



RIKSREVISIONEN

RiR 2007:6

# Vägverkets körprov

*– lika för alla?*

ISBN 978 91 7086 106 4

RiR 2007:6

Tryck: Riksdagstryckeriet, Stockholm 2007

---

Till Regeringen  
Näringsdepartementet

Datum: 2007-05-11  
Dnr: 31-2006-0232

## Vägverkets körprov – lika för alla?

Riksrevisionen har granskat enhetligheten i Vägverkets körprov. Resultatet av granskningen redovisas i denna rapport.

Företrädare för Regeringskansliet och Vägverket har fått tillfälle att faktagranska ett utkast till granskningsrapport.

Rapporten överlämnas till regeringen i enlighet med 9 § i lagen (2002:1022) om revision av statlig verksamhet m.m. Rapporten överlämnas samtidigt till Riksrevisionens styrelse.

Riksrevisor *Lennart Grufberg* har beslutat i detta ärende. Granskningen har genomförts av revisionsledare Patrik Olofsson (föredragande), revisionsdirektör Göran Arnell och revisor Anne Wisten. Biträdande granskningsenhetschef Rutger Banefelt har också medverkat i granskningen.

Lennart Grufberg

Patrik Olofsson

*För kännedom:*  
Vägverket



# Innehåll

Sammanfattning .....	6
1 Enhetligheten i bedömningen av körproven har ifrågasatts .....	11
1.2 Revisionsfrågan .....	12
1.3 Disposition och genomförande .....	12
1.4 Avgränsningar .....	14
1.5 Bedömningsgrunder för revisionsfrågan .....	14
2 Så går förarprovningen till: Regler och organisation för förarprovningen....	17
2.1 Regler för förarprovningen.....	17
2.2 Vägverkets interna styrning.....	20
2.3 Vägverkets organisation .....	21
2.4 Vem tar körkort och hur går det till?.....	25
2.5 Riksrevisionens iakttagelser.....	25
3 Finns det skillnader?: Enhetligheten i Vägverkets körprov .....	27
3.1 Andelen godkända körprov minskar i riket och varierar mellan olika delar av landet.....	27
3.2 Andelen godkända körprov varierar mellan förarprovskontoren .....	30
3.3 Andelen godkända körprov varierar mellan inspektörerna på samma förarprovskontor ...	33
3.4 Riksrevisionens iakttagelser.....	40
4 Vad har Vägverket gjort för att minska skillnaderna?: Kvalitetssäkring och tillsyn.....	41
4.1 Kvalitetssäkringen hur det började .....	41
4.2 Tillsynen över Vägverkets körprov .....	45
4.3 Riksrevisionens iakttagelser.....	47
5 Vad beror skillnaderna på?: En parvis jämförelse mellan sex kontor.....	49
5.1 Så har vi genomfört den parvisa jämförelsen .....	49
5.2 Två förarprovskontor i storstäder .....	50
5.3 Två förarprovskontor i universitetsstäder.....	52
5.4 Två förarprovskontor i mellanstora städer .....	54
5.5 Sammanfattande iakttagelser.....	56
6 Slutsatser och rekommendationer .....	57
6.1 Riksrevisionens sammanfattande bedömning .....	58
6.2 Enhetligheten uppmärksammas i Vägverkets interna styrning.....	60
6.3 ...men trots det finns stora skillnader i andelen godkända förarprov .....	61
6.4 Omfattande men ojämn kvalitetssäkring och begränsad tillsyn .....	63
6.5 Riksrevisionens rekommendationer .....	66
Käll- och litteraturförteckning .....	67
Bilaga 1 Statistik.....	68
Bilaga 2 Exempel på styrkort vid Vägverket.....	72
Bilaga 3 Kontor och mottagningsorter vid Vägverket .....	73
Bilaga 4 Förarprovsprotokoll .....	74

## Sammanfattning

Blir körkortsaspiranterna enhetligt bedömda när de genomför Vägverkets körprov? Har Vägverket gjort tillräckligt för att åstadkomma en enhetlig bedömning? Med dessa frågor som utgångspunkt har Riksrevisionen granskat hur stora skillnaderna i andelen godkända körprov är mellan bland annat olika avdelningar inom Vägverket och vad skillnaderna kan bero på. Riksrevisionen har också granskat hur Vägverket arbetar för att åstadkomma en mer enhetlig bedömning av körprovet. I granskningen ingår endast körproven, inte kunskapsproven.

### Motiv för granskningen

Varje år genomgår nästan 110 000 personer körprov. Sedan början av 1990-talet har Vägverket genomfört närmare 3 miljoner körprov. Vid dessa körprov bör körkortsaspiranterna kunna förvänta sig en enhetlig bedömning från förvaltningsmyndigheten Vägverket. Med en enhetlig bedömning avser Riksrevisionen att de enskilda inspektörernas bedömningar och provens svårighetsgrad totalt sett bör vara så enhetliga som möjligt och att de inte väsentligt skiljer sig från varandra. Inom ramen för det nuvarande förarprovssystemet är dock en fullständig enhetlighet över hela landet inte möjlig att åstadkomma.

Bristande enhetlighet i bedömningen av körproven kan få allvarliga konsekvenser. Trafiksäkerheten kan bli lidande om vissa bilförare saknar tillräckliga teoretiska och praktiska kunskaper. Personer kan obefogat tvingas köra upp på nytt. Den som kör upp har dessutom inga möjligheter att överklaga trafikinspektörernas beslut.

### Vägverket har inte säkerställt en enhetlig bedömning

Riksrevisionen har funnit brister i Vägverkets arbete med att styra mot en enhetlig bedömning. Vägverket skulle kunna göra mer för att säkerställa enhetligheten.

Vägverket arbetar förvisso för att leva upp till kraven på en enhetlig bedömning av körproven, både genom övergripande policydokument och kvalitetssäkring, men det praktiska arbetet med kvalitetssäkring varierar mellan förarprovskontoren.

Vidare anser Riksrevisionen att Vägverket inte fullt ut utnyttjat de möjligheter som den tillgängliga statistiken över körprovsverksamheten

ger för att analysera skillnaderna i godkännandeandel inom kontoren, mellan kontoren och i riket.

Vägverket har utformat föreskrifter för körprovet, som reglerar vad provet ska innehålla och vad som krävs för att få godkänt. Ett standardiserat körprov ökar enhetligheten i bedömningen.

Riksrevisionen konstaterar att enhetlighet och rättssäkerhet på olika sätt uppmärksammas i Vägverkets interna styr- och policydokument.

### **Skillnader inom kontoren: Inspektörerna bedömer olika**

Riksrevisionen konstaterar att andelen godkända körprov varierar mellan trafikinspektörer vid samma kontor, trots att körkortsaspiranterna fördelas slumpmässigt på inspektörerna. På vissa kontor finns det stora skillnader i godkända körprov när man jämför inspektörernas godkännandeandel. Några acceptabla förklaringar till dessa skillnader har Riksrevisionen inte funnit, och Riksrevisionen drar därmed slutsatsen att Vägverket inte helt lyckats kvalitetssäkra körproven.

### **Skillnader mellan kontoren och i riket: En enhetligare bedömning är möjlig**

Riksrevisionen konstaterar att andelen godkända körprov varierar mellan olika delar av landet och mellan olika förarprovskontor. År 2005 var t.ex. andelen godkända körkortsaspiranter i norra Sverige nästan 12 procentenheter högre än riksmedelvärdet. Samtidigt var motsvarande andel för Stockholm drygt 10 procentenheter lägre än riksmedelvärdet.

Enligt Vägverket kan dessa skillnader till viss del förklaras av skillnader i trafikmiljön, körkortsaspiranternas motivation och andelen privatanmälda, dvs. de som inte anmälts till körprov av en trafikskola. Riksrevisionens granskning tyder dock på att vissa skillnader kvarstår även efter att man tagit hänsyn till dessa faktorer.

Riksrevisionen konstaterar dessutom att vissa provorter är för små för att trafikinspektörerna ska kunna kontrollera allt som ska ingå i det standardiserade körprovet. Vissa orter saknar t.ex. trafikljus och rondeller. Här finns alltså en diskrepans mellan regelverket för att ta ett körkort och förutsättningarna att vid samtliga mottagningsorter genomföra körprovet.

## Kvalitetssäkringen varierar

Vägverket har detaljerade och tydliga processbeskrivningar för hur förarprovskontoren ska kvalitetssäkra körproven. Riksrevisionen konstaterar dock att kvalitetssäkringsarbetet vid de granskade förarprovskontoren varierar. Detta kan eventuellt förklara skillnaderna i andel godkända körprov mellan inspektörerna vid de olika förarprovskontoren. Riksrevisionen noterar också att förarprovskontoren saknar stöd från Vägverket centralt i vissa delar av kvalitetssäkringsarbetet.

Riksrevisionen saknar mer grundliga utvärderingar av kvalitetssäkringsarbetet. Vägverket borde ha undersökt i vilken utsträckning körprovets innehåll, genomförande och bedömning påverkar skillnaderna i andel godkända mellan avdelningar, mellan olika förarprovskontor och mellan inspektörer inom samma kontor.

Information som skulle kunna användas för en sådan undersökning samlas bland annat in som ett led i Vägverkets interna kvalitetssäkringssystem, KUSK (Kvalitet Uppföljning Standardiserat Körprov). KUSK innebär att särskilt utvalda trafikinspektörer åker med under ett antal körprov för att se till att proven görs på ett korrekt sätt.

Alla kontor som Riksrevisionen studerat använder sig av KUSK. Detta system har dock inte varit tillräckligt för att uppnå en enhetlig bedömning av vilka körkortsaspiranter som ska godkännas.

