



Till Ålands lagting

Granskning av Fordonsmyndigheten

Innehåll

1. Sammanfattning	2
2. Inledning	3
2.1. Granskningens syfte, omfattning, metodik och avgränsning	3
2.2. Lagstiftning och styrdokument	3
3. Organisation och personal	3
4. Verksamheten	5
5. Sektionerna	7
5.1. Registersektionen	7
5.2. Besiktningsssektionen	7
5.3. Körkortssektionen	9
6. Övrigt	11

1. Sammanfattning

Syftet med granskningen har varit att utreda om Fordonsmyndigheten (FMÅ) bedriver sin verksamhet effektivt och ändamålsenligt och i enlighet med tillämpliga styrdokument och lagstiftning.

Följande slutsatser kan lyftas fram:

- Verksamheten är sårbar eftersom det inte finns tillräckligt med backup för vissa nyckelfunktioner.
- Landskapslagstiftningen behöver förtydligas på vissa områden och harmoniseras med lagstiftningen i närområdena.
- Avtalet gällande registerbrickor behöver förnyas och upphandling av registerbrickor borde göras.
- Man har behov av behöriga resurser inom besiktningen, men de höga utbildningskraven och utbudet av behörig personal är begränsat vilket är utmanande vid nyrekrytering.
- Förfarandet med preliminärbokade besiktningstider gagnar kunden som inte behöver ha koll på besiktningensintervall för periodiska besiktningar. Däremot medger systemet med tre månaders planering inte flexibilitet. Resurserna binds för tre månader framåt varvid det för kunder, som har behov av akuta besiktningstider eller vill boka/omboka en tid, framstår som att det inte finns besiktningstider inom en överskådlig framtid.
- Man behöver ta ställning till hurdana åtgärder gällande no-show som kunde vidtas för att minska den administrativa bördan och undvika ineffektiv användning av den hårt belastade besiktningenskapaciteten.
- Det finns behov av förbättring av utrymmen och utrustning för att genomföra teoriprov.
- Myndigheten har fortfarande stora digitala utmaningar inom körkortssektionen. Processerna som borde digitaliseras har kartlagts och det konkreta arbetet borde inledas så fort som möjligt.
- Den nuvarande plattformen för fordonsregister, kassa och bokningssystem är föråldrad och systemstödet är begränsat, vilket är en risk för verksamheten. Arbetet med ett nytt system behöver inledas så fort som möjligt.
- Om myndigheten framöver förväntas generera ett överskott kan både höjda avgifter och minskade kostnader bli nödvändiga för att täcka underskott föranledda av avskrivningar.

2. Inledning

2.1. Granskningens syfte, omfattning, metodik och avgränsning

Syftet med granskningen har varit att utreda om Fordonsmyndigheten (FMÅ) bedriver sin verksamhet effektivt och ändamålsenligt och i enlighet med tillämpliga styrdokument och lagstiftning. Granskningen omfattar hela myndigheten.

Intervjuer har hållits med personal vid myndigheten. Finansiella uppgifter har granskats på basen av årsredovisningar och i Hypergene.

Granskningen har avgränsats till myndighetens kärnverksamhet inom de olika sektionerna. Verksamhet av mindre omfattning, som t.ex. plombering, färdskrivare och vattenfarkostregistret har granskats endast övergripande eller inte alls.

