fordelt på et stort antal af sponsorer (fremgår ikke af data, fremslået på dette slide, men af bagvedliggende data). Den administrative opgaveløsning kan varetages af 6 fuldtidsansatte med sporadisk bistand – heraf en lille del fra AC-medarbejdere

4. Økonomi (2/6 – sæsonbettinget udsving i efterspørgsel)

Baggrund

- Den sæsonbettingede efterspørgsel belyses, da smart arbejdstilrettelæggelse og viden om behov for prøvesagkyndige forudsætter kendskab til efterspørgslen på køreprøver- og teoriprøver.
- Der er markante udsving i efterspørgslen på prøver i løbet af året.
- Udsving i efterspørgslen på teoretiske og praktiske prøver følger hinanden nøje, så de illustreres samlet.
- Kategori A (motorcykel, knallert) adskiller sig ved at være mest efterspurgt i sommerhalvåret, og får derfor egen graf.
- Kategori B får egen graf, da den udgør ca. 80% af alle prøver.
- De resterende kategorier samles i én graf.



Udsvingene i efterspørgslen er sæsonbettingede og relativt forudsigelige. Det er derfor muligt at handle proaktivt i forhold hertil.

Der er behov for større bemanning i juni måned samt 4. kvartal, da den samlede prøveproduktion er størst her.

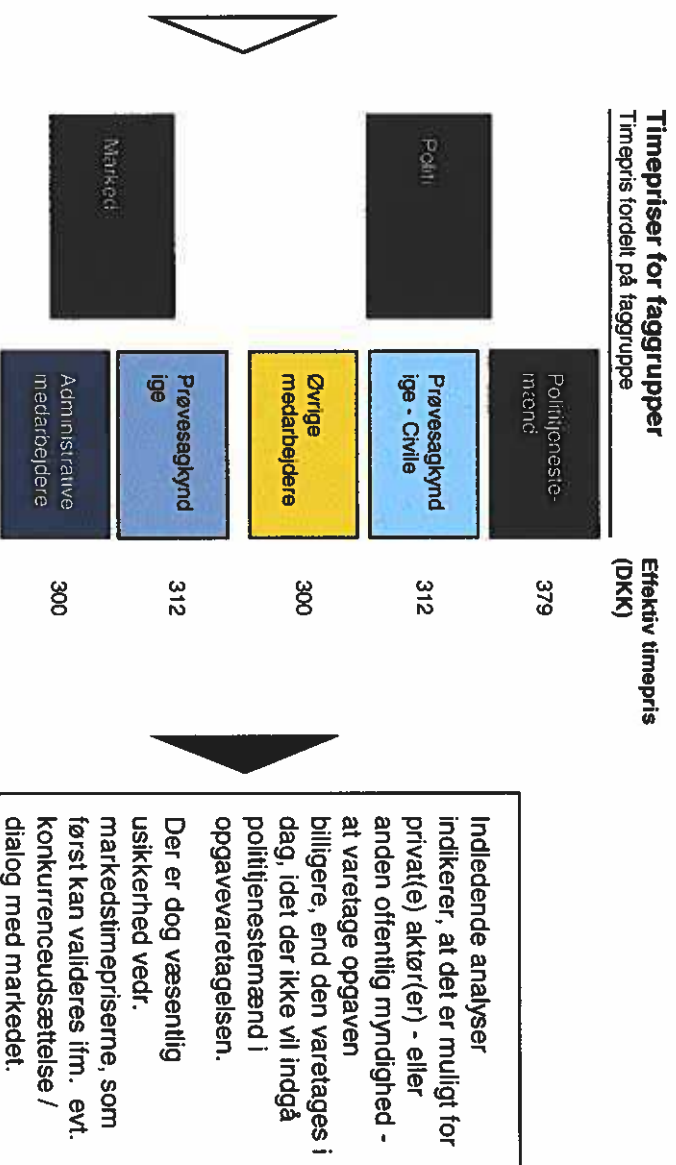
Kilder og antagelser

- Kilde:
 - KKP (Kvalitetssikring af Køreprøver), data for 2016
- Udsvingene i prøveproduktionen (antal afholdte prøver) antages at tilsvare udsvingene i efterspørgslen. Der er derfor ikke korrigeret iht. ventetider. Af denne grund kan den eksakte efterspørgsel ikke udelades af ovenstående, men kun de sæsonbettingede udsving.
- Data fra 2016 adskiller sig ikke nævneværdigt fra tidligere år og antages derfor at være repræsentativt, hvorfor efterspørgslen er relativt forudsigelig.

4. Økonomi (3/6 – faggrupperes timepriser)

Baggrund

- Timepriser for hhv. ansatte i politiet og for så vidt muligt tilsvarende faggrupper på markedet belyser, hvordan lønuddgifter til opgavevaretagelsen ser ud hhv. i dag og efter udløstøring.
- Lønuddgifter er særligt interessante, da opgavevaretagelsen kun i ringe grad kræver faciliteter og materiel.
- Tabellen til højre viser effektive timepriser* for de involverede faggrupper i politiet i dag, og de faggrupper som formodes at varetage opgaven efter udløstøring.
- Markedstimeprisen for prøvesagkyndige antages at være den samme som for civile prøvesagkyndige. Dette grunder i en antagelse om, at nyrekrutterede prøvesagkyndige kommer fra samme faggruppe som civile prøvesagkyndige, og derfor arbejder til samme timepris. Markedstimepriserne vil først kunne valideres ifm. dialog med markedet – både mht. valg af faggruppe til sammenligning og dennes reelle timepris.
- Timeprisen for civile prøvesagkyndige skal ses i lyset af, at det i visse kredse pt. er svært at fastholde denne medarbejdergruppe (if. afsnit 5 – HR-overvejelser).



Kilder og antagelser

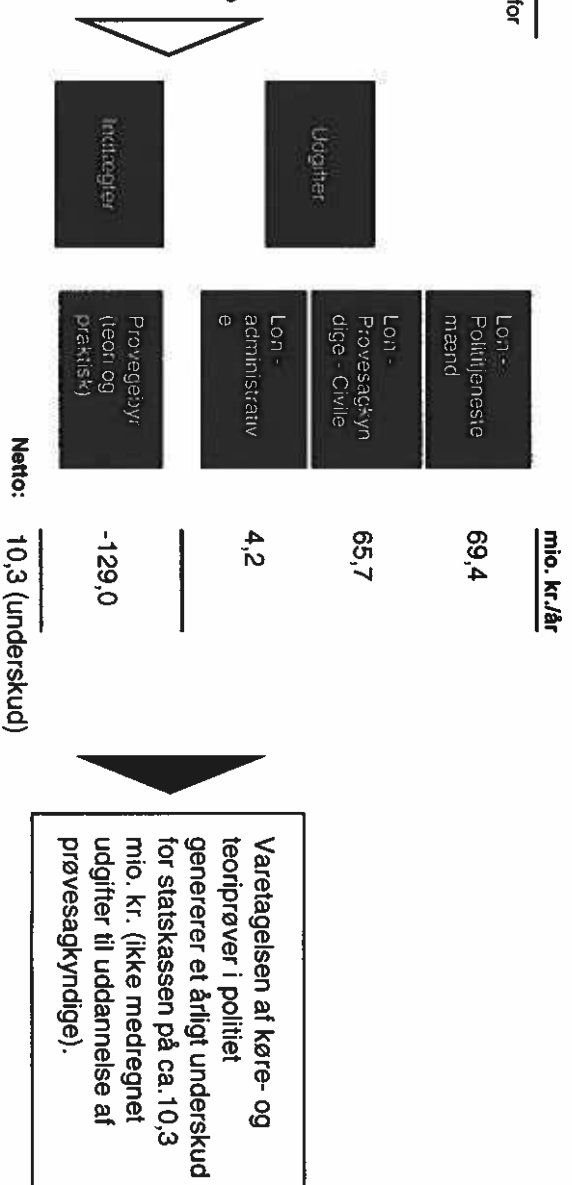
- Kilde: Notat – "Opdatering af årsværkspriser, overhead og medarbejderens gennemsnitlige præsterede tid/effektive tid" af 8/8-2015 (Politi)
- Timeprisen for øvrige medarbejdere er beregnet som timeprisen for kontormedarbejdere i politiet. Ligeledes er markedstimeprisen for administrative medarbejdere antaget at være den samme som for kontormedarbejdere i politiet.