Riksrevisionens granskning tyder på att förarprovskontor med små variationer mellan inspektörerna har följt upp KUSK i högre utsträckning än kontor med större variationer och i vissa fall även tagit fram individuella utvecklingsplaner. Dessa kontor har medvetet prioriterat kvalitetssäkringsarbetet. De kännetecknas också av att inspektörerna regelbundet samåker med varandra och att det finns en öppenhet i kommunikationen mellan de samåkande inspektörerna. Fokus vid dessa kontor ligger inte på att uppnå ett visst statistiskt mål utan på att följa upp inspektörerna individuellt.

## Tillsynen är begränsad

Riksrevisionen konstaterar att tillsynen över Vägverkets förarprovning kom i gång sent, först 2006, trots att körkortsförordningens stadgande om tillsyn utfärdades redan 1998. Tillsynen har hittills i första hand riktats mot de körprov som genomförs inom gymnasieskolan, som utgör en liten andel av det totala antalet körprov, och i mindre omfattning mot Vägverkets egen förarprovning.



## Rekommendationer

*Regeringen bör:*

- följa upp och säkerställa att Vägverket prioriterar arbetet med att åstadkomma en mer enhetlig bedömning av förarproven, framför allt vad gäller de kontor som uppvisar stora variationer i bedömningarna.

*Det är därvid viktigt att Vägverket:*

- intensifierar kvalitetssäkringen och tillsynen av körproven och noggrant följer utvecklingen av skillnaderna i andelen godkända körprov mellan avdelningar, kontor och inspektörer,
- gör fördjupade analyser av vad som kan förklara dessa skillnader. De analyser som Riksrevisionen gjort och som presenteras i rapporten visar att det går att komma längre än vad Vägverket hittills gjort,
- utvecklar lämpligare mått för att mäta icke enhetlig bedömning av körproven än det som för närvarande används, dvs. avvikelser från kontorets medelvärde,
- ger mer stöd åt förarprovskontorens kvalitetssäkringsarbete, ingriper mot kontor som uppvisar stora variationer i bedömningarna och sprider goda erfarenheter från förarprovskontorens kvalitetssäkring och KUSK-arbetet,
- utvärderar KUSK-systemet för att kunna bedöma om det har bidragit till en mer enhetlig förarprovning,
- överväger åtgärder för att göra det praktiskt möjligt att följa provföreskrifterna för det standardiserade körprovet. Det kan ske genom att t.ex. ändra föreskrifterna, lägga restriktioner på var uppkörning får ske eller genom att pröva vissa moment på annat sätt än vid körprovet.



# 1. Enhetligheten i bedömningen av körproven har ifrågasatts

Blir körkortsaspiranterna enhetligt bedömda när de genomför Vägverkets körprov? Har Vägverket gjort tillräckligt för att åstadkomma en enhetlig bedömning? Med dessa frågor som utgångspunkt har Riksrevisionen granskat hur stora skillnaderna i andelen godkända körprov är mellan bland annat olika avdelningar inom Vägverket och vad skillnaderna kan bero på. Riksrevisionen har också granskat hur Vägverket arbetar för att åstadkomma en enhetlig bedömning av körprovet.

I granskningen ingår endast körproven, inte kunskapsproven.

## 1.1 Motiv för granskningen

Varje år gör nästan 110 000 personer ett körprov<sup>1</sup> för någon av Vägverkets drygt 200 trafikinspektörer. Sedan början av 1990-talet har Vägverket genomfört närmare 3 miljoner körprov. Vid dessa körprov bör körkortsaspiranterna kunna förvänta sig en enhetlig bedömning från förvaltningsmyndigheten Vägverket. Med en enhetlig bedömning avser Riksrevisionen att de enskilda inspektörernas bedömningar och provens svårighetsgrad totalt sett bör vara så enhetliga som möjligt och att de inte väsentligt skiljer sig från varandra. Det är aspirantens kunskaper och färdigheter vid körprovet som ska vara avgörande för godkännande/underkännande och inte vilken inspektör som genomför provet eller att provens svårighetsgrad väsentligt skiljer sig åt. Inom ramen för det nuvarande förarprovssystemet är en fullständig enhetlighet över hela landet inte möjlig att åstadkomma. Inom ett och samma kontor bör dock bedömningarna vara så enhetliga som möjligt.

Bristande enhetlighet i bedömningen av körproven kan få allvarliga konsekvenser. Trafiksäkerheten kan bli lidande om vissa bilförare saknar tillräckliga teoretiska och praktiska kunskaper. Personer kan obefogat tvingas köra upp på nytt. Den som kör upp har dessutom inga möjligheter att överklaga trafikinspektörernas beslut.

Enskilda medborgare har vänt sig till Riksrevisionen i fråga om körprovets enhetlighet. Dessutom har massmedier vid flera tillfällen uppmärksammat att det finns skillnader i andelen godkända körprov mellan Vägverkets olika avdelningar och olika förarprovskontor.<sup>2</sup> Vägverket har förklarat skillnaderna främst med att de olika kontoren skiljer sig åt när det gäller aspirantens utbildning, dvs. om man genomgått utbildning i trafikskola före provet eller inte. Skillnader i trafikmiljö där proven genomförs har också lyfts fram som en förklaring.

<sup>1</sup> Körprov för personbil, körprov B.

<sup>2</sup> Det finns 31 kontor utspridda i landet. Organisatoriskt hör dessa till Vägverkets förenhet.

Riksrevisionen undersöker i denna rapport om det finns acceptabla förklaringar till skillnaderna i andelen godkända prov.

## 1.2 Revisionsfrågan

Syftet med granskningen är att beskriva och analysera om Vägverkets körprovsverksamhet genomförs på ett enhetligt sätt och om de bedömningar som inspektörerna gör är enhetliga. *Revisionsfrågan är: Blir körkortsaspiranterna enhetligt bedömda när de genomför Vägverkets körprov och har Vägverket gjort tillräckligt för att åstadkomma en enhetlig bedömning?*

I syfte att besvara revisionsfrågan har vi inhämtat information om följande:

- Hur regleras körprovet i lagstiftning, förordning och föreskrifter?
- Hur hanteras enhetlighet och rättssäkerhet i Vägverkets policy- och planeringsdokument?
- Hur stora är skillnaderna mellan avdelningar, mellan kontor och inom kontor med avseende på andelen godkända körprov?
- Hur har Vägverket arbetat med statistiken över körproven och vilka analyser har man gjort?
- Hur arbetar Vägverket med uppföljningen och kvalitetssäkringen av körprovet?
- Hur utför Vägverket tillsynen av körprovsverksamheten?

Granskningen utmynnar i rekommendationer till åtgärder för att undanröja de problem inom området som Riksrevisionen identifierar.

## 1.3 Disposition och genomförande

Granskningen bygger på en analys av Vägverkets statistik över andelen godkända körprov, på intervjuer med företrädare för Vägverket samt en genomgång av verkets arbete med uppföljning och kvalitetssäkring av förarprovsverksamheten och regeringens styrning av verksamheten.

### 1.3.1 Så går förarprovningen till

I kapitel 2 beskriver vi organisation och regler för förarprovningen. Vi har studerat Vägverkets interna styrdokument samt de regleringar som finns på området i form av lagar, förordningar och föreskrifter. Den tillsyn som Vägverket utövar över förarprovningen behandlas också i kapitlet.

### 1.3.2 Finns det skillnader?

I kapitel 3 har vi analyserat Vägverkets statistik och undersökt om spridningen i godkännandeandel kan bero på en faktisk icke enhetlig bedömning av körkortsaspiranterna. Genom statistiska beräkningar och analyser har vi granskat

variationerna mellan avdelningar, förarprovskontor och mellan inspektörerna inom respektive kontor. Vi har bland annat beräknat variationsvidden, standardavvikelsen och kvartilavståndet för kontoren vad gäller andelen godkända prov. Dessa spridningsmått har använts för att analysera om Vägverkets bedömningar är enhetliga. Vi har härvid utgått från Vägverkets interna mål om vilken spridning som maximalt tolereras inom kontoren. Analyser och statistiska beräkningar har kvalitetssäkrats av en statistikonsult (Statisticon AB).

### 1.3.3 *Vad har vägverket gjort för att minska skillnaderna?*

I kapitel 4 redovisar vi vad Vägverket gjort för att åstadkomma en enhetlig bedömning av körproven. Vi har intervjuat Vägverkets personal vid förarenhetens stab samt ett flertal personer vid Sektion Körkort som främst arbetar med tillsyn över förarprovningen. Därutöver har vi studerat olika dokument som behandlar Vägverkets kvalitetssäkring.

### 1.3.4 *Vad beror skillnaderna på?*

I kapitel 5 beskriver vi resultatet av en intervjustudie vid sex av Vägverkets totalt 31 förarprovskontor. Syftet med kontorsstudien har varit att undersöka om det finns skillnader i arbetssätt, dvs. i tillämpningen av Vägverkets kvalitetssäkringsmodell, mellan kontoren och, om så är fallet, hur detta påverkar spridningen i andelen godkända körkortsaspiranter mellan trafikinspektörerna inom ett kontor. Vi har bland annat studerat kontorens kvalitetssäkringsarbete, öppenhet i kommunikationen och den interna styrningen.