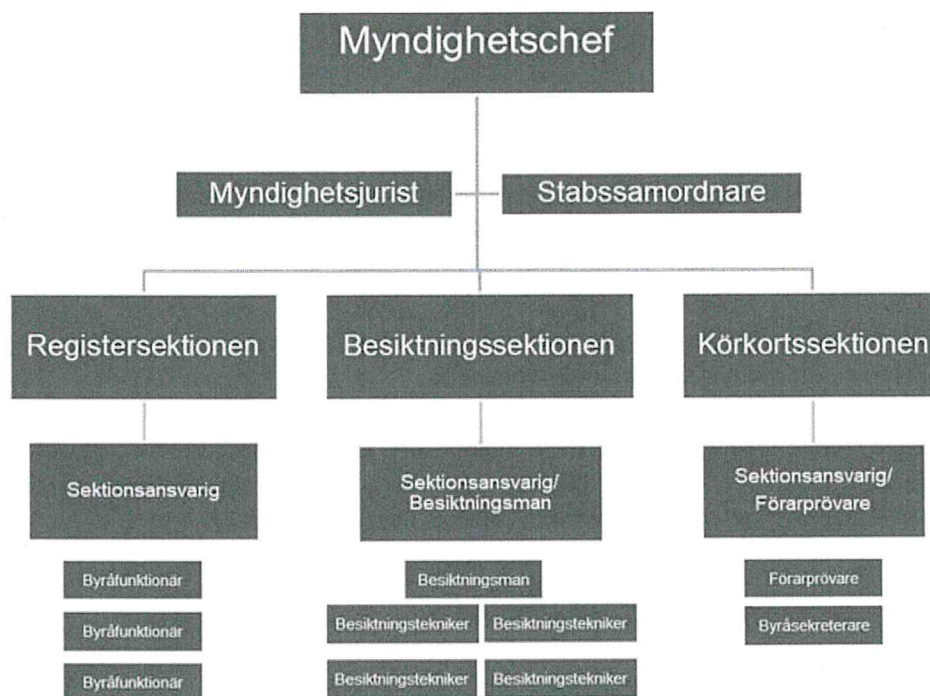
2.2. Lagstiftning och styrdokument

- landskapslag (2018:8) om Fordonsmyndigheten
- landskapslag (1993:19) om besiktning och registrering av fordon
- landskapslag (2018:3) om ändring av landskapslagen om besiktning och registrering av fordon
- körkortslag (2015:88) för Åland
- landskapslag (2015:89) om trafikskolor
- landskapsförordning (2015:95) om förarutbildning
- landskapslag (2017:29) om vattenfarkoster
- Europaparlamentets och Rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort ("körkortsdirektivet")
- Europaparlamentets och Rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG ("besiktningsdirektivet")
- arbetsordning för Fordonsmyndigheten
- förslag till Ålands budget
- anvisningar för verkställande av budgeten
- landskapets tjänstekollektivavtal

3. Organisation och personal

Fordonsmyndigheten är en fristående myndighet underställd landskapsregeringen. Landskapslag om Fordonsmyndigheten trädde i kraft den 1.5.2018 varvid den tidigare Motorfordonsbyrån ombildades till en egen myndighet, Fordonsmyndigheten (FMÅ).

Myndigheten leds av en myndighetschef. Tjänsten inrättas och tillsätts av landskapsregeringen. Tjänsten kan tillsättas på viss tid. Tjänsten som myndighetschef har sedan 17.1.2022 skötts av tre olika personer som tillförordnad eller ställföreträdande myndighetschef. Nuvarande myndighetschef utnämndes från den 1.1.2024. Behörighetskrav för myndighetschefen är examen som motsvarar minst 4 års heltidsstudier vid universitet eller högskola som är erkänd av en nationell utbildningsmyndighet. Examen ska ha en för tjänsten lämplig inriktning.



Vid myndigheten finns 16 inrättade tjänster, varav 15 är tillsatta. Personalomsättningen har varit stor de senaste åren, främst inom register- och besiktningssektionen.

Till ledningsgruppen hör förutom myndighetschefen även myndighetsjuristen, stabssamordnaren samt ansvariga för de tre olika sektionerna.

Ledningsgruppen håller möten tre gånger per månad och personalmöten hålls en timme varje månad. Stabssamordnaren har avstämning med myndighetschefen en gång per vecka. Två gånger per år försöker man hålla personal/rekreationsdagar. På grund av verksamhetens karaktär är det svårt att lösgöra personalen för möten och rekreationsdagar. De månatliga personalmötena om en timme upplevs som alltför lite.

Av LL om fordonsmyndigheten framgår att landskapsregeringen på förslag av FMÅ eller på eget initiativ kan tillsätta ett sakkunnigråd. Myndigheten har hittills inte tagit initiativ till detta eftersom det inte har ansetts nödvändigt eller relevant.