*Effektive timepriser er beregnet ud fra en dækker over egentlig løn, over- og merarbejde samt pension. Altså eks. overhead. Der beregnes 1250 effektive timer/ÅV.

4. Økonomi (4/6 – overblik over økonomi i dag)

Baggrund

- Tabellen til højre giver et overblik over økonomien for statskassen vedr. afvikling af køre- og teoriprøver, som det så ud i 2016.
- Lønudgifterne er beregnet inkl. overthead, og indbefatter således faciliteter og materiel.
- Lønudgifterne er de primære udgifter til området.
- Området genererer en indtægt for statskassen. Denne er afhængig af antal afholdte prøver og betinget af de vedtagne gebyrer.
- Udgifter til uddannelse af prøvesagkyndige medregnes ikke her.
- Indtægter budgetteres på tiranslovens hovedkonto 11.23.02 (Bøder, parkeringsafgifter, salg af pas, køreprøver og kørekort mv.). Der er ikke overførselsadgang til politiets driftsbilling.



Kilder og antagelser

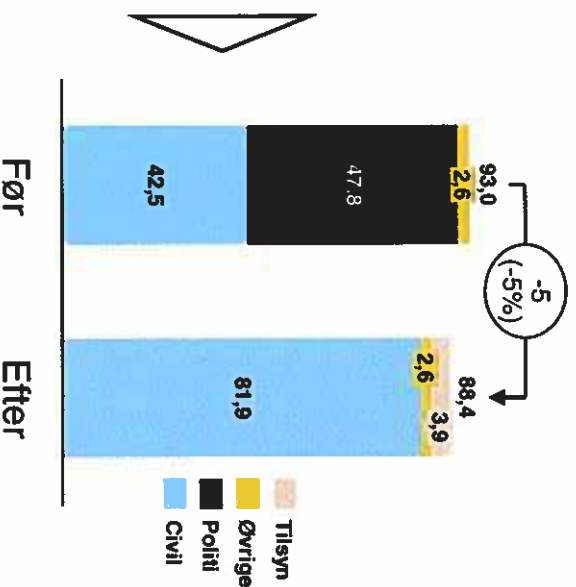
- Kilder:
 - Notat – "Opdatering af årsværkspriser, overthead og medarbejderes gennemsnitlige præsterede tid/effektive tid" af 8/8-2015 (Politi)
 - POLITID. Data for 2016 (jf. slide 1/6 i dette afsnit er data baseret på 4. kvartal 2016 og herefter korrigeret for udsyng i efterspørgsel)
 - Politiets regnskab, Navision. Data for 2016
- Lønnen for administrative medarbejdere er beregnet som lønnen for alle faggrupper, der har registreret timer på området, med undtagelse af politijævnestemænd og civile prøvesagkyndige.

4. Økonomi (5/6 – økonomi før og efter udlicitering)

Baggrund

- Baseret på fordelingen af medarbejdergrupper og disses effektive timepriser er det muligt at beregne, hvorvidt de samlede omkostninger til varetagelse af opgaven stiger eller falder efter udlicitering. Følgende forudsætninger er antaget:
 - Det påkrævede antal ÅV til varetagelsen af opgaven er ens for politi og privat(e) aktør(er)
 - Overheadpriser på medarbejdere er ens i Politiet og hos privat(e) aktør(er)
 - Tilsyn kræver 10ÅV* til samme effektive timepris som civile prøvesagkyndige, og denne post er kun relevant, hvis opgaven varetages af privat(e) aktører
 - Da lønudgifter og overhead er eneste variable, ligger usikkerheden i graden til højre primært i,
 - hvorvidt effektive timepriser for markedet er reviderede
 - hvorvidt overheadomkostninger for privat(e) aktør(er) vil ligge på samme niveau som hos politiet
 - hvorvidt 10ÅV til tilsyn er tilstrækkeligt
 - Det understreges, at her er tale om en indikation af, hvorvidt opgaven kan varetages til lavere omkostninger efter udlicitering, og ikke en faktisk beregning af omkostningerne hhv. før og efter udlicitering.
 - Om prøvegebyrerne ændres pba. ændrede omkostninger afhænger af modellen for udlicitering eller overdragelse, som endnu ikke er fastlagt.
 - Da her kun kigges på lønudgifter tager data ikke højde for evt. udgifter til udvikling af IT-system.

Omkostninger før og efter udlicitering Lønudgifter fordelt på faggrupper, mio. kr. pr. år



De lavere effektive timepriser på markedet indikerer umiddelbart, at det vil være muligt efter udlicitering opgaven billigere efter udlicitering eller, selv medregnet ressourcetilbrug på tilsyn med området. Timepriserne mangler dog at blive verificeret i dialog med markedet.

Modellen indikerer, at fuld intern opgavegildning til civile eller overdragelse til anden offentlig myndighed kan være den økonomisk mest fordelagtige løsning. Denne løsning giver dog ikke mulighed for, at borgere drager en fordel af øget konkurrence på markedet, hvilket muligvis vil give lavere ventetider og bedre pris og service. Desuden fordrer de sæsonbetingsde udsving i efterspørgslen en fleksibilitet i medarbejderstaben, som bedst understøttes af potentielle synergiefter hos privat(e) aktør(er).

Kilder og antagelser

- Kilder:
 - Notat – "Opdatering af årsværkspriser, overhead og medarbejdernes gennemsnitlige præsterede tid/effektive timer af 8/8-2015 (Polit)
 - POLITI, Data for 2016 (jf. side 1/6 i dette afsnit er data baseret på 4. kvartal 2016 og herefter korrigeret for udsving i efterspørgsel)
 - Danmarks Statistik, data for 2015
 - Effektiv timepris er eks. overhead. Der beregnes 1250 effektive timer/ÅV.
 - * på baggrund af erfaringer fra Statens Bilinspektion skønnes det, at tilsyn kræver ca. 10ÅV.
- Side 24 / 18. oktober 2017

POLITI

4. Økonomi (6/6 – delkonklusioner)

Delkonklusioner

- Løst tilknyttede medarbejdere udgør en stor del af opgaveløsningen i dag. Dette indikerer, at køre- og teoriprøver forstyrrer den daglige drift i kredsene grundet ressourcetræk.
- Den administrative del af opgaven kan varetages af ca. ZÅV.
- Sæsonudsving i opgaven er væsentlige, men forudsigelige.
- Effektive timepriser vurderes at være lavere hos privat(e) aktør(er) end hos politiet.
- Opgavevaretagelsen i politiet genererer et årligt underskud for statskassen på ca. 10,3 mio. kr.
- De samlede omkostninger til varetagelse af opgaven formodes at falde efter udlisning eller overdragelse til anden offentlig myndighed. Det er endnu uvist, om dette vil medføre sænkning af prøvegebyrer.



Konsekvenser for mulig udlisning

- Den samlede medarbejderstab kan holdes væsentligt mindre end hos politiet i dag ved at have flere fuldtidsansatte og færre løst tilknyttede medarbejdere. Dog må nogle løst tilknyttede medarbejdere forventes for at imødekomme sæsonbettinget stigning i efterspørgsel.
- Udlisning eller overdragelse til anden offentlig myndighed indikerer at være økonomisk rentabel, dog med større usikkerhedsfaktorer i grundlaget for beregningen, som bør verificeres i dialog med markedet.