Den statistiska analysen i kapitel 3 har legat till grund för urvalet av kontor till intervjustudien. Resultaten har bland annat använts för att välja ut kontor med större respektive mindre skillnader mellan trafikinspektörernas andel godkända prov inom respektive kontor

Vi har valt ut tre förarprovskontor med liten skillnad mellan inspektörerna och tre med större skillnader mellan inspektörerna, med avseende på andel godkända körkortsaspiranter. De sex kontoren bildar tre kontorspar som representerar olika trafikmiljöer: två kontor i storstäder (storstadsparet), två kontor i universitetsstäder (universitetsstadsparet) och två kontor i mellanstora städer (mellanstadsparet). Genom att bilda par med olika karaktäristika ökar studiens generaliserbarhet. I varje par ingår ett kontor med stora respektive små skillnader mellan trafikinspektörernas andel godkända prov. Vi har intervjuat kontorschefen och två inspektörer vid varje kontor.

### 1.3.5 *Vad bör göras för att minska skillnaderna?*

I kapitel 6 redovisas slutligen Riksrevisionens slutsatser och rekommendationer.

## 1.4 Avgränsningar

Förarprovningen består av ett kunskapsprov och ett körprov<sup>3</sup>. Vi har granskat *körprovet* i Vägverkets *förarprovning* av körkort för personbil (förarbehörighet B). Vi har alltså inte studerat kunskapsprovet i något avseende. Provningen för personbil vid Vägverket utgör majoriteten av all förarprovning som genomförs i landet. Även gymnasieskolorna och Försvarsmakten genomför förarprovningar, bland annat för tunga fordon som lastbilar och militära fordon. De står dock endast för någon procent av det totala antalet förarprov. Vi har därför valt att inte granska körproven vid gymnasieskolan och Försvarsmakten.

Urvalet av kontor till förarprovskontorsstudien grundar sig på bearbetningar av Vägverkets statistik från år 2005. I övrigt har statistik huvudsakligen från perioden 2001–2005 använts. Vi redovisar statistik över såväl körkortsaspiranter som gått i trafikskola som privatanmälda aspiranter. I vissa fall redovisas endast ålderskategorin 18–24 år, eftersom ålder skulle kunna påverka resultatet av körprovet. Någon uppdelning på kön har inte gjorts. Skälet är att tidigare studier visat att några könsskillnader inte finns med avseende på resultatet av förarprovningen.<sup>4</sup>

Granskningen handlar i första hand om enhetlig bedömning av körkortsaspiranter. Sambandet mellan körkort, körkortsprov och trafiksäkerhet har inte analyserats närmare. Ett motiv för granskningen är dock att trafiksäkerheten kan påverkas om körkortsaspiranter för lättvindigt erhåller körkort.

Ytterligare en avgränsning är att möjligheterna att göra en grundläggande organisatorisk förändring av körprovsverksamheten inte har granskats, t.ex. att överföra ansvar för denna till trafikskolorna. Granskningen har gjorts inom det nuvarande provsystemets organisatoriska ramar. Riksrevisionen har inte heller granskat den tillsyn av trafikskolorna som Vägverket utför.

## 1.5 Bedömningsgrunder för revisionsfrågan

Av 1 kap. 9 § regeringsformen (1976:871) framgår att *förvaltningsmyndigheter som fullgör uppgifter inom den offentliga förvaltningen* i sin verksamhet ska beakta *allas likhet* inför lagen samt iaktta *saklighet och opartiskhet*. Detta ställer krav på objektivitet, opartiskhet och likabehandling av medborgarna vid tillämpningen av lagar, förordningar och andra rättsliga föreskrifter. Lika fall ska behandlas lika och beslut ska inte gynna eller missgynna enskilda utan att detta har stöd i lag.

Likabehandlingen i samband med körprovet är ytterst en fråga om *rätts-säkerhet*. Med rätts-säkerhet menas den säkerhet (till liv, frihet och egendom)

<sup>3</sup> Körkortslagen (1988:488).

<sup>4</sup> Se t.ex. Sundström A., Wiberg M. Den svenska förarprovningens resultat – Sambandet mellan kunskapsprovet och körprovet för underkända och godkända provtagare. BVM 13: 2005, institutionen för beteendevetenskapliga mätningar, Umeå universitet.

och det skydd av rättigheter som genom rättsordningen garanteras (inom ett samhälle) och som upprätthålls genom i rättsordningen föreskrivna medel. Om förarprovningen genomförs i enlighet med föreskrivna medel, dvs. att körprovet genomförs enligt gällande regler och därmed att lika fall behandlas lika, är myndighetsutövningen förarprovning rättssäker.

För att skapa förutsättningar för en rättssäker förarprovning finns det ett förhållandevis omfattande regelverk. Regelverket behandlar bland annat utfärdandet av körkort samt förarprovningen och återfinns i körkortslagen (1998:488) och körkortsförordningen (1998:980). Utöver detta finns det bland annat detaljerade provföreskrifter utfärdade av Vägverket. Dessa behandlas utförligare i kapitel 2.

Enligt körkortslagens (1998:488) 3 kap. 5 § ska sökanden *godkännas i förarprovet, om det visar att sökanden har de kunskaper och den förmåga samt uppvisar det beteende som från trafiksäkerhetssynpunkt bör krävas av förare av körkortspliktiga fordon.*

Med en enhetlig bedömning avser Riksrevisionen att de enskilda inspektörernas bedömningar, lokala förutsättningar och provens svårighetsgrad totalt sett bör vara så enhetliga som möjligt och att de inte väsentligt skiljer sig från varandra. Vägverket har också i interna direktiv ställt krav på enhetliga bedömningar.

Med andra ord ska körkortsaspirantens utsikter att godkännas eller underkännas vid förarprovet inte väsentligt påverkas av vilken inspektör han eller hon kör upp för eller vid vilket förarprovskontor som förarprovet utförs. I dessa avseenden ska alltså alla körkortsaspiranter behandlas lika.

Riksrevisionen bedömer enhetligheten i körproven genom att jämföra andelen godkända körprov mellan avdelningar, kontor samt mellan trafikinspektörerna vid samma kontor. För att mäta variationen i godkännandandelen mellan trafikinspektörer vid samma kontor används olika statistiska spridningsmått. Riksrevisionens bedömningsgrund för den högsta tillåtna spridningen inom ett förarprovskontor är de krav som Vägverket använder sig av i den interna styrningen och som bland annat framgår av Vägverkets balanserade styrkort (se exempel på balanserat styrkort i bilaga 2). De krav som Riksrevisionen funnit inom Vägverkets organisation under granskningen har varierat mellan  $\pm 5$  och  $\pm 10$  procentenheter i maximalt tolererade avvikelser från medelvärdet<sup>5</sup> vid ett förarprovskontor.

Vid intervjuer vid Vägverket har det framkommit att vissa statistiska skillnader måste tolereras eftersom antalet aspiranter som provas skiljer sig åt mellan inspektörerna. Ju fler aspiranter som en inspektör har provat, desto mindre spridning kan dock tillåtas.

<sup>5</sup> Med medelvärdet avses andelen godkända körprov vid ett kontor.





## 2 Så går förarprovningen till: Regler och organisation för förarprovningen

I detta kapitel beskriver vi reglerna för förarprovningen och vad Vägverket gjort för att precisera lagstiftningens krav. Dessutom beskriver vi vilka processer som finns vid Vägverket för att skapa en enhetlig bedömning av körkortsaspiranterna.

### 2.1 Regler för förarprovningen

Förarprovningen regleras genom körkortslagen (1998:488) och körkortsförordningen (1998:980). Vägverket utfärdar föreskrifter på området och har dessutom utformat ett standardiserat körprov. Reglerna och det standardiserade körprovet är vägledande för hur inspektörerna ska genomföra förarprovningen.

#### 2.1.1 Körkortslagen

Körkortslagen innehåller bestämmelser om behörighet att framföra vissa fordon, handlingar som ger sådan behörighet, körkortstillstånd och körkorts-havare. I körkortslagen definieras vad som avses med förarbehörighet och de beteckningar som ger förarbehörighet för olika fordon. Där framgår (enligt 2 kap. 5 §) att beteckningen B på ett körkort avser bland annat personbil.

I 3 kap. behandlas frågor om utfärdande och giltighet av körkort. I 3 kap. 1 § ges de förutsättningar som gäller för att ett körkort ska utfärdas. Där framgår att man bland annat ska ha avlagt ett godkänt *förarprov*. Av 3 kap. 4 § framgår att förarprovet består av ett *kunskapsprov* och ett *körprov*. Enligt 3 kap. 5 § ska sökanden godkännas i förarprovet, om det visar att sökanden har de *kunskaper* och den *förmåga* samt *uppvisar det beteende* som från *trafiksäkerhetssynpunkt bör krävas* av förare av körkortspliktiga fordon.

Körkortslagen bemyndigar vidare regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som avses i körkortslagen (10 kap.). Regeringen får också meddela föreskrifter om undantag från körkortslagen.

#### 2.1.2 Körkortsförordningen

Enligt 1 kap. 1 § körkortsförordningen meddelar regeringen föreskrifter om körkortslagen samt om undantag från lagen. Förordningen innehåller i princip endast tillämpningsföreskrifter till reglerna i körkortslagen.

Av 1 kap. 2 § körkortsförordningen framgår att Vägverket är central körkortsmyndighet.

Körkortsförordningens 3 kap. behandlar utfärdande och giltighet av körkort. Enligt 3 kap. 10 § ska förarprov avläggas inför den som Vägverket har förordnat att förrätta förarprov. Vägverket har rätt att återkalla förordnanden om trafikinspektören inte längre anses vara lämplig.