Arbetstiden är samma för alla och ingen tidsstämpling görs. Stabssamordnaren är frånvarorapportör. Övertid rapporteras på krysslista som godkänns av sektionsansvarig och myndighetschefen innan utbetalning. Tillfälliga inhoppare rapporterar sin arbetstid enbart på krysslista.

Sedan början av 2023 har myndigheten en egen jurist som bl.a. ansvarar för avtal, fungerar som lagtolkningsstöd till övrig personal och arbetar med att utveckla lagstiftningen.

Stabssamordnaren, som arbetar 50%, är ställföreträdare för myndighetschefen och har mångårig erfarenhet av och god insyn i hela verksamheten. Det finns önskemål om en tillsvidare tjänst på den andra 50% av tjänsten som avlastning för stabssamordnaren, men även för att trygga verksamheten framöver och som resurs att inleda kartläggningen av ett nytt fordonsregister.

4. Verksamheten

Verksamheten är fördelad på tre sektioner: register, besiktning och körkort. Varje sektion har en sektionsansvarig.

Budget för åren 2020 - 2024 framgår nedan.

Fordons myndigheten					
BUDGET	2020	2021	2022	2023	2024
Intäkter					
Försäljningsintäkter	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000
Avgiftsintäkter	1 285 000	1 285 000	1 285 000	1 325 000	1 382 000
Intäkter totalt	1 300 000	1 300 000	1 300 000	1 340 000	1 397 000
Kostnader:					
Personal	-755 182	-782 852	-802 523	-860 122	-859 594
Köp av tjänster	-351 148	-351 148	-345 000	-344 500	-350 001
Material	-81 620	-83 000	-70 675	-53 588	-66 700
Övriga verksamhetskostnader	-1 050	-3 000	-1 802	-1 790	-40 705
Avskrivningar enligt plan	-	-	-	-	-192 000
Kostnader totalt	-1 189 000	-1 220 000	-1 220 000	-1 260 000	-1 509 000
BUDGETERAT ÖVER-/UNDERSKOTT	111 000	80 000	80 000	80 000	-112 000
UTFALL	283 363	132 607	341 725	182 771	-

Verksamheten finansieras i sin helhet med avgifter och genererar därtill ett överskott till landskapet. Från 2024 kommer avskrivningarna, i enlighet med det finanspolitiska ramverket, att belasta myndigheten direkt vilket påverkar avkastningen.

Verksamhetsmål framgår av budgeten och har varit oförändrade de senaste åren:

- tillhandahålla lagstadgade tjänster till rimlig kostnad med god servicenivå och hög kompetens
- detta ska uppnås genom att utveckla verksamheten med ny teknik, hålla nere väntetider för förarexamen och besiktning
- fortbildning av personalen
- fortsatt effektivitet i verksamheten

Av årsredovisningarna framgår hur verksamhetsmålen har uppfyllts. Följande framgår av årsredovisningen för 2022:

- oförändrade avgifter för besiktning, viss ökning för körkort
- förbättrad servicenivå genom e-tjänster
- tillgänglighet: bl.a. genom drop-in kvällar för besiktning

Väsentliga förändringar och risker som har identifierats:

- årsvariationer i besiktningsintervallerna efter införande av 2 och 4 års periodiska besiktningar
- personalomsättning, svårt att hitta behörig personal, främst inom besiktning

Statistik uppdateras månatligen på hemsidan för att tillgodose informationsbehovet hos externa intressenter som försäkringsbolag och bilföretag. Därtill skickas statistik till bl.a. skattemyndigheten, tullen och Traficom.

Man är trångbodd i nuvarande utrymmen och de flesta i personalen delar rum, vilket medför att det kan vara svårt att arbeta ostört och effektivt, eller ta emot kundbesök.

Kundmottagningen är inte ergonomisk för personalen och för kunderna finns det inte möjlighet att utföra känsliga ärenden eller uppge personuppgifter avskilt. Trångboddheten medför även begränsningar i antalet konkreta anställda. I budget 2024 finns ett investeringsanslag om 120 000 euro för ombyggnation av kundmottagningen.