- 1. Hovedpointer
- 2. Beskrivelse af opgaver og processer
- 3. Regulering af området
- 4. Økonomi
- **5. HR-overvejelser**
- 6. IT-systemer
- 7. Cases
- 8. Egnethed til udlisitering
- 9. Beskrivelse af scenarier
- Bilag a. Uddybende beskrivelse af opgaver

5. HR-overvejelser (1/1)

Ifm. udlicitering af området vil flere medarbejdergrupper være berørt. Her belyses hvilke risici, der ligger i udliciteringen set med et HR-perspektiv.

HR-relaterede risici

Der vurderes pt. at være udfordringer i nogle kredse med at fastholde de civile ansatte prøvesagkyndige.

Ved evt. udmelding om, at området udliciteres eller overdrages til anden offentlig myndighed kan dette problem forværres, hvorved politiet i transitionsperioden mellem udmelding og faktisk udlicitering vil kunne få problemer med at imødekomme efterspørgslen og må anvende flere politifaglige AV til opgaveløsningen, end tilfældet er i dag.

Håndtering af risici

Mulighederne for at håndtere denne risiko afhænger dels af, hvilken model for udlicitering der vælges, og dels af udestående juridiske afklaringer.

Der kigges primært på tre parametre for fastholdelse:

- Virksomhedsoverdragelse
- Fastholdesestillæg
- Kompetenceudvikling

Der er risiko for, at en udmelding om udlicitering eller overdragelse af området vil besværliggøre fastholdelse af de civile medarbejdere på området. Afklaring vedr. valg af scenarie samt lovgivning på området sætter rammerne for håndtering af denne risiko.

- 1. Hovedpointer
- 2. Beskrivelse af opgaver og processer
- 3. Regulering af området
- 4. Økonomi
- 5. HR-overvejelser
- **6. IT-systemer**
- 7. Cases
- 8. Egnethed til uddicitering
- 9. Beskrivelse af scenarier
- Bilag a. Uddybende beskrivelse af opgaver

6. IT-systemer (1/1 – IT-systemer brugt ifm. køre- og teoriprøver)

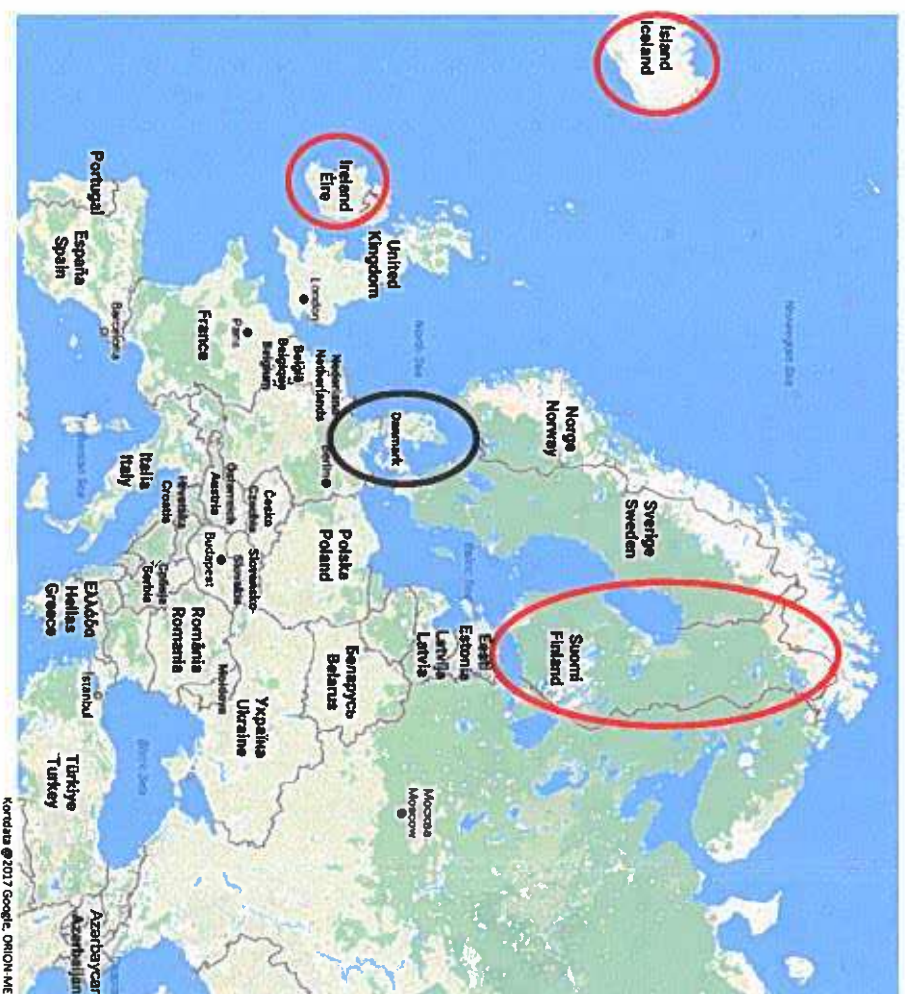
Følgende giver et overblik over de IT-systemer, politiet anvender ifm. varetagelse af køre- og teoriprøver. Dette overblik er vigtigt ifm. udlicitering, da det dels kan stille krav til privat(e) aktor(er) samt belyse politiets interesser vedr. fremtidig organisering.

IT-system	Beskrivelse
Bookingsystem	Bruges til at udbyde (Politi) og booke (kørelærere) køre- og teoriprøver. Ikke politiets system. Leveres af privat aktør: KOMBIT.
KKP	Kvalitetssikring af Køreprøver. Bruges til at registrere og monitorere data vedr. køre- og teoriprøver. Herunder udviklede prøver, dumpprocesser, sæsonudsving etc. Ejers af Rigspolitiet. Får data fra Bookingsystemet
Kørekortregistret	Her registreres oplysninger om kørekort udstedt af Rigspolitiet. Bruges til kørekortproduktion og anden sagsbehandling i forbindelse med kørekort. Tjener også som grundlag for politiets efterforskningsmæssige virksomhed. Der indhentes oplysninger fra Politiets Index-Register og CPR, og der sker samkøring med Det Centrale Kriminalregister. De prøvesagkyndige bruger kørekortregistret til kontrol af kørekortforhold i forbindelse med genertværelse.
Digitalt Teoriprøvesystem	Anvendes som pilotssystem i Hillerød og Køge og muliggør en digitaliseret prøveaflægelse

Det skal ifm. udlicitering eller overdragelse til anden offentlig myndighed sikres, at kørekortregistret vil få de fornødne data, så registret fortsat vil kunne anvendes til samme opgaver, som i dag. Pt. har politiet ikke et IT-system, som kan anvendes efter udlicitering. Der er derfor muligvis behov for at udvikle et nyt IT-system, hvilket vil afspejle sig i tidsperspektivet for udlicitering.

- 1. Hovedpointer
- 2. Beskrivelse af opgaver og processer
- 3. Regulering af området
- 4. Økonomi
- 5. HR-overvejelser
- 6. IT-systemer
- **7. Cases**
- 8. Egnethed til udlicitering
- 9. Beskrivelse af scenarier
- Bilag a. Uddybende beskrivelse af opgaver

7. Cases (1/6 - oversigt)



I dette afsnit belyses fire cases:

Først cases fra tre europæiske lande, der anvender private aktører til deres køre- og teoriprøver (Finland, Island, hvor privat aktør står for både køre- og teoriprøver samt Irland, hvor privat aktør står for teoriprøver og anden offentlig myndighed står for de praktiske køreprøver).

Efterfulgt den danske case om liberaliseringen af markedet for bilsyn.

7. Cases (2/6 - EU-Benchmark: Finland)

Baggrund

Den private aktør Aiovamma Oy har stået for køre- og teoriprøver i Finland siden 1999. Aiovamma Oy har kontrakt med "Finnish Transport Safety Agency - Trafi".