Av 3 kap. 12 § körkortsförordningen framgår att förarprovet avser sökandens:

1. kunskaper om vägtrafikens utveckling, trafiksäkerhetsfrågornas betydelse, trafikolyckornas orsaker, omfattning och karaktär samt vikten av ett ansvarsmedvetet och hänsynsfullt uppträdande i trafiken,
2. kunskaper om gällande trafikföreskrifter, den verkan från trafiksäkerhetssynpunkt som sjukdom, uttrötning och stimulerande eller bedövande ämnen, särskilt alkoholhaltiga drycker och narkotika, medför på den mänskliga organismen,
3. kunskaper om konstruktionen och verkningssättet hos fordon av det slag som provet avser,
4. förmåga att i landsvägs- och gatutrafik köra fordon av det slag som provet avser,
5. sinnesnärvaro och omdömesförmåga.

Av 8 kap. 5 § (Bemyndiganden m.m.) framgår att Vägverket får meddela föreskrifter om förarprov samt förordnande att förrätta förarprov.

### 2.1.3 Vägverkets föreskrifter och det standardiserade körprovet

Vägverket är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, för hela vägtransportsystemet. Enligt sin instruktion<sup>6</sup> ska Vägverket verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verket ska vidare inom ramen för sitt sektorsansvar vara samlande, stödjande och pådrivande i förhållande till övriga berörda parter. Av instruktionens 4 § framgår att verket även har ansvar för frågor om körkort, förarutbildning, och förarprov. I ansvaret ingår bland annat att ta fram och tillämpa regler för dessa verksamheter.

Som redan redovisats ger körkortslagen viss vägledning för vad som krävs för att bli godkänd i ett förarprov – man ska uppvisa de kunskaper, förmågor samt beteende som krävs från trafiksäkerhetssynpunkt. Vidare ställer körkortsförordningen krav på kunskaper om bland annat vägtrafik, trafiksäkerhetsfrågor, trafikföreskrifter, droger och orsaker till olyckor.

Dessutom ska man kunna visa upp kunskaper om konstruktion och verkningssätt hos fordonet som provet avser, förmåga att köra fordonet på landsväg och i gatutrafik samt sinnesnärvaro och omdömesförmåga. Detta är

<sup>6</sup> Förordning (1997:652) med instruktion för Vägverket.

körkortslagens och körkortsförordningens grundläggande krav på körprovet. Kraven är dock inte direkt mätbara utan det har krävts ytterligare preciseringar för att kunna mäta förmågorna. Detta görs bland annat genom Vägverkets föreskrifter om förarprov och det så kallade standardiserade körprovet. Det standardiserade körprovet är ett led i Vägverkets arbete med att åstadkomma en enhetlig förarprovning.

I föreskrifterna (VVFS 2005:107) om förarprov beskrivs de krav som ställs för att kunna få genomföra ett förarprov, identitetsprovning i samband med förarprov och vad som gäller för fordonet som används vid förarprovet.

I Vägverkets föreskrifter om förarprov, behörighet B (VVFS 2005:108) regleras förarprov för behörighet B både vad gäller innehållet i körprovet och kunskapsprovet. Föreskrifterna behandlar provets innehåll i form av fordonskännedom, manövrering, körning i trafik, körning under särskilda förhållanden som mörker samt vad bedömningen i grova drag ska omfatta. I 3 kap. regleras särskilt körprovet. Här bestäms att körningen ska ske mot angivet mål eller efter angiven färdväg, under sammanlagt minst 25 minuter. För godkänt prov krävs att aspiranten (sökanden) bedöms ha kunskaper som anges som mål i Vägverkets föreskrifter om kursplaner, behörighet B (VVFS 2004:110).

Från dessa föreskrifter kan vi utläsa att kraven på utbildningen för körkort ska innehålla fyra moment:

1. manövrering, fordon, miljö,
2. körning i olika trafikmiljöer,
3. resande med bil i speciella sammanhang och
4. personliga förutsättningar och mål.

Samtliga fyra moment ska delas upp i de två kunskapsområdena teori och färdighet respektive självvärdering.

Under varje moment finns kriterier uppsatta för när målet med utbildningen är uppnått. Sådana kriterier kan vara att eleven ska kunna redogöra för fordonets inverkan på miljön, olika drivsystem och deras inverkan på köregenskaperna osv.

I samband med (efter, men i anslutning till) körprovet vid Vägverket fyller inspektören i ett förarprovsprotokoll (bilaga 4). Protokollet består av fem bedömningsområden med riskmedvetande som övergripande faktor. De fem bedömningsområdena är: hastighet (situationsanpassad), manövrering (motorik), placering (tydlighet), trafikuppträdande (planering och regeltillämpning) och uppmärksamhet (förrådiska situationer). Det som anges inom parentes är vad man tittar på inom respektive bedömningsområde.

Vidare består provinnehållet av fem olika provdelar:

1. fordonshantering (säkerhetskontroll, parkering, backning, användande av reglage etc.),
2. tätort (körning i villaområde, körfältsbyte, gatukorsning, cirkulationsplats etc.),
3. landsväg (körning på smal och krokig väg, vänstersväng, högersväng, omkörning, påfart, avfart motorväg etc.),
4. tätort/landsväg (vändning, järnvägs korsning, oskyddade trafikanter, körning mot mål, körning i vägarbetsområde etc.),
5. särskilda förhållanden (körning i mörker respektive halt väglag).

Provet för den enskilde aspiranten blir alltid en stickprovskontroll. En inspektör har inte möjlighet att pröva alla delmoment i de fem provdelarna (se de fem punkterna ovan och i bilaga 4) under de ca 25 minuter som körprovet tar.

I syfte att få ett totalt sett varierande provinnehåll har Vägverket uttalat att en inspektör bör ha kontrollerat huvuddelen av delmomenten i de fem provdelarna inom loppet av fyra olika körprov.<sup>7</sup>

## 2.2 Vägverkets interna styrning

Den *strategiska planen*<sup>8</sup> ska sammanfatta Vägverkets strategiska inriktning i ett enda dokument. Den syftar till att underlätta för ledningen att styra verksamheten genom att vara utgångspunkt för den årliga verksamhetsplaneringen.

Av den strategiska planen framgår att de allmänna förvaltningsreglerna som gäller för *alla myndigheter* liksom de grundläggande värdena för statsförvaltningen, dvs. demokrati, *rättssäkerhet* och effektivitet, ska vara en central utgångspunkt för Vägverkets verksamhet. Som en av Vägverkets viktigaste frågor nämns *kundorientering*. För att tillgodose kundernas behov måste den regionala och decentraliserade organisationen tillåta flexibilitet och lokal anpassning inom gemensamma ramar. Enligt planen måste vidare Vägverket vara en *öppen och trovärdig myndighet*. För att uppnå detta ska bland annat *medborgarnas* och näringslivets *tillfredsställelse* med *tillgängligheten* till Vägverket och deras möjlighet till delaktighet och inflytande öka.

I Vägverkets verksamhetsplan för perioden 2006–2008<sup>9</sup> konkretiseras den strategiska planen. Under rubriken Kundfokus anges att ett ökat kundinflytande, en effektiv, kundorienterad och *rättssäker myndighetsutövning* samt sund konkurrens är viktigt. Av verksamhetsplanen framgår inget förtydligande om hur förarprovningen ska bli rättssäker.

Vägverket styr sin verksamhet bland annat med hjälp av balanserade

<sup>7</sup> Se bilaga 4 (förarprovsprotokoll). Av naturliga skäl kan den femte provdelen, särskilda förhållanden (snö, is och mörker), endast testas då sådana förhållanden råder.

<sup>8</sup> Strategisk plan för Vägverket 2005-2014, Publikation 2004:137.

<sup>9</sup> Beslutad 2005-12-19

styrkort.<sup>10</sup> I dessa finns mål för hur stor avvikelse som accepteras mellan trafikinspektörer vid samma kontor med avseende på andelen godkända förarprov.

## 2.3 Vägverkets organisation

Vägverket delas in i ett huvudkontor, två nationella stöd- och utvecklingsenheter, sju regioner, tre affärsenheter och tre resultatenheter. Under dessa enheter finns avdelningar som i sin tur är uppdelade i sektioner. Vid Vägverket finns också en internrevision som ligger under staben. Vägverket har ca 6 500 anställda. Verksamhetens kostnader uppgick år 2005 till drygt 18,5 miljarder kronor. Strax under 400 personer sysslar med förarproven till en kostnad på strax under 300 miljoner kronor.

De två nationella stöd- och utvecklingsenheterna, *Samhälle och trafik* respektive *Vägverket Support*, arbetar på uppdrag av övriga enheter inom Vägverket. Vid Samhälle och trafik finns *sektion Körkort* som bland annat arbetar med tillsyn över förarprovningen.

De tre affärsenheterna bedriver uppdragsverksamhet på företagsekonomisk grund. De tre affärsenheterna är Färjerederiet, Konsult och Produktion.

De tre resultatenheterna är:

- Trafikregistret som har hand om vägtrafikregistret som förser samhället med uppgifter om fordon, körkort och yrkestrafik.
- VUC – Vägsektorns utbildningscentrum – som utvecklar, marknadsför och genomför utbildningar inom vägsektorn samt är en kompetensresurs för personalen i Vägverket.
- *Förarenheten* som ansvarar för förarprov (kunskapsprov, *körprov* och yrkeskompetensprov) och utövar tillsyn över trafikskolor och trafikövningsplatser.