Verksamheten bedrivs i besiktningshallarna och på övningsområdet för förarprovning. Organiserad tillsyn genomförs årligen av ett finländskt företag som kontrollerar och kalibrerar avgastester, bromsprovningstrustning och billiftarnas funktionsduglighet.

Verksamheten styrs av EU:s rättsakter, landskapslagstiftning och till dessa framtagna interna anvisningar, styrdokument och rättsliga ställningstaganden. Landskapslagstiftningen är ställvis inte tillräckligt detaljerad och behöver förnyas eller kompletteras för att vara tydligare, garantera rättssäkerhet och jämlik behandling. Bland de behov av uppdaterad landsskapslagstiftning som lyfts fram kan nämnas förtydligande av utbildningskrav för besiktningspersonal och förarprovare samt grund för tillsyn av verkstäder. Det finns behov av harmonisering av landskapslagstiftningen med närliggande områden.

De åländska registerbrickorna tillverkas av en leverantör på basen av ett avtal från 1992. Enligt avtalet införskaffade dåvarande landskapsstyrelsen maskinutrustningen för tillverkning av registerskyltar av leverantören, som har ensamrätt till tillverkningen. Leverantören har rätt att använda utrustningen även för tillverkning av annat än avsedda registerskyltar. Avtalet gällde 5 år och fortlöper med 3 år om ingendera parter säger upp det. Därtill avtalades om priser för tillverkningen av registerskyltarna, vilka har uppdaterats med jämna mellanrum, senast år 2022.

Vid landskapsrevisorernas granskning 1994 lyftes ovanstående avtal fram. Man konstaterade att det brustits i upphandlingsförfarandet samt ifrågasatte förfarandet med att placera av landskapet ägd maskinutrustning hos tillverkare som kunde använda utrustningen för egen tillverkning utan ersättning.

Det är anmärkningsvärt att avtalet fortsättningsvis tillämpas. Kostnaderna för registerskyltarna uppgick till drygt 60 000 euro år 2022 och 70 000 euro år 2023 och sålunda borde upphandling göras enligt gällande upphandlingsregler.

I sammanhanget kan noteras att de åländska registerskyltarna saknar det enligt Wienkonventionen obligatoriska nationalitetsmärket som visar i vilken stat fordonet är registrerat. Nationalitetsmärket kan placeras separat intill registerskylten eller utgöra en del av registerskylten. Vid infrastrukturavdelningen förs diskussioner med kommunikationsministeriet, utrikesministeriet och ansvarig FN organisation UNECE (The United Nations Economic Commission for Europe) huruvida det vore juridiskt möjligt för Åland att införa det egna nationalitetsmärket AX genom en tilläggsnotifiering till konventionen.

Slutsatser:

- Verksamheten är sårbar eftersom det inte finns tillräckligt med backup för vissa nyckelfunktioner.
- Landskapslagstiftningen behöver förtydligas på vissa områden och harmoniseras med lagstiftningen i närområdena.
- Avtalet gällande registerbrickor behöver förnyas och upphandling av registerbrickor borde göras.

- Myndigheten uppfyller verksamhetsmålen trots de utmaningar som finns gällande IT och tillgång till behörig personal.

5. Sektionerna

5.1. Registersektionen

Vid registersektionen finns en sektionsansvarig samt tre byråfunktionärer. Sektionens uppgifter är registreringar av fordon och vattenfarkoster, bokning av tider för besiktning som inte görs som e-tjänst, beställning av registerbrickor, förvaltning av e-tjänster samt allmänna kontorsuppgifter.

Arbetet vid registersektionen innebär mycket kundservice och kräver god kännedom om hela verksamheten. För att underlätta och garantera jämlik behandling och bedömning har sektionsansvarig tagit fram omfattande anvisningar för de olika verksamhetsområdena.