Aiovamma Oy er en del af A-Katsastus Group, som udbyder diverse bilinspektioner, registreringer og tilladelser – herunder kørekort. A-Katsastus Group er finsk, men opererer også i Estland, Letland, Polen og Sverige. Gruppen har også tidligere haft et bilsynsfirma i Danmark (A-inspektion A/S), men solgte dette i 2003.

Trafi og Aiovamma Oy indgik den nuværende aftale i juni 2015, som trådte i kraft den 1. januar 2016 og udløber den 31. december 2019. Kunden (Trafi) har ret til at forlænge kontrakten med maksimalt 3 år.

På årsbasis aftægges ca. 140.000 praktiske prøver i Finland (131.000* i DK) og ca. 144.000 teoriprøver** (120.000* i DK).

Procedurer for samarbejdet med firmaet Aiovamma Oy

Teoriprøve: Teoriprøvene er styret på baggrund af en detaljeret kontrakt mellem Trafi og Aiovamma Oy. Trafi udfører spørgsmåls til de skriftlige prøver. Derudover udfører Trafi detaljebeskrivelser af alle aspekter vedr. prøverne. Køreløven bestiller til prøve hos Aiovamma Oy på deres hjemmeside eller via telefon. Bagetter møder ølven hos Aiovamma og aflægger prøven på en iPad. Efter ølven har svaret på alle spørgsmålene, informeres ølven automatisk om resultatet af prøven.

Praksis: Den praktiske prøve er på samme måde som teoriprøvene styret af en kontrakt mellem Trafi og Aiovamma Oy. Trafi stiller uddannelseskraft til de prøvesagkyndige. Teoretiske og praktiske tests skal beståes, inden de anerkendes som prøvesagkyndige. Aiovamma Oy står for booking- og registreringssystemet i forbindelse med ansøgning om køreprøve. Køreprøver bestilles således hos Aiovamma Oy, som gennemfører prøverne og registrerer resultatet. Aiovamma er forpligtet til at lave oplægning på de prøvesagkyndige samt at udvikle de prøvesagkyndiges egne køreevner og uddanne de prøvesagkyndige regelmæssigt.

Tilsyn med privat aktør: Tilsynet foregår via statistikker som Trafi kontrollerer samt regelmæssige rapporter. Trafi kan også bede Aiovamma Oy om yderligere rapportering, hvis der er behov for dette. Derudover skal Aiovamma Oy selv kontrollere de prøvesagkyndige regelmæssigt. Aiovamma skal rapportere om egne kontrolresultater til Trafi hvert år.

Erfaringer

Iløje Den Danske Ambassade i Finland, som har haft kontakt med Trafi, fungerer samarbejdet som regel godt, og eventuelle problemer bliver løst i samarbejde mellem Trafi og Aiovamma Oy. Ventetiderne afhænger af lokaliteten og årstiden. Mest travlt er der under sommerperioden, hvor prøver for de tohjulede køretøjer (motorcykler, scootere, knallerter) bliver gennemført. I gennemsnit er ventetiden ca. 5-7 arbejdsdage.

Forbrugertfredsheden er overordnet meget høj, og dumppercentageen på teoriprøver er væsentligt lavere end i DK (ca. 10 pct. i Finland vs. ca. 30 pct. i DK). For praktiske prøver er dumppercentageen på niveau med Danmark (ca. 30 pct.).

*Note: Tallet er angivet udelukkende for prøver i kategori B

**Note: En afviklet teoriprøve defineres her som én person, der eksamineres.



7. Cases (3/6 - EU-Benchmark: Island)

Baggrund

Den private aktør Frumherfi har stået for teori- og køreprøver siden 2002. Regulatorer, prøvebeskrivelser, krav og indhold reguleres af "Icelandic Transport Authority- ICETRA", som Frumherfi har kontrakt med. Island har været inspireret af Finland i deres håndtering af teori- og køreprøver, hvis system man efterligne i 2002.

Procedurer for samarbejdet med firmaet Frumherfi

Teoriprøve: ICETRA udarbejder spørgsmål til de skriftlige og mundtlige prøver. Dette gælder for alle kategorier. Derudover udarbejder de detaljebeskrivelser af, hvordan og hvorledes alle aspekter vedrørende prøverne skal være og hvor der må afholdes prøver. Køreløven bestiller tid til prøve hos Frumherfi, møder hos dem og afbøger prøven. Herefter retter Frumherfi prøven og informerer eleven om resultatet.

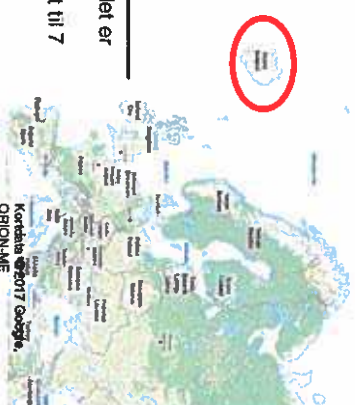
Praksis: ICETRA laver krav og fejlkataloger til bedømmelse ved de praktiske køreprøver. De stiller uddannelseskraft til de prøvesagkyndige. Prøvesagkyndige gennemgår teoretiske og praktiske tests, inden de anerkendes som prøvesagkyndige. Frumherfi står for booking- og registreringssystem ved ansøgning om køreprøve. Køreprøver bestilles således hos Frumherfi, der udfører dem og registrerer resultatet.

Tilsyn af privat aktør: Tilsynet består af et statistisk tilsyn og et tilsyn med selve udførelsen. Alle prøver registreres centralt, således de mindste detaljer fra prøverne kan ses: hvem, hvor, hvornår og med hvilket resultat. Der følges løbende med i resultater fra de enkelte kategorier, for de enkelte prøvesteder, køreprøvesagkyndige, kørelærere o.s.v. Måltal for bl.a. disse variable bliver kontrolleret mindst en gang om måneden, og hvis der er væsentlige afvigelser, beder ICETRA om forklaringer.

Vedrørende selve udførelsen af prøverne følges de enkelte køreprøvesagkyndige igennem mindst 7 praktiske prøver om året, hvor der ses på ruterne, der bliver kørt, vurdering af fejl i henhold til fejlkatalog, tidsforbrug, procedurer m.m.

Erfaringer fra samarbejdet

Itåge Holger Torp, Head of Drivers education and Licensing Section ved ICETRA i Island, er der ikke utilfredshed med systemet, som det er nu. Der kan dog stilles spørgsmål ved, om det er blevet billigere for forbrugeren, og hvorvidt serviceniveauet blevet højere. Tilsyn med udførelsen er mere omstændig end før, da prøver tidligere var på eget hovedkontor med eget personale. Maksimal ventetid er defineret til 7 arbejdsdage for både teori- og kørekort, hvilket overholdes på nær 1-2 gange om året, hvor det forlænges med enkelte dage.



7. Cases (4/6 - EU-Benchmark: Irland)

Baggrund

Irland er det den private aktør Prometic er ansvarlig for teoriprøver og den offentlige myndighed "Road Safety Authority" – RSA er ansvarlig for køreprøverne. Prometic har været ansvarlig for teoriprøver siden 2001. Prometic er et firma med base i USA (Baltimore, Maryland), som udbyder Educational Test Service (ETS). De opererer i mere end 160 lande, hvor de afholder og administrerer forskellige tests. Prometic har kontrakt med RSA. Den nuværende kontrakt udløber i juni 2017 og der er afholdt udbudsrunde i 2016, hvor Prometic vandt kontrakten for teoriprøver fire år mere.