### 2.3.1 Förarenhetens kontor utför Vägverkets förarprovning

Förarenheten ansvarar för förarprov och utövar dessutom tillsyn över trafikskolor och trafikövningsplatser. Tillsynen är kostnadsfri för tillsynsobjekten. Förarenheten har däremot inga uppgifter gentemot förarprovningen inom gymnasieskolan och försvaret. Sådana uppgifter utförs av sektion Körkort på enheten Samhälle och trafik inom Vägverket. Förarenheten ansvarar inte heller för förordnandet av trafikinspektörer. Denna uppgift är också lagd på sektion Körkort.

Förarenheten leds av en enhetschef. Därutöver finns det bland annat en biträdande chef, ekonomichef och en stabschef. Stabschefen sitter i Borlänge

<sup>10</sup> Se bilaga 2 för ett exempel på styrkort.

medan de övriga på staben är utspridda i landet. Staben arbetar med olika utvecklingsprojekt såsom utveckling av ett nytt förarprov, effektivisering av administrationen av förarprövningarna, ett helt nytt teoretiskt prov för körkortsaspiranter med dyslexiproblem osv. Vidare arbetar en person i staben med tillsyn över trafikskolorna. Staben ansvarar också för kvalitetssäkringen av såväl den teoretiska som praktiska förarprövningen och kan i det sammanhanget sägas ha en controllerroll gentemot den verksamhet som bedrivs vid förarprovskontoren ute i landet.

Vid förarenheten finns totalt 374 anställda, varav 223 är förordnade förarprövare i form av trafikinspektörer. Trafikinspektörerna är fördelade på landets 31 kontor.<sup>11</sup> Förarenheten var under granskningens genomförande indelad i sju avdelningar med olika antal kontor under sig.

Avdelningarna var:

- Avdelning Norr, tre kontor, (huvudort Luleå)
- Avdelning Mitt, fem kontor, (huvudort Härnösand)
- Avdelning Stockholm, fem kontor, (huvudort Stockholm)
- Avdelning Mälardalen, fyra kontor, (huvudort Eskilstuna)
- Avdelning Väst, sex kontor, (huvudort Göteborg)
- Avdelning Sydöst, fem kontor, (huvudort Jönköping)
- Avdelning Skåne, tre kontor, (huvudort Kristianstad)

Sedan år 2006 har de 7 avdelningarna under Vägverkets förarenhet minskats till 5 avdelningar. Varje avdelning leds av en avdelningschef som i sin tur leder ett antal kontorschefer.

### *Förarenhetens kontor*

förarenheten är, som redan nämnts, uppdelad på 31 förarprovskontor runt landet (se bilaga 3), varav 4 är placerade i Stockholm. I Göteborg ligger det största kontoret med över 30 anställda. I övrigt varierar kontoren i storlek från 2 anställda upp till ca 20. Vid varje kontor finns utöver trafikinspektörerna och kontorschefen även administrativ personal. Personal lånas också mellan kontoren i samband med hög arbetsbelastning. Vid kontoren genomförs både kunskaps- och körprov för alla behörigheter (motorcykel, personbil, buss, tung lastbil med släp etc.).

Varje arbetsdag genomför en inspektör 8–9 körprov. Emellanåt bildas dock luckor i schemat, t.ex. vid uteblivna prov på grund av mycket dåligt väder eller sjukdom. Detta ger inspektörerna ett visst utrymme för kvalitets- och utvecklingsarbete.

Körprov kan avläggas på förarprovskontoren och på särskilda mottagningsorter. På dessa orter, som är knutna till förarprovskontoren, erbjuds oftast endast körprov för B-behörigheter. Det finns 105 mottagningsorter, varav samtliga är obemannade (se bilaga 3).

---

<sup>11</sup> Se vidare bilaga 3.

På mottagningsorterna varierar förutsättningarna att genomföra det standardiserade körprovet. Det beror på att trafikintensiteten varierar och att det på vissa orter saknas möjlighet att köra på motorväg, i cirkulationsplatser, vid rödljus etc.

Vägverket meddelade i en cirkulärskrivelse år 1997 att man planerade att minska antalet orter där förarprov kan avläggas från dåvarande 138 till 43. Anledningen till förslaget från Vägverket om en minskning av antalet mottagningsorter var att proven enligt Vägverket, så långt möjligt, måste förrättas på orter som har tillräckliga trafikmiljömässiga förutsättningar.

I tre motioner i riksdagen kritiserades dessa planer. Trafikutskottet delade motionärernas uppfattning att den planerade minskningen av antalet orter där förarprov får avläggas inte skulle genomföras. Trafikutskottet ville bland annat avvakta en utredning om körkortsutbildning som regeringen aviserade i propositionen Nollvisionen och det trafiksäkra samhället ( prop. 1996/97:137). Trafikutskottet hemställde att riksdagen ska uttala att antalet uppkörningsorter inte borde minskas (bet. 1997/98:TU4). Riksdagen biföll utskottets betänkande den 9 oktober 1997 (rskr. 1997/98:11). Regeringen har inte återkommit till riksdagen i frågan.

### *Finansiering*

Vägverkets förarenhet omsätter årligen ca 290 miljoner kronor. Huvuddelen av verksamheten finansieras via avgifter från förarprovningen, nästan 220 miljoner kronor.<sup>12</sup>

Förarenheten får vidare resurser motsvarande ca 40 miljoner för t.ex. tillsyn av trafikskolor och rådgivning till allmänheten. Dessutom bedriver förarenheten viss uppdragsverksamhet, dels bilstödsutredningar åt Försäkringskassan, dels uthyrning av vägverksbilar i samband med förarprovningen. Detta ger intäkter på ca 25 miljoner kronor. Utöver detta tilldelas förarenheten 3–4 miljoner kronor för rådgivning till länsstyrelserna och Försvarmakten.

### *Förarenhetens styrdokument*

De centrala dokumenten i förarenhetens styrning av avdelningar, förarprovskontor och trafikinspektörer publiceras i serien FE LED. Exempel på FE LED-dokument är processbeskrivningar, processkartor, rutiner och riktlinjer. Det finns rutiner för att administrera bokningar, förrätta kunskapsprov och körprov.

### *Stapro-Fas – databas för förarprovningen*

Vägverkets förarenhet för statistik över förarprovningen i en databas – Stapro-Fas. Databasen innehåller en stor mängd uppgifter om trafikinspektörerna och körkortsaspiranterna, såsom t.ex. ålder, kön, privatanmälda respektive trafik-

<sup>12</sup> Vägverkets årsredovisning för 2005.

skoleanmälda aspiranter och vad provet avser för behörighet. Själva protokollet som upprättas vid förarprovningen skannas in och finns också tillgängligt i databasen.

Stapro-fas innehåller uppgifter om alla förarprovningar som genomförts sedan år 2002. Statistiken kan bland annat fördelas på trafikinspektör, kontor, behörighet (personbil, motorcykel etc.).

### 2.3.2 Trafikavdelningens sektion Körkort bedriver tillsyn

Inom stöd- och utvecklingsenheten Samhälle och trafik finns kompetens inom områdena teknik och trafik. Samhälle och trafik har 360 medarbetare och är utformad enligt en så kallad beställarmodell. Det innebär att dess utbud av stöd och utveckling bygger på att någon inom Vägverket beställer tjänster från enheten.

Under Samhälle och trafik ligger fem avdelningar, varav en är Trafik. Denna har i sin tur ett antal sektioner under sig. En av dessa sektioner benämns *Körkort*. Sektion Körkort har 19 medarbetare och består av tre ”undersektioner”: en grupp arbetar med provkonstruktion och med att förvalta och utveckla teoriproven, medan en annan arbetar med myndighetsfrågor, där också tillsynsarbetet ingår. Den tredje gruppen arbetar med en upplysnings-tjänst för allmänheten, förarfrågor och fordonsfrågor.

Sammantaget arbetar 3/4 årsarbetskraft med tillsynen över förarprovningen. Tillsynen regleras i 8 kap. 12 § körkortsförordningen.<sup>13</sup>

Sektion Körkort förordnar även förarprovare i enlighet med VVFS 2001:52. Tidigare fick förarprovarna ett livstidsförordnande. År 1998 infördes ett treårsförordnande för nya förarprovare. För att få sitt första förordnande krävs att man ska genomgå en grundutbildning. Detta krav gäller sedan 1998 för förarprovare inom såväl Skolverket, Försvarsmakten som Vägverket. Då infördes även krav på fort- och vidareutbildning under förordnandetiden för att få ett nytt treårsförordnande. Grundutbildningen genomförs av Vägverket centralt, medan de återkommande fortbildningarna kan genomföras av olika utbildningsanordnare efter godkännande av Vägverket.

Inspektörsutbildningen består till stora delar av praktik ute på förarprovskontoren, gymnasieskolorna eller Försvarsmaktens förband, vid sidan av den teoretiska utbildningen. Före 1998 fanns det ingen central utbildning av förarprovare inom gymnasieskolan, som enligt körkortslagen hade särregler på många områden. Vägverket, och tidigare Trafiksäkerhetsverket, hade sedan många år ganska omfattande egna centrala grundutbildningar för sin personal. Försvarsmakten utbildade också sedan flera år sina förarprovare hos Vägverket för att själva kunna utfärda även ”civila” körkort för sin personal. Den vidareutbildning som tidigare fanns för Vägverkets/Trafiksäkerhetsverkets

<sup>13</sup> Tillsynen beskrivs närmare i avsnitt 4.2.



förrarprövare genomfördes antingen på kontorsnivå eller som centralt ordnade kurser. Övriga myndighetsområden skötte då själva sin fortbildning, även om viss samverkan förekom.

Förordnandet syftar till att säkerställa kvaliteten i förrarprovningen. Genom förordnandet är kraven som ställs på en förrarprövare uppfyllda, såsom att man har ett giltigt körkort, att man fullgjort grundutbildning för förrarprovning etc.