FMÅ har tagit i bruk ett antal e-tjänster under de senaste åren, vilket underlättar för kunderna och minskar den administrativa bördan för personalen. Fortfarande utgör merparten av arbetet manuell hantering. Det finns således ett stort behov av att modernisera och effektivisera processerna. Samarbete med Traficom och användning av den finländska myndighetens fordonsregister har diskuterats och utretts, men har lagts på is p.g.a. svårigheter föranledda av den åländska behörigheten på området, anpassning till åländska förhållanden och kostnader föranledda av detta.

5.2. Besiktningssektionen

Vid besiktningssektionen genomförs besiktningar av alla fordon. För närvarande finns det två tjänster som besiktningmän och fyra som besiktningstekniker, varav en är obesatt. 2021 gjordes en behovsutredning för att omvandla en tjänst som besiktningstekniker till besiktningssman. Behovet av besiktningmän är större eftersom de har större befogenheter bl.a. vad gäller registreringsbesiktningar.

Utbildningskraven för besiktningmän definieras i bilaga IV till besiktningdirektivet. Kraven motsvarar utbildning på högskolenivå. Regelbunden repetitionsutbildning förutsätts också enligt direktivet. Besiktningstekniker med utbildning på gymnasienivå med tre års erfarenhet kan utföra besiktningar under tillsyn av behörig besiktningssman.

Det är svårt att hitta behöriga besiktningssmän. Man har inte heller lyckats uppfylla kraven på regelbunden repetitionsutbildning. Detta beror främst på svårigheter att hitta fortbildning på svenska. Under våren 2024 finns två utbildningsdagar nu reserverade.

Båda besiktningssmännen arbetar 50% administrativt och 50% med besiktningar. Vid behov kan den administrativa tiden istället ägnas besiktningar för att täcka upp vid oplanerad frånvaro eller vid ökat behov av besiktningssressurser. En av besiktningssmännen är sektionsansvarig och har administrativa uppgifter i anslutning till detta.

Besiktningsspersonalen är bokad enligt minutschema dagligen. Besiktningen tar ca 15 minuter per bil och det är ungefär 100 - 120 punkter som ska kontrolleras. Man följer Traficoms bedömningsgrunder vid periodisk (kontroll) besiktning. I syfte att kvalitetssäkra arbetet arbetar sektionen kontinuerligt med interna anvisningar som förtydligande till

Traficoms bedömningsgrunder för att garantera en enhetlig och jämlik bedömning. För arbetet med dessa anvisningar avsätts 2 timmar per månad.

Besiktungsverksamheten styrs av direktiv, lagstiftning och anvisningar som besiktningsspersonalen behöver vara insatt i. Vid fastlandets besiktningstillfällen kan personalen specialisera sig på olika delområden, men vid FMÅ är verksamheten och personalen för liten för att specialisering ska vara möjligt.

De periodiska besiktningarna planeras för tre månader åt gången på basen av tillgängliga resurser, dvs tillgänglig besiktningsspersonal med beaktande av semester och annan planerad frånvaro. Resurserna matchas mot uppgifterna i fordonsregistret om vilka fordon som ska besiktas under denna tremånadersperiod.

Ett förslag till besiktningstid skickas via Suomi.fi-tjänsten ifall kunden valt elektronisk kommunikation med myndigheten, i annat fall skickas kallelse per post. Majoriteten av kallelserna går ännu per post. Förslaget godkänns av kunden genom att avgiften betalas senast två veckor innan besiktningstiden. Kunden kan ändra tiden genom att logga in på myndighetens e-tjänster, eller kontakta myndigheten direkt.

Varje vecka körs en rapport med bokningsläget varvid preliminärbokade tider som inte bekräftats genom betalning blir bokningsbara igen. I medeltal rör det sig om 30 - 50 besiktningstider som frigörs varje vecka.

Besiktning på distans kan utföras för stora fordon som inte kan besiktas i besiktningshallen. För denna typ av besiktningar finns interna anvisningar för att garantera att besiktningen utförs som den ska.