Procedurer for samarbejdet med firmaet Prometric

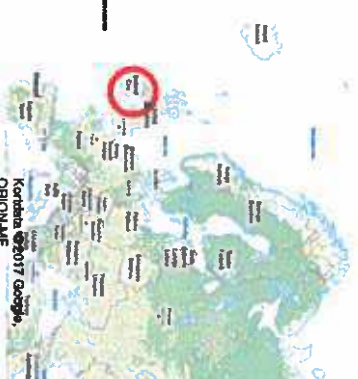
Teoriprøve: The Road Safety Authority- RSA sætter de overordnede krav til teoriprøverne med rådgivning fra Prometic. RSA udfører spørgsmål til de skriftlige og mundtlige prøver og er ansvarlig for vedligehold/ændringer af spørgsmål i prøven. Køreløven bestiller tid til prøve hos Prometic via Prometics bookingsystem. Prometic stiller lokaler til rådighed, retter prøven og informerer løven om resultatet.

Praksis: RSA er ansvarlig for køreprøven. RSA stiller krav til køreprøven og udfører den uden involvering af en privat aktør. Egne medarbejdere fra RSA står for afholdelse af køreprøven (ikke politen).

Tilsyn af privat aktør: Tilsynet foregår via statistikker, kontroller samt regelmæssige rapporter. Der afholdes bl.a. et månedligt møde med Prometic, hvor KPI'er mv. gennemgås.

Erfaringer fra samarbejdet

Itlige Declan Naughton, direktør hos RSA, fungerer samarbejdet godt. Undersøgelser viser høj kundetilfredshed og der er få klager. Der må max. være 2 ugers ventetid på teoriprøven fra kontraktens med Prometic og RSA har som mål, at der er maks. 10 ugers ventetid på den praktiske køreprøve. I øjeblikket er ventetiden på den praktiske køreprøve lidt længere end de 10 uger.



7. Cases (5/6 - Statens Bilinspektion)

Baggrund

Statens Bilinspektion er en interessant case, da området på flere parametre ligner køre- og teoriprøver, og at casen kan ses som et eksempel på en succesfuld liberalisering. I 1960 blev Statens Biltilsyn (senere Statens Bilinspektion – SBI) oprettet og havde blitsyn som ansvarsområde. I 1998 blev der vedtaget krav om periodisk syn af alle biler.

I 2004 vedtog folkettingen at liberalisere markedet for blitsyn samt, at SBI skulle søges solgt umiddelbart efter liberaliseringen. Den 1. januar 2005 blev blitsynmarkedet udsat for fri konkurrence (der var dog prisloft på 400 kr. pr. syn indtil 2007), og d. 17. januar 2005 blev SBI med sine 750 medarbejdere solgt til spanske AGBAR Group og blev en del af datterselskabet Applus+. På tidspunktet for salget var Danmark det eneste land i EU, hvor staten varetog opgaven med syn af køretøjer.

Siden salget har markedet udvidet sig fra 117 synshaller i SBI til ca. 420 synshaller fordelt på ca. 170 virksomheder, som foretager ca. 1,5 mio. blitsyn årligt.

Procedurer for samarbejdet med private synshaller

Færdselsstyrelsen godkender virksomheder til at foretage syn af køretøjer og fører tilsyn med godkendte slynsvirksomheder. Betingelserne for at etablere en slynsvirksomhed indbefatter blandt andet certificeret uddannelse, udstyr, ansvarforsikring, IT-udstyr til at indberette synsresultater og at virksomheden anvender et godkendt kvalitetsstyringssystem. Desuden gælder habilitetsforhold, der sikrer, at slynsvirksomheder ikke må syne køretøjer, hvis virksomheden har en særlig økonomisk interesse i synsresultatets udfald. Dette betyder i praksis blandt andet, at man ikke samtidig kan drive erhverv med reparation og syn af køretøjer.

Færdselsstyrelsens tilsyn er opdelt i dels administrative, dels praktiske tilsyn. Administrative tilsyn er kontrol af indberettede synsdata med særligt fokus på statistiske afvigelser heri, og praktiske tilsyn er uanmeldte besøg i virksomheden for kontrol af, at syn og omsyn gennemføres kvalitetsmæssigt tilfredsstillende. Færdselsstyrelsen bruger i alt ca. 15 årsvæk på kontrol og tilsyn, som finansieres af gebyrer på syn og omsyn.

For at fremme transparens på markedet administrerer Færdselsstyrelsen en smiley-ordning, der angiver niveauet af kontroller i den enkelte synshal. Jo dårligere smiley, des større risiko er der for, at den synede bil udlægges til et kontrolsyn.

Erfaringer

Forbrugertilfredsheden på området er steget siden liberaliseringen, pris, service, tilgængelighed og ventetider er forbedret. Antallet af synshaller er steget markant, og borgere har nu mulighed for selv at booke tid til syn, modsat tidligere, hvor de blev indkaldt. Det er også blevet muligt at få synet køretøjer i weekenden.

Der har dog været kritik af kontrol og tilsyn for at være ineffektiv, og andelen af blitsyn med fejl for at være for høj. Rigsrevisionen påpeger i rapport af 2008, at Færdselsstyrelsen ikke har "tilrettelagt sit tilsyn med blitsyn tilfredsstillende" og at departementet ikke har sikret, at dette tilsyn er effektivt. Det skal dog bemærkes, at der ikke findes data om kvaliteten på blitsyn før liberaliseringen til sammenligning med kvaliteten i dag, og at det derfor ikke kan siges, om kvaliteten er steget eller faldet.

Kilder: Trafik-, Bygnings- og Boligministeriets og Færdselsstyrelsens hjemmesider; Konkurrence- og Forbrugestyrelsen; Rigsrevisionen; Thy Blitsyn;

7. Cases (6/6 – delkonklusioner)

Delkonklusioner

- Udlicitering af Statens Bilinspektion vurderes at have været succesfuld, hvilket i høj grad skyldes, at markedskræfterne her har fået lov at virke.
- Kontrol og tilsyn med bilsyn udføres risikobaseret og med udgangspunkt i, at transparens på markedet er den mest effektive form for kontrolmekanisme.
- Udlicitering er er sket i andre EU-lande
- Den finske model med én stor privat aktør giver høj forbrugertilfredshed på et marked, der i størrelse minder om DK.



Konsekvenser for mulig udlicitering

- Cases fra andre EU-lande indikerer, at udlicitering eller anden offentlig myndighed er mulig.
- Erfaring indikerer, at service og pris bliver bedre som følge af udlicitering. Dog skal kontrol og tilsyn tilrettelægges nøje for at undgå utilstrækkelig kvalitet i opgaveløsningen.
- Risiko for, at markedsdannelsen på køre- og teoriprøver ikke er lige så succesfuld som ved bilsyn, da førstnævnte pt. genererer et underskud, hvor SBI genererede et overskud.
- Udlicitering er mulig iht. EU-lovgivning.
- Der er erfaringer at drage fra både fra privatisering af køre- og teoriprøver i andre EU-lande og fra bilsyn i Danmark, hvor særligt Statens Bilinspektion og den finske model er interessant.

- 1. Hovedpointer
- 2. Beskrivelse af opgaver og processer
- 3. Regulering af området
- 4. Økonomi
- 5. HR-overvejelser
- 6. IT-systemer
- 7. Cases
- **8. Egnethed til udllicitering**
- 9. Beskrivelse af scenarier
- Bilag a. Uddybende beskrivelse af opgaver

8. Egnethed til udlicitering (1/1)

Baggrund

- I forbindelse med screening af potentielle emner for overdragelse til privat(e) aktør(er) blev der opstillet en række parametre for indledningsvis vurdering af områdets egnethed. Disse parametre er inddelt i tre kategorier: Volumen, formålsopnåelse og realiserbarhed.
- For indledningsvis at vurdere om området er egnet til udlicitering eller liberalisering, vurderes området på parametrene under realiserbarhed (jf. bilag A) på baggrund af den viden, der er tilgængel på området.
- I boksen til højre ses opsummeringen af pointerne af denne vurdering.