## 2.4 Vem tar körkort och hur går det till?

De som anmäler sig till Vägverkets körprov kan antingen anmäla sig själva till uppkörningen eller anmälas via en trafikskola. De förstnämnda betecknas som privatanmälda aspiranter och de sistnämnda som trafikskoleanmälda aspiranter.

Innan man genomför ett körprov har aspiranterna normalt övningskort. För att få tillstånd att övningsköra, privat såväl som vid trafikskola, krävs ett körkortstillstånd som utfärdas av länsstyrelsen.

Kostnaden för ett körkort kan variera kraftigt. Utöver individens förkunskaper påverkas kostnaden bland annat av skillnader i avgifter mellan olika trafikskolor. Vissa fasta avgifter som berör alla körkortsaspiranter är kostnaden för ett körkortstillstånd, för en uppkörning, handledartillstånd (vid privat övningskörning) och för den så kallade riskutbildningen (halkbana) samt hyra av bil vid uppkörningen. En uppkörning dagtid inklusive förhyrning av Vägverkets bil kostar 1 045 kronor.<sup>14</sup>

En sammanställning som Sveriges trafikskolors riksförbund (STR) gjort uppskattar en genomsnittskostnad för ett körkort (inkl. 21 körlektioner vid trafikskola, exkl. kostnad för privat övningskörning och introduktionsutbildning) till drygt 12 000 kronor.

Det är vanligast att ta körkort i åldern 18–24 år. År 2005 var det 434 900 i den ålderskategorin som hade körkort (för personbil, B-körkort). Det motsvarar 57,8 % i den ålderskategorin. Motsvarande andel år 1989 var 76,5 % (642 518 personer).

## 2.5 Riksrevisionens iakttagelser

- Vägverket har genom den interna styrningen och olika policydokument betonat vikten av rättssäkerhet vid myndighetsutövningen. Vägverket har emellertid inte i sin verksamhetsplan preciserat vilka åtgärder som verket ska vidta för att säkerställa enhetligheten i samband med förrarprovningen.
- Genom föreskrifter och ett standardiserat körprov har Vägverket preciserat och operationaliserat den övergripande lagstiftningen. Detta i syfte att inspektörerna ska göra enhetliga bedömningar i samband med körproven.

<sup>14</sup> <http://www.korkortsportalen.se/jag-ska-ta-korkort/personbil/Avgifter/>

- Körprovet vid Vägverket är en stickprovskontroll. Det finns ingen möjlighet att i samband med körprovet kontrollera alla färdigheter hos en enskild körkortsaspirant som föreskrivs i det standardiserade körprovet.
- Vägverkets mottagningsorter skiljer sig åt vad gäller t.ex. trafikmiljö och trafikintensitet. De moment och färdigheter som föreskrivs i det standardiserade körprovet går därför inte att testa på alla orter. De faktiska krav som körproven ställer på den enskilde aspiranten varierar därför över landet.

### 3 Finns det skillnader?:

## Enhetligheten i Vägverkets körprov

I detta kapitel redovisar och analyserar Riksrevisionen statistik över andelen godkända körprov i riket, i olika delar av landet och inom olika förarprovskontor.

Riksrevisionen har begärt in statistik från Vägverket om inspektörernas godkännandandelen vid varje förarprovskontor. Utifrån denna statistik har vi genomfört ett antal olika analyser. Analyserna har genomförts i syfte att bedöma enhetligheten i bedömningen av körproven och att pröva om Vägverkets förklaringar till eventuella skillnader mellan och inom kontor är godtagbara och om de kan beläggas.

Enligt den information som vi inhämtat har Vägverket inte självt genomfört några djupgående statistiska analyser för att utreda tänkbara förklaringsfaktorer till skillnaderna i godkännandandelen mellan olika kontor.

#### 3.1 Andelen godkända körprov minskar i riket och varierar mellan olika delar av landet

I tabell 1 redovisas det totala antalet godkända respektive icke godkända körprov under perioden 2000–2006.<sup>15</sup> Av tabellen framgår också andelen godkända körprov under perioden. Tendensen är att andelen godkända körkortsaspiranter har minskat under åren 2000–2006.

**Tabell 1:** Genomförda körprov B i riket under perioden 2000–2006. Trafikskoleanmälda och privatanmälda körkortsaspiranter, alla ålderskategorier

År	Antal prov	Godkända	Ej godkända	Godkända %
2000	147 280	94 515	52 765	64
2001	148 637	94 519	54 118	64
2002	164 314	102 638	61 676	62
2003	184 716	110 724	73 992	60
2004	192 061	113 671	78 390	59
2005	183 546	107 235	76 331	58
2006	172 710	101 115	71 595	59

*Källa: Vägverket.*

<sup>15</sup> Samma person kan förekomma flera gånger i materialet.

I tabell 2 redovisas andelen godkända körprov år 2005 för respektive avdelning. Av tabellen framgår att det finns stora skillnader mellan avdelningar. I avdelning Norr är t. ex. godkännandandelen nära 71 % medan den i avdelningarna Stockholm endast är 48 %.

**Tabell 2:** Genomförda körprov B vid respektive avdelning samt avvikelse från riksmedelvärdet år 2005. Trafikskoleanmälda och privatanmälda körkortsaspiranter\*

Avdelning	Antal prov	Godkända	Godkända i %	Avvikelse från riksmedelvärdet, procentenheter
Norr	9 204	6 529	70,94	12,52
Mitt	20 716	13 804	66,63	8,21
Sthlm	35 797	17 161	47,94	-10,48
Mälardalen	23 792	13 602	57,17	-1,25
Väst	42 566	25 564	60,06	1,64
Sydöst	27 610	17 389	62,98	4,56
Skåne	23 862	13 187	55,26	-3,16
Hela riket	183 547	107 236	58,42	0,00

\* Tabellen avser Vägverkets organisatoriska indelning år 2005.

*Källa: Riksrevisionens bearbetning av statistik från Vägverket.*

Skillnader i andelen trafikskoleutbildade som genomgår körprovet framhålls av Vägverket som en viktig förklaring till skillnader i godkännandandel mellan avdelningar och kontor. De privatanmälda har generellt en lägre godkännandandel än de som anmäls via trafikskola. På begäran av Riksrevisionen har Vägverket tagit fram statistik på avdelningsnivå där man särredovisat trafikskoleutbildade och privatanmälda körkortsaspiranter. Denna statistik redovisas i tabellerna 3 och 4.

Tabellerna 3 och 4 ger visst stöd för Vägverkets förklaring att andelen privatanmälda körkortsaspiranter vid en avdelning har betydelse genom att skillnaderna mellan avdelningarna blir något mindre när trafikskoleanmälda och privatanmälda körkortsaspiranter särredovisas.

**Tabell 3:** Godkända trafikskoleanmälda körkortsaspiranter på avdelningsnivå samt avvikelse från riksmedelvärdet år 2005

Avdelning	Trafikskolor Antal prov	Godkända	Godkända i %	Avvikelse från riksmedelvärdet, procentenheter
Norr	6 086	4 844	79,59	7,20
Mitt	14 762	10 894	73,80	1,41
Sthlm	9 454	6 598	69,79	-2,60
Mälardalen	11 394	8 228	72,21	-0,18
Väst	25 332	18 369	72,51	0,12
Sydöst	17 518	13 065	74,58	2,19
Skåne	15 339	10 308	67,20	-5,19
Hela riket	99 885	72 306	72,39	0,00

*Källa: Riksrevisionens bearbetning av statistik från Vägverket.*

Det kvarstår emellertid skillnader i godkännandeandel mellan avdelningarna. Dessa skillnader ger visst stöd för en annan förklaring som Vägverket framfört, nämligen att det är svårare att köra upp i storstäder. Storstäderna har svårare trafikmiljöer och högre trafikintensitet. Detta undersöker vi i avsnitt 3.2. Ännu en förklaring som Vägverket angett är att man i glesbygd är mer motiverad att ta körkort och att detta fått genomslag i statistiken på så sätt att avdelningar i glesbygd har högre andel godkända än avdelningar i storstad. Ytterligare en förklaring som angetts av Vägverket är att trafikskolornas kvalitet på utbildningen kan påverka skillnaderna i godkännandeandel mellan avdelningar och förarprovskontor. Vägverket har dock tillsyn över trafikskolorna. En väl fungerande tillsyn borde garantera en jämn kvalitet på utbildningen, enligt Riksrevisionen.

**Tabell 4:** Godkända privatanmälda körkortsaspiranter på avdelningsnivå samt avvikelse från riksmedelvärdet år 2005

Avdelning	Privatanmälda Antal prov	Godkända	Godkända i %	Avvikelse från riksmedelvärdet, procentenheter
Norr	3 118	1 685	54,04	12,59
Mitt	5 954	2 910	48,87	7,12
Sthlm	26 343	10 563	40,10	-1,65
Mälardalen	12 398	5 374	43,35	1,60
Väst	17 234	7 195	41,75	0,00
Sydöst	10 092	4 324	42,85	1,10
Skåne	8 523	2 879	33,78	-7,97
Hela riket	83 662	34 930	41,75	0,00

*Källa: Bearbetning av statistik från Vägverket.*

### 3.2 Andelen godkända körprov varierar mellan förarprovskontoren

Andelen godkända körprov varierar år 2005 från 33 % (privatanmälda) till 82 % (trafikskoleanmälda)<sup>16</sup> för de 31 förarprovskontoren (se tabell 2 i bilaga 1). Genomgående godkänns privatanmälda körkortsaspiranter i mindre omfattning vid samtliga kontor.