No-show, dvs att kunden inte dyker upp till sin bokade besiktningstid, förekommer och medför ökad administration för personalen och ineffektiv användning av besiktningsskapacitet. Det har diskuterats om no-show ska debiteras oavsett orsak, men eftersom det kan finnas orsaker till no-show som kunden inte kan påverka (motorhaveri, försenade landskapsfärjor osv) har man hittills valt att inte införa några åtgärder. Därtill saknas lagstöd för debitering av no-show enligt myndighetens gällande tolkning av lagstiftningen.

Ett motsatt förhållande till no-show kan också inträffa. Ifall kundens bokade tid inte har betalats inom föreskriven tid förfaller den och frigörs för andra kunder. Kunden kan ändå dyka upp på den föreslagna tiden omedveten om att betalning inte har registrerats i tid och besiktningstiden har förfallit. Besiktningsspersonalen försöker lösa detta på plats.

På fastlandet sköts besiktningen av privata aktörer, tillsynen sköts av Traficom. På Åland kan privata aktörer göra avgastester, men lagstiftningen är bristfällig och medger inte att tillsyn får utföras av FMÅ. Ansökan om kalibreringstillstånd görs en gång och tillståndet är i kraft tills vidare. Lagstiftningen kräver således inte heller att tillstånd måste förnyas.

Slutsatser:

- Man har behov av behöriga resurser inom besiktningen, men de höga utbildningskraven och utbudet av behörig personal är begränsat vilket är utmanande vid nyrekrytering.
- Arbetsbördan är stor och konstant, frånvaro i form av oövertidsledigheter är svårt att arrangera, liksom mera tid för interna möten och kompetensutveckling.

- Förfarandet med preliminärbokade besiktningstider gagnar kunden som inte behöver ha koll på besiktningstiderna för periodiska besiktningar. Däremot medger systemet med tre månaders planering inte flexibilitet. Resurserna binds för tre månader framåt varvid det för kunder, som har behov av akuta besiktningstider eller vill boka/omboka en tid, framstår som att det inte finns besiktningstider inom en överskådlig framtid.
- Man behöver ta ställning till hurdana åtgärder gällande no-show som kunde vidtas för att minska den administrativa bördan och undvika ineffektiv användning av den hårt belastade besiktningsskapaciteten.

5.3. Körkortssektionen

Vid körkortssektionen finns två förarprövare, varav en är sektionsansvarig, samt en byråsekreterare. Vid behov finns det en extra resurs som förarprövare för personbilar att tillgå.

Sektionen ansvarar för att genomföra förarexamen (teori- och körprov), hantera körkortsansökningar, bokning av tider för förarprovningar, sköta registreringar i körkortsregistret, handlägga ärenden gällande tillstånd att driva trafikskolor samt tillsynen över dessa.

Antalet teori- och körprov för åren 2018 – 2023 (ingen statistik för 2022 tillgänglig):

År	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Antal teoriprov	1540	1629	1558	1883	-	1726
varav muntliga teoriprov med närvaro av förarprövare		296	242	239	-	283
Antal körprov	869	1055	1045	1081	-	1544

Andelen muntliga teoriprov har utgjort ca 15 - 20% av de totala teoriproven. Muntliga teoriprov beviljas bl.a. sökanden med annat modersmål som kräver tolk.

Under 2023 har körkortet upphandlats som en del av Traficoms upphandling eftersom myndigheten inte ensam kunnat säkerställa att leverantören uppfyller ställda säkerhetskrav. I och med detta beräknades en viss ökning av kostnaderna för tillverkning av körkort och en eventuell kostnadsökning för kunderna. Under 2023 uppgick kostnaderna för tillverkning av körkort till ca 16 000 euro (2022 knappt 13 000 euro).

Sektionsansvarig arbetar 80% med administration och 20% med körprov. Vid behov, särskilt under sommarmånaderna som är högsäsong, används mera tid till körprov för att avlasta övriga förarprövare och undvika långa väntetider för kunderna. Till de administrativa uppgifterna hör projektledning av körkortsregistrets digitalisering, framtagande och uppdatering av interna styrdokument och anvisningar, tillsyn av trafikskolor samt ansvar för teoriprovens innehåll.