Egnehedsvurdering

- Opgaven har en volumen på 217 årsværk, heraf 101 politårsværk.
- Opgaven er spredt geografisk over hele landet på ca. 90 byer, hvilket umiddelbart gør opgaven mindre attraktiv for visse potentielle privat(e) leverandør(er), men ikke vurderes at være en hindring.
- Udsving i efterspørgsel er sæsonbestemte og kan forudsiges, hvilket vurderes at gøre opgaven mere attraktiv for privat(e) aktør(er).
- Opgaven kan afgrænses klart og tydeligt med baggrund i dels retsgrundlaget og dels i praksis på området.
- Prøvesagkyndige skal have bestået uddannelse niveau 3 (gymnasial eller erhvervsfaglig), hvilket kan besværliggøre rekrutteringen. Det vurderes ikke at være en hindring, om end der aktuelt vurderes at være udfordringer med fastholdelse af civile prøvesagkyndige i visse kredse.
- Der er behov for at udvikle et IT-system til at sikre transparens på markedet. Dette vil enten kunne gøres af en enkelt stor privat aktør eller af politier eller anden offentlig myndighed som led i markedsliggørelse af området, så vurderes ikke at være hindring.
- Der findes ingen eksisterende leverandører, men det vurderes, at disse vil kunne etablere sig. Bl.a. er kørelærere, nuværende civilt ansatte prøvesagkyndige i politier samt syms- og omsynsvirksomheder mulige leverandører. Grundet EU-retskrav må erhvervsaktive kørelærere ikke være prøvesagkyndige. Skal kørelærere være leverandører, kræver det derfor, at de opgiver deres nuværende erhverv.
- Der er tale om en forvaltningsretlig afgørelse. Der kræves derfor lov hjemmel for at uddelgere afgørelsen, og der stilles krav til evr. privat(e) aktør(er) om overholdelse af forvaltningsloven.
- Udlicitering indikeres at være økonomisk rentabel.
- Erfaringer fra Statens Bilinspektion og andre EU-lande, særligt Finland, viser, at udlicitering er mulig og sandsynligvis vil kunne komme borgere til gavn i form af bedre priser og service. Se følgende slides for cases.
- Der er risiko for produktionsstab i transitionsperioden. Udlicitering/liberalisering forventes på sigt at kunne skabe bedre sammenhæng mellem udbud og efterspørgsel. De identificerede løsninger kræver dog forberedelse og vil således ikke kunne løse de aktuelle udfordringer med lange ventetider på kort sigt.

Alt i alt vurderes området egnet til udlicitering, liberalisering eller overdragelse til anden offentlig myndighed. Udvikling af et IT-system som led i en markedsliggørelse vurderes at være en forudsætning.

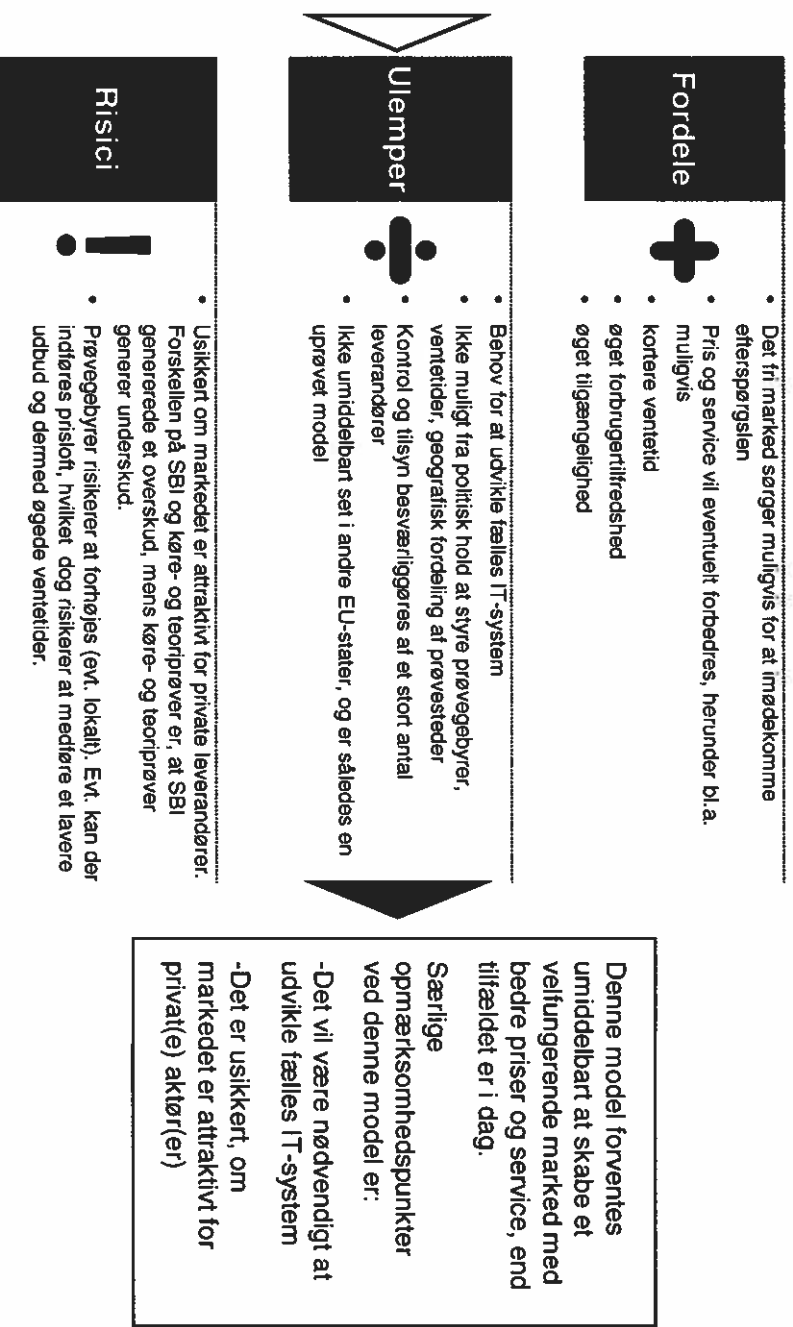
- 1. Hovedpointer
 - 2. Beskrivelse af opgaver og processer
 - 3. Regulering af området
 - 4. Økonomi
 - 5. HR-overvejelser
 - 6. IT-systemer
 - 7. Cases
 - 8. Egnethed til udlicitering
 - **9. Beskrivelse af scenarier**
- Bilag a. Uddybende beskrivelse af opgaver

9. Beskrivelse af scenarier (1/3 – Statens Bilinspektion-modellen)

Baseret på viden om området og på de gennemgæede cases, vurderes det indledningsvist, at slutscenariet (efter udflictering) vil ligne enten markedet for bilsyn i Danmark med mange aktører, eller den finske model med én eller få store private udbydere af køre- og teoriprøver. Desuden er overdragelse til anden offentlig myndighed en mulighed.

Baggrund

- Liberalisering af markedet og sikring af overkommelige barrierer for at blive synsvirksomhed (bl.a. godkendelse af Færdselsstyrelsen og kapitalkrav) vurderes at have skabt et velfungerende marked for bilsyn, hvor bl.a. priser og service på er forbedret. Kontrol og tilsyn vurderes effektivt at kunne ske gennem egenkontrol og transparens på markedet.
- Markedsmodellen er i dette scenarie et marked med mange private aktører og fri prisdannelse, hvorved markedskræfterne vil bestemme pris og serviceniveau. Et sådant marked er betinget af, at der ikke er store barrierer for at komme ind på markedet.
- Der er behov for kontrol og tilsyn, hvilket umiddelbart vurderes at ske mest effektivt gennem egenkontrol og transparens på priser, dumpcentrer og overholdelse af gældende regler. Hertil vil der være behov for at udvikle et IT-system, der understøtter denne transparens.