För att närmare analysera skillnaden i andelen godkända mellan olika förarprovskontor har vi valt ut kontor som enligt Riksrevisionen borde likna varandra i trafikintensitet och trafikmiljö. Detta eftersom Vägverket har framhållit skillnader i trafikintensitet och trafikmiljö som bidragande förklaring till skillnader i andelen godkända körprov. Ett mått på trafikintensitet och trafikmiljö kan vara befolkningmängden i centralorten, eftersom antalet invånare rimligen påverkar trafikintensiteten.

I tabell 5 redovisas godkännandandelen för fyra olika kontor. Kontoren har grupperats i två par: Borås-Halmstad respektive Helsingborg-Linköping. Dessa par har tätorter med ungefär lika många invånare. Borås och Halmstad är båda mindre till invånarantalet jämfört med Helsingborg och Linköping. Trafikmiljön och trafikintensiteten bör påminna om varandra inom respektive par.

Man skulle kunna förvänta sig att förarprovskontoren i paret Borås-Halmstad respektive i paret Helsingborg-Linköping skulle ha ungefär lika stor andel godkända körprov. Så är emellertid inte fallet. Av tabell 5 framgår att Borås och Linköping ligger närmare varandra i andel godkända körkortsaspiranter än vad Borås och Halmstad gör. Halmstad och Helsingborg har

<sup>16</sup> Siffrorna gäller trafikskoleanmälda och privatanmälda körkortsaspiranter.

**Tabell 5:** Fyra förarprovskontors godkännandeandel, 2003–2005.  
Trafikskoleanmälda körkortsaspiranter i ålderskategorin 18–24 år

Kontor	Andel godkända % *		
	2003	2004	2005
Borås	76	76	75
Halmstad	71	68	69
Helsingborg	69	67	69
Linköping	79	77	77

\* Endast inspektörer som genomfört över 100 körprov resp. år.

*Källa: Riksrevisionens bearbetning av statistik från Vägverket.*

en godkännandeandel på ca 70 % medan Borås och Linköping har en godkännandeandel på 75–80 % under perioden 2003–2005. Storleken på städerna verkar alltså inte kunna ge en fullständig förklaring på skillnaderna i andel godkända körprov. Det kan emellertid finnas andra förklaringar som vi nämnde under avsnitt 3.1, t.ex. trafikskolornas kvalitet och körkortsaspiranternas motivation.

Det finns dock skillnader i genomsnittlig godkännandeandel även när vi jämför förarprovskontor i samma stad, vilket framgår av Tabell 6.

I dessa fall finns det inga skäl att anta att skillnader i trafikintensitet och trafikmiljö skulle påverka godkännandeandelen. Man kunde därför förvänta sig att kontoren i Stockholm hade ungefär samma godkännandeandel för såväl trafikskoleanmälda som privatanmälda körkortsaspiranter. Trots detta finns det skillnader mellan kontoren.

**Tabell 6:** Godkännandeandelen för kontoren i avdelning Stockholm (exkl. Södertälje och Visby) 2003–2005 för privatanmälda respektive trafikskoleanmälda körkortsaspiranter, ålderskategori 18–24 år

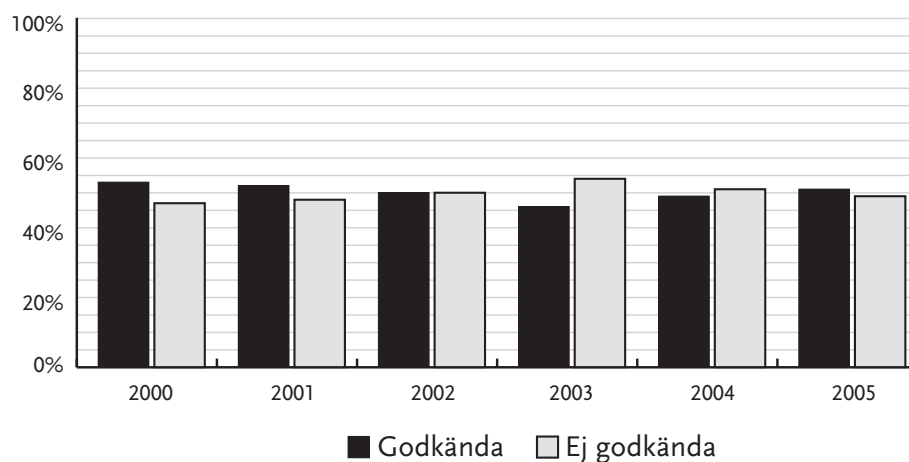
Kontor	Kategori	Andel godkända		
		2003	2004	2005
Farsta	Privatanmälda	41	38	35
Farsta	Trafikskoleanmälda	73	69	69
Sollentuna	Privatanmälda	50	49	47
Sollentuna	Trafikskoleanmälda	80	73	73
Solna	Privatanmälda	39	42	44
Solna	Trafikskoleanmälda	69	70	72

*Källa: Bearbetning av statistik från Vägverket.*

Av tabell 6 framgår emellertid att Farstakontoret genomgående har en lägre godkännandeandel för sina privatister. Däremot liknar kontoren varandra i stor utsträckning då man endast granskar de trafikskoleanmälda. Farsta har dock en något lägre godkännandeandel än Sollentuna och Solna.

Om vi tittar närmare på de två kontoren i Solna och Farsta ser vi en tendens över tiden att godkänna färre körkortsaspiranter i Farsta. Andelen privatister som godkänns på förarprovet har minskat från 41 % år 2003 till 35 % år 2005. Denna utveckling gäller även de trafikskoleanmälda. I Solna är tendensen den motsatta, där ökar godkännandeandelen för båda kategorierna under perioden 2003–2005. Utvecklingen vid Farstakontoret accentueras om vi granskar en längre tidsperiod. I figur 1 och 2 redovisas godkännandeandelen för de båda kontoren för perioden 2000–2005. Av figur 1 framgår att godkännandeandelen vid Solnakontoret legat i stort sett konstant under perioden. Statistiken i tabellerna avser såväl privat- som trafikskoleanmälda körkortsaspiranter.

**Figur 1:** Godkända respektive icke godkända körkortsaspiranter år 2000–2005 vid förarprovskontoret i Solna (både privatanmälda och trafikskoleanmälda)

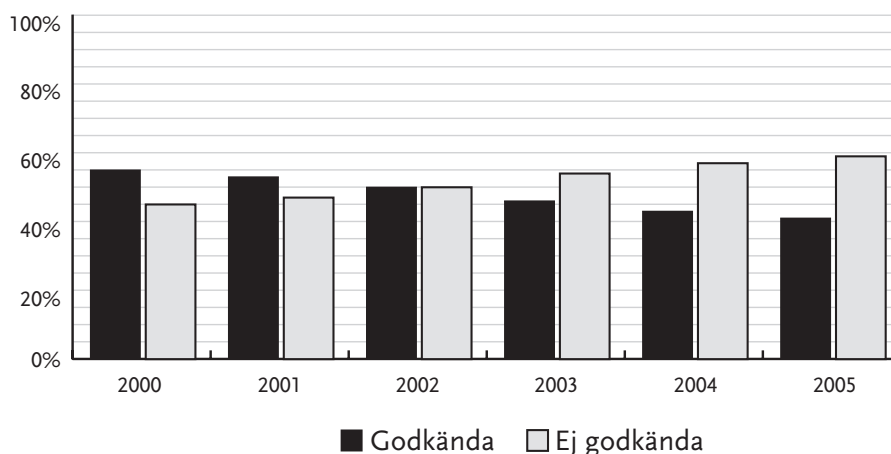


Källa: Vägverket.

Figur 2 visar godkännandeandelen på förarprovskontoret i Farsta, som hör till de kontor som har lägst andel godkända i hela landet. År 2005 godkändes ca 40 % av dem som genomförde körprov i Farsta. Det är nästan 20 procentenheter under genomsnittet för landet som helhet.



**Figur 2:** Godkända respektive icke godkända körkortsaspiranter år 2000–2005 vid förarprovskontoret i Farsta (både privatansmällda och trafikskoleansmällda)



Källa: Vägverket.

Trenden över tid reser frågor. Hur kommer det sig att man i Farsta år 2000 godkände 55 % av körproven och fem år senare endast 40 %? Kontoret i Solna uppvisar inte denna trend. Där är andelen godkända prov jämn över åren. Vägverket menar att det finns en trend mot att man i ökad utsträckning chansar på att köra upp. Vägverket har emellertid inte kunnat visa att så är fallet i just Farsta.

### 3.3 Andelen godkända körprov varierar mellan inspektörerna på samma förarprovskontor

Vi har i tidigare avsnitt visat att det finns skillnader i andelen godkända körprov mellan avdelningar och mellan förarprovskontor vid samma avdelning. Men det finns även skillnader mellan inspektörer vid samma förarprovskontor. Sådana skillnader kan mätas med olika typer av spridningsmått som alla har olika statistiska för- och nackdelar. Vi använder därför i detta avsnitt tre olika spridningsmått: variationsvidd, standardavvikelse och kvartilavstånd. Definitioner av måtten anges under respektive avsnitt nedan.

Beräkningarna bygger på underlag från samtliga genomförda uppkörningar för B-körkort för varje undersökt år. Vi har dock rensat statistiken från inspektörer som genomfört färre än 100 körprov under ett år vid ett kontor i syfte att minimera slumpens inverkan på urvalet av aspiranter. I sammanhanget ska nämnas att de som kör upp fördelas slumpmässigt på trafikinspektörer. Eventuella skillnader i godkännandeandel kan därför inte förklaras av att körkortsaspiranterna väljer att köra upp för en viss inspektör eller att inspektören väljer sina aspiranter.