Förarprövaren arbetar i princip enbart med förarprovning, vilket innebär att hela arbetsdagen utförs på fältet med avbrott för lagstadgade pauser. Arbetstiden kan ägnas administrativa uppgifter endast när det inte är lika högt tryck på förarprovningar eller genom att i resursplaneringen blocka vissa tider för körprov.

Utbildningskraven för att fungera som förarprovare framgår av körkortslagen som hänvisar till bilaga VI i körkortsdirektivet (minimikrav på personer som fungerar som provare vid körprov). Av punkt 3 i direktivets bilaga framgår följande:

Innan någon får ges tillstånd att förrätta förarprov skall denna med framgång genomgå ett sådant utbildningsprogram som medlemsstaten fastställer för att få den kompetens som anges i punkt 1 (kunskaper, färdigheter och insikter rörande de teman som förtecknas).

Landskapslagstiftningen behöver uppdateras gällande utbildningskraven. Det finns inte heller något utbildningsprogram på Åland utan man är vid behov hänvisad till relevant utbildning på fastlandet.

Körkortsdirektivet kräver att förarprovare ska genomgå regelbunden fortbildning på minst 4 dagar per tvåårsperiod. Lämpliga kurser och fortbildningar har man hittat på den svenska sidan.

Förarexamens teori- och körprov är som intensivast under våren och sommaren. Väntetiden kan uppgå till 2,5 vecka där teoriprovet utgör flaskhalsen eftersom man bara har en dator för teoriprovet. I sektionens arbetsrum, där två personer sitter, finns en dator till för teoriprovet, men denna används enbart för muntliga prov och under övervakning.

Det fysiska utrymmet för att genomföra teoriprov är inte ändamålsenligt. Rummet ligger i anslutning till myndighetens kundtjänst och ger inte möjlighet till den koncentration och ostördhet som kan förväntas och krävas. Det är inte heller optimalt att teoriprov genomförs i sektionens arbetsrum, även under närvaro av sektionens personal.

Teoriprovet baserar sig på äldre mjukvara liknande AS400 och är framtaget av sektionen. Uppdateringar sker med jämna mellanrum med ny text och nya situationsbilder som läggs in manuellt. Motsvarande teoriprov på fastlandet är inte tillämpligt eftersom den underliggande IT-lösningen inte kan användas av myndigheten. Frågorna i teoriprovet handlar om de ämnen som tas upp i bilaga II till körkortsdirektivet.

För bedömningen vid förarprovning används internt framtagna detaljerade anvisningar för en enhetlig bedömning. Anvisningarna uppdateras efter behov.

Enligt körkortslagen ska myndigheten föra ett körkortsregister. Ett nytt körkortsregister har upphandlats och driftsättning gjordes hösten 2023. Det nya registret medför en minskning av den administrativa bördan för sektionen, ökad säkerhet och framtida effektiviseringar för kunderna och trafikskolorna.

På längre sikt finns behov av att utveckla körkortsregistrets digitala funktioner såsom digitalt körtillstånd, körkortsansökan, förnyande av körkort och läkarintyg via Min Kantatjänsten. Vissa lagstiftningsåtgärder krävs för detta.

Digitala körkort planeras enligt EU-förslag att införas 2028. Innehavare av digitala körkort ska även ha möjlighet att förnya, ersätta eller byta ut sina körkort via en applikation eller portal som medlemsstaten ska upprätta. I nuläget har FMÅ inte utrett hur detta ska implementeras.

Tillsynen av trafikskolorna ska genomföras regelbundet. Arbetet med detta har tagit fart igen efter ett uppehåll på några år. Som ny rutin hålls tillsynsmöten med respektive

trafikskola vilket resulterar i en rapport. Dessutom sköts tillsynen genom att delta vid säkerhetskurser för att försäkra att kursplaner följs. Inga allvarliga brister har framkommit vid tillsynerna hittills. Varje trafikskola påförs en tillsynsavgift om 100 euro för att täcka myndighetens kostnader i samband med tillsynen.