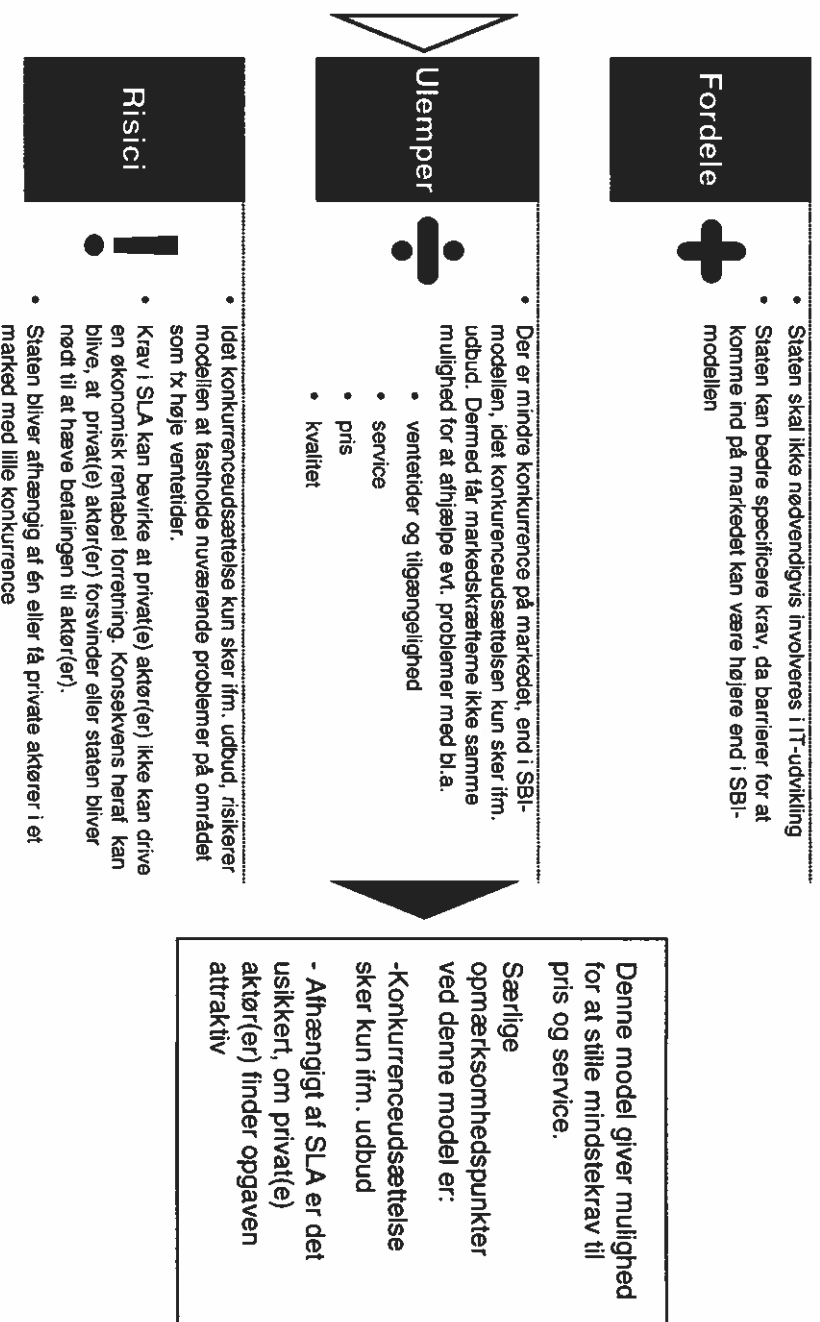


9. Beskrivelse af scenarier (2/3 – Den finske model)

Baseret på viden om området og på de gennemgaaede cases, vurderes det indledningsvist, at slutscenariet (efter udlisitering) vil ligne enten markedet for bilsyn i Danmark med mange aktører, eller den finske model med en eller få store private udbydere af køre- og teoriprøver. Desuden er overdragelse til anden offentlig myndighed en mulighed.

Baggrund

- Finske Ajovalma OY er eneste leverandør af køre- og teoriprøver og har kontrakt med den finske pendant til Færdselsstyrelsen - Trafi. Der er høj forbrugertilfredshed og lave ventetider.
- Markedsmodellen er i dette scenarie et marked med én eller få store leverandør. Leverandør er bundet af kontrakten med staten, som vil indeholde en SLA på bl.a. ventetider og pris.
- Der er behov for kontrol og tilsyn, hvilket sker mest effektivt gennem egenkontrol. Da der kun er én eller få udbydere, vil der i dette scenarie ikke være samme krav til IT-undersøttelse, og evt. IT-udvikling vil kunne foretages af udbyderen.



9. Beskrivelse af scenarier (3/3 – delkonklusioner)

Delkonklusioner

- Statens Bilinspektion-modellen forventes umiddelbart at skabe et velfungerende marked med bedre priser og service, end tilfældet er i dag.
- Den finske model giver mulighed for at stille mindstekrav til pris og service.
- Desuden er overdragelse til anden offentlig myndighed en mulighed.



Konsekvenser for mulig udlisicering

- Der udestår yderligere afklaringer, inden det kan besluttes, hvilken model, der er mest attraktiv.

- 1. Hovedpointer
- 2. Beskrivelse af opgaver og processer
- 3. Regulering af området
- 4. Økonomi
- 5. HR-overvejelser
- 6. IT-systemer
- 7. Cases
- 8. Egnethed til udlicitering
- 9. Beskrivelse af scenarier
- Bilag a. Uddybende beskrivelse af opgaver

Bilag a: Uddybende beskrivelse af opgaver (1/6)

Overordnet kategori	Under-kategorier	Beskrivelse af opgaver	Tid pr. eksamen		Antal byer m. prøver	Efterspørgsel (sæson)	Særlige udd. krav	IT/teknisk forudsætning
			rede pr. år	(min)				
A - MC	A (stor MC)	Teori	• 5.727	• 75	• 43	• Aktivitet april – nov. Størst i juni.	• Efteruddannelse 5dage/2år	• Adgang til passende lokale inkl. teknik
		Prakti sk	• 5.180	• 55	• 47	• Samme som ovenstående	• Egenkørsel 5dage/5år	• Adgang til relevant køretøj 1 gang hvert 5. år
	A1 (lille MC)	Teori	• 610	• 75	• 41	• Samme som ovenstående	• Efteruddannelse 5dage/2år	• Adgang til passende lokale inkl. teknik
		Prakti sk	• 512	• 55	• 44	• Samme som ovenstående	• Egenkørsel 5dage/5år	• Adgang til relevant køretøj 1 gang hvert 5. år
	A2 (melle m MC)	Teori	• 1.776	• 75	• 43	• Samme som ovenstående	• Efteruddannelse 5dage/2år	• Adgang til passende lokale inkl. teknik
		Prakti sk	• 1.614	• 55	• 46	• Samme som ovenstående	• Egenkørsel 5dage/5år	• Adgang til relevant køretøj 1 gang hvert 5. år
	AM (lille knalle rt)	Teori	• 124	• 75	• 28	• Samme som ovenstående	• Efteruddannelse 5dage/2år	• Adgang til passende lokale inkl. teknik
		Prakti sk	• 0	• 0	• 0	• Samme som ovenstående	• Egenkørsel 5dage/5år	• Adgang til relevant køretøj 1 gang hvert 5. år

Bilag a: Uddybende beskrivelse af opgaver (2/6)

Overordnet kategori	Under-kategorier	Beskrivelse af opgaver	Tid pr.		Antal byer m. prøver (sæson)	Efterspørgsel	Særlige udd. krav	IT/teknisk forudsætning	
			eksamine rede pr. år	eksamen (min)					
A: M/C	A1 udvid til A2	Teori	• 0	• 0	• 0	• Aktivitet april – nov. Størst i juni.	• Efteruddannelse 5dage/2år	• Adgang til passende lokale inkl. teknik	
		Prakti sk	• 172	• 55	• 39	• Samme som ovenstående	• Egenkørsel 1x/5år	• Adgang til relevant køretøj 1 gang hvert 5. år	
	A2 udvid til A	Teori	• 0	• 0	• 0	• Samme som ovenstående	• Efteruddannelse 5dage/2år	• Adgang til passende lokale inkl. teknik	
		Prakti sk	• 349	• 55	• 42	• Samme som ovenstående	• Egenkørsel 1x/5år	• Adgang til relevant køretøj 1 gang hvert 5. år	
	B: Bll	B	Teori	• 119.012	• 75	• 47	• Størst i juli og 4. kvartal.	• Efteruddannelse 5dage/2år	• Adgang til passende lokale inkl. teknik
			Prakti sk	• 131.364	• 45	• 70	• Samme som ovenstående	• Egenkørsel 5dage/5år	• Adgang til relevant køretøj 1 gang hvert 5. år
		B/E	Teori	• 0	• 0	• 0	• Samme som ovenstående	• Efteruddannelse 5dage/2år	• Adgang til passende lokale inkl. teknik
			Prakti sk	• 9.611	• 45	• 60	• Samme som ovenstående	• Egenkørsel 5dage/5år	• Adgang til relevant køretøj 1 gang hvert 5. år

Bilag a: Uddybende beskrivelse af opgaver (3/6)

Overordnet kategori	Under-kategorier	Beskrivelse af opgaver	Eksamine rede pr. år	Tid pr. eksamen (min)	Antal byer m. prøver (sæson)	Efterspørgsel	Særlige udd. krav	IT/teknisk forudsætning		
B - BII	B+	Teori	• Ingen teoretisk prøve	• 0	• 0	• Størst i juli og 4. kvartal.	• Efteruddannelse 5dage/2år	• Adgang til passende lokale inkl. teknik		
		Prakti sk	• Kontrol og medkørsel ved afvikling	• 12	• 55	• 4	• Samme som ovenstående	• Egenkørsel 5dage/5år	• Adgang til relevant køretøj 1 gang hvert 5. år	
	B- Erhve tv	Teori	• Ingen teoretisk prøve	• 2.658	• 0	• 0	• Samme som ovenstående	• Efteruddannelse 5dage/2år	• Adgang til passende lokale inkl. teknik	
		Prakti sk	• Kontrol og medkørsel ved afvikling	• 2.451	• 65	• 63	• Samme som ovenstående	• Egenkørsel 5dage/5år	• Adgang til relevant køretøj 1 gang hvert 5. år	
	C- fastbil	C	Teori	• Kontrol og tilstedeværelse ved afvikling	• 4.805	• 75	• 35	• Størst i marts. lav i juli. Ellers jævn.	• Efteruddannelse 5dage/2år	• Adgang til passende lokale inkl. teknik
			Prakti sk	• Kontrol og medkørsel ved afvikling	• 3.924	• 65	• 45	• Samme som ovenstående	• Egenkørsel 5dage/5år	• Adgang til relevant køretøj 1 gang hvert 5. år
C/E		Teori	• Kontrol og tilstedeværelse ved afvikling	• 3.042	• 65	• 33	• Samme som ovenstående	• Efteruddannelse 5dage/2år	• Adgang til passende lokale inkl. teknik	
		Prakti sk	• Kontrol og medkørsel ved afvikling	• 2.800	• 45	• 43	• Samme som ovenstående	• Egenkørsel 5dage/5år	• Adgang til relevant køretøj 1 gang hvert 5. år	

Bilag a: Uddybende beskrivelse af opgaver (4/6)

Overordnet kategori	Under-kategorier	Beskrivelse af opgaver	Tid pr. eksamen		Antal byer m. prøver (sæson)	Efterspørgsel	Særlige udd. krav	IT/teknisk forudsætning	
			eksamine rede pr. år	(min)					
C- EASTDI 1	C1	Teori	• 13	• 75	• 2	• Størst i marts, lav i juli. Ellers jævn.	• Efteruddannelse 5dage/2år	• Adgang til passende lokale inkl. teknik	
		Prakti sk	• 3	• 65	• 1	• Samme som ovenstående	• Egenkørsel 5dage/5år	• Adgang til relevant køretøj 1 gang hvert 5. år	
		Teori	• 2	• 75	• 2	• Samme som ovenstående	• Efteruddannelse 5dage/2år	• Adgang til passende lokale inkl. teknik	
		Prakti sk	• 0	• 65	• 1	• Samme som ovenstående	• Egenkørsel 5dage/5år	• Adgang til relevant køretøj 1 gang hvert 5. år	
		Teori	• 1.992	• 75	• 35	• Jævn fordeling. Dyk i jan, juli og august	• Efteruddannelse 5dage/2år	• Adgang til passende lokale inkl. teknik	
		Prakti sk	• 1.770	• 65	• 45	• Samme som ovenstående	• Egenkørsel 5dage/5år	• Adgang til relevant køretøj 1 gang hvert 5. år	
	D- Bus	D	Teori	• 122	• 75	• 16	• Samme som ovenstående	• Efteruddannelse 5dage/2år	• Adgang til passende lokale inkl. teknik
			Prakti sk	• 92	• 45	• 17	• Samme som ovenstående	• Egenkørsel 5dage/5år	• Adgang til relevant køretøj 1 gang hvert 5. år
			Teori						
		D/E	Teori						
			Prakti sk						
			Teori						

Bilag a: Beskrivelse af opgaver (5/6)

Overordnet kategori	Under-kategorier	Beskrivelse af opgaver	Tid pr.		Antal byer m. prøver (sæson)	Efterspørgsel	Særlige udd. krav	IT/teknisk forudsætning
			eksamine rede pr. år	eksamen (min)				
D- Bus	D1	• Teori	• 22	• 75	• 3	• Jævn fordeling. Dyk i jan, juli og august	• Efteruddannelse 5dage/2år	• Adgang til passende lokale inkl. teknik
		• Prakti sk	• 16	• 65	• 3	• Samme som ovenstående	• Egenkørsel 5dage/5år	• Adgang til relevant køretøj 1 gang hvert 5. år
	D1/E	• Teori	• 7	• 75	• 3	• Samme som ovenstående	• Efteruddannelse 5dage/2år	• Adgang til passende lokale inkl. teknik
		• Prakti sk	• 6	• 65	• 3	• Samme som ovenstående	• Egenkørsel 5dage/5år	• Adgang til relevant køretøj 1 gang hvert 5. år
	D- Erhve rv	• Teori	• 2.849	• 75	• 35	• Samme som ovenstående	• Efteruddannelse 5dage/2år	• Adgang til passende lokale inkl. teknik
		• Prakti sk	• 2.058	• 65	• 41	• Samme som ovenstående	• Egenkørsel 5dage/5år	• Adgang til relevant køretøj 1 gang hvert 5. år
	D1- Erhve rv	• Teori	• 3	• 75	• 1	• Samme som ovenstående	• Efteruddannelse 5dage/2år	• Adgang til passende lokale inkl. teknik
		• Prakti sk	• 1	• 65	• 1	• Samme som ovenstående	• Egenkørsel 5dage/5år	• Adgang til relevant køretøj 1 gang hvert 5. år

Bilag a: Uddybende beskrivelse af opgaver (6/6)

Overordnet kategori	Under-kategorier	Beskrivelse af opgaver	Tid pr.		Antal byer m. prøver	Forudsigtelighed i opgave (sæson)	Særlige udd. krav	IT/teknisk forudsætning	
			eksamen	(mln)					
T/M = Traktori / Motor redsk ab	T/M	Teori	• 2030	• 75	• 52	• Dyk i juli + aug. Størst i 4. kvartal.	• Efteruddannelse 5dage/2år	• Adgang til passende lokale inkl. teknik	
		Prakti sk	• Kontrol og medkørsel ved afvikling	• 1984	• 65	• 62	• Dyk i juli + aug. Størst i 4. kvartal.	• Egenkørsel 5dage/5år	• Adgang til relevant køretøj 1 gang hvert 5. år
			• Kontrol og tilstedeværelse ved afvikling						