Slutsatser:

- Arbetet med förarprovning borde fördelas jämnare inom sektionen.
- Det finns behov av förbättring av utrymmen och utrustning för att genomföra teoriprov.
- Myndigheten har fortfarande stora digitala utmaningar inom körkortssektionen. Processerna som borde digitaliseras har kartlagts och det konkreta arbetet borde inledas så fort som möjligt.
- Körkortslagen behöver förtydligas gällande utbildningskrav för förarprovare.

6. Övrigt

Den interna styrningen och kontrollen är god. Under 2019 togs en ny arbetsordning fram vilken ligger till grund för arbets- och ansvarsfördelningen inom myndigheten. Man arbetar kontinuerligt med interna styrdokument och dokumenterade anvisningar för att skapa ett enhetligare arbetssätt. Anvisningarna finns tillgängliga för alla på intranätet. Körkortssektionen har dokumenterade riktlinjer och bedömningskriterier tillgängliga på intranätet.

Alla har personlig inloggning till system, men inloggningen är begränsade till var och ens roll. Behörigheter beviljas av sektionsansvarig för körkort eller av stabssamordnaren, myndighetschefen informeras om vilka inloggningar som beviljats.

Kassahantering sköts av registersektionens personal, vilka även är de enda som har tillgång till kassaskåpet. Timrapporteringar och uppföljningar samt frånvarorapporteringen fungerar enligt fastställda riktlinjer.

IT-skulden är en stor utmaning. Fordonsregistret samt kassa- och bokningssystem baserar sig på en föråldrad plattform. Plattformen upplevs visserligen som mångsidig och informativ, men det görs inte längre uppdateringar och kompetenser för IT-stödet är svåra att få tag på. Det går inte heller att utveckla e-tjänsterna på basen av systemet, det krävs modernare lösningar. I nuläget betalar myndigheten 2 600 euro per månad till ÅDA för 14 timmar support, vilket ger en hög timkostnad. ÅDA anlitar i sin tur vid behov externa resurser med relevant IT-kunskap. Tillgången till kunnig support är begränsad.

I budgetförslaget för 2024 finns ett investeringsanslag om 700 000 euro för att inleda arbetet med ett nytt fordonsregister. Totalkostnaden anges till 1,4 MEUR. Med fordonsregister avses en plattform inkluderande fordonsregister, bokningsfunktion och kassasystem. Det handlar således om en nödvändig, omfattande, komplicerad och dyr investering. Myndigheten konstaterar i budgetförslaget att kostnaden för projektet är svårbedömd.

Privatisering av Fordonsmyndigheten har diskuterats i många omgångar. I nuvarande regi fungerar verksamheten utan att belasta den offentliga ekonomin och ett överskott genereras i princip årligen. Från och med 2024 belastas myndigheten med avskrivningar vilket påverkar resultatet negativt.

Argument som framförts som stöd för verksamheten i dess nuvarande utformning:

- Kundunderlaget är för litet för privata aktörer. En privatisering kan medföra höjda priser för kunderna, vilket skedde i Sverige när besiktningen privatiserades¹.
- Besiktningens verksamheten måste vara ackrediterad och tillsyn genomföras.
- Alla tjänster är koncentrerade till ett och samma verksamhetsställe.
- Privatisering innebär att besiktningens avgifterna skulle bli momsbelagda.

Följande argument har framförts för en privatisering:

- Privata aktörer kan vara mera flexibla.
- Uthyrning av myndighetens verksamhetsutrymmen till en privat aktör skulle generera intäkter för att täcka en del av kostnaderna för tillsyn och övrig myndighetsutövning.

Slutsatser:

- Den nuvarande plattformen för fordonsregister, kassa och bokningssystem är föråldrad och systemstödet är begränsat, vilket är en risk för verksamheten. Arbetet med ett nytt system behöver inledas så fort som möjligt.
- Om myndigheten framöver förväntas generera ett överskott kan både höjda avgifter och minskade kostnader bli nödvändiga för att täcka underskott föranledda av avskrivningar.

Mariehamn, den 27 februari 2024



Marika Björkman

Revisor

¹ Riksrevisionens granskningsrapport RIR 2021:11 ”Omregleringen av besiktningens marknad för fordon”