### 3.3.1 Vägverkets interna mål för maximalt accepterade avvikelser bland inspektörer på samma kontor

I ett dokument från förarenheten<sup>17</sup> framgår att trafikinspektörernas godkännandeandel vid samma förarprovskontor inte bör variera i godkännandeandel med mer än  $\pm 5$  procentenheter från kontorets medelvärde (dvs. en högsta tillåten variationsvidd på 10 procentenheter). Samma krav framgår av det balanserade styrkort som Vägverket använder sig av i den interna styrningen (se bilaga 2).

Tillsynsfunktionen vid sektion Körkort har som princip att överväga tillsynsåtgärder vid ett kontor när variationen i godkännandeandel mellan inspektörerna överstiger ett visst värde. I ett brev<sup>18</sup> till förarenheten begär sektion Körkort in uppgifter om vilka kontor som har ett avvikande resultat på 10 procentenheter eller mer mellan sina trafikinspektörer. Jämförelsen ska utgå från medelvärdet vid förarprovskontoret.

Ett skäl till att dra gränsen för tillsynsåtgärder vid  $\pm 10$  procentenheters avvikelse från medelvärdet, är att sektion Körkort konstaterat att det förekommer sådana skillnader i det teoretiska provet då två olika inspektörer genomfört 100 teoriprov var. Avvikelsen blir dock mindre ju fler prov som undersöks. Det innebär att ju fler körkortsaspiranter en trafikinspektör prövar under ett år desto mindre avvikelse från medelvärdet kan tolereras.

När det gäller det teoretiska provet finns inget inslag av skönmässig bedömning. Skillnaderna mellan trafikinspektörernas bedömning av kunskapsprovet måste därför förklaras av det slumpmässiga urvalet av körkortsaspiranter som varje trafikinspektör tilldelas.

Stora avvikelser i godkännandefrekvens mellan inspektörerna vid samma kontor indikerar tydligt en icke enhetlig bedömning av körproven under förutsättning att inspektörerna tilldelas aspiranter slumpmässigt. Däremot kan vi inte säga vilken inspektör som har den "rätta" godkännandeandelen. Det har heller inte varit målsättningen med studien.

Vägverket har under granskningens gång fastställt att den tolererade variationen mellan inspektörerna vid ett kontor inte ska avvika mer än  $\pm 10$  procentenheter från kontorets medelvärde.

<sup>17</sup> Kvalitetssäkring körprov behörighet B, förarenheten, 2005-08-19.

<sup>18</sup> Tillsyn gällande avvikande resultat, FT 20 A 2006: 18289.

### 3.3.2 Spridningsmått 1 – variationsvidd

Med spridningsmättet variationsvidd avses skillnaden mellan de trafikinspektörer som godkänner minst respektive störst andel körkortsaspiranter under ett år, dvs. skillnaden i godkännandeandel.<sup>19</sup>

Variationsvidden för förarprovskontoren redovisas i Tabell 7 (trafikskoleanmälda körkortsaspiranter). Tabellen visar att variationsvidden förändras mellan åren 2003–2005 genom att öka eller öka svagt vid 14 kontor, minska eller minska svagt vid 13 och vara oförändrad vid 3 kontor.<sup>20</sup> Om vi i stället studerar körkortsaspiranter som är privatanmälda (tabell 1 i bilaga 1) framkommer att variationsvidden ökar eller ökar svagt vid 15 kontor, 12 kontor uppvisar en minskad eller svagt minskad variationsvidd och 1 kontor uppvisar ungefär samma resultat (vid tre kontor är den oförändrade variationsvidden beroende av att inga inspektörer genomfört tillräckligt många körprov). Sammantaget visar statistiken att det är fler kontor som får större variationsvidd än mindre vid en jämförelse mellan åren 2003 och 2005.

Om Vägverkets högsta accepterade spridning om  $\pm 10$  procentenheter<sup>21</sup> mellan inspektörerna vid ett kontor tillämpas på kontoren i Tabell 7, kan vi konstatera att 10 kontor har en högre spridning ( $>20$  procentenheter). Det innebär att en tredjedel av kontoren inte uppfyller Vägverkets lägsta interna mål. För privatanmälda körkortsaspiranter är motsvarande siffra 13 kontor (se tabell 1 i bilaga 1).

Om vi i stället utgår från Vägverkets strängare mål för spridningen, dvs. högst  $\pm 5$  procentenheters<sup>22</sup> avvikelse från medelvärdet vid ett kontor, och dessutom tar med både privatanmälda och trafikskoleanmälda körkortsaspiranter (dvs. både tabell 7 och tabell 1 i bilaga 1), är det endast 5 kontor som når detta mål år 2005, nämligen kontoren i Visby, Gävle, Skellefteå, Karlskrona och Örnsköldsvik. Vid alla dessa kontor, utom Gävle, är antalet inspektörer som genomfört över 100 prov så litet att en jämförelse inte låtit sig göras för samtliga år. Vid t.ex. Visbykontoret var det bara en inspektör som genomfört över 100 prov för trafikskoleanmälda aspiranter år 2005.

<sup>19</sup> Mättet variationsvidd är känsligt för extremvärden. Mättet påverkas av om en enskilda trafikinspektör avviker kraftigt från de övriga.

<sup>20</sup> Variationsvidden för förarprovskontoret i Visby kan inte beräknas på grund av för få observationer.

<sup>21</sup> Vägverkets högsta accepterade spridning om  $\pm 10$  procentenheters avvikelse från medelvärdet motsvarar en variationsvidd på 20 procentenheter.

<sup>22</sup> Vägverkets högsta accepterade spridning om  $\pm 5$  procentenheters avvikelse från medelvärdet motsvarar en variationsvidd på 10 procentenheter.

**Tabell 7:** Variationsvidden vid förarprovskontoren under perioden 2003–2005. Trafikskoleanmälda körkortsaspiranter i ålderskategorin 18–24 år

Förarprovskontor	2003	2004	2005	Förändring mellan 2003 och 2005
Visby*			0	
Eskilstuna	21	18	14	Minskar
Falun	30	32	25	Minskar
Farsta	25	18	8	Minskar
Gävle	9	4	5	Minskar
Halmstad	27	30	21	Minskar
Kalmar	16	13	10	Minskar
Kristianstad	30	20	18	Minskar
Malmö	26	29	21	Minskar
Skellefteå*	8	4	4	Minskar
Sundsvall	19	14	12	Minskar
Uppsala	11	22	7	Minskar
Skövde	12	10	11	Svagt minskande
Umeå	25	29	23	Svagt minskande
Karlskrona	7	6	7	Oförändrad
Vänersborg	19	15	19	Oförändrad
Västerås	23	18	23	Oförändrad
Linköping	21	21	23	Svagt ökande
Luleå	19	14	21	Svagt ökande
Solna	16	35	19	Svagt ökande
Södertälje	6	11	9	Svagt ökande
Växjö	6	13	8	Svagt ökande
Örebro	19	19	20	Svagt ökande
Borås	13	13	18	Ökar
Göteborg	30	22	34	Ökar
Helsingborg	18	19	22	Ökar
Jönköping	12	19	25	Ökar
Karlstad	13	17	19	Ökar
Sollentuna	14	27	19	Ökar
Örnsköldsvik*	2	0	6	Ökar
Östersund	6	15	19	Ökar

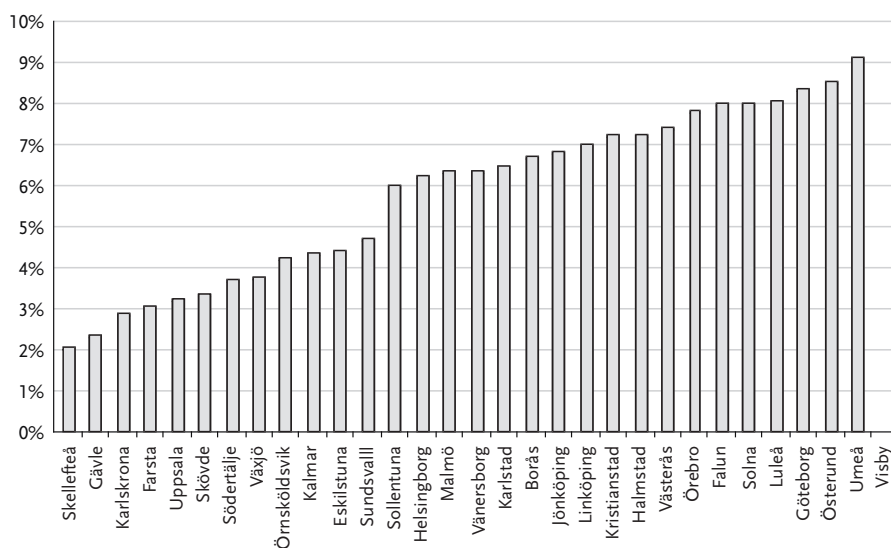
\* Vid dessa kontor är antalet inspektörer som genomfört fler än 100 prov respektive år så litet att analysen av trenden blir osäker.

Källa: Riksrevisionens bearbetning av statistik från Vägverket.

### 3.3.3 Spridningsmått 2 – standardavvikelse

Med spridningsmättet standardavvikelse avses det ungefärliga genomsnittet av alla enskilda observationers avvikelse från det aritmetiska medelvärdet.<sup>23</sup> Måttet ger en uppfattning om hur väl trafikinspektörerna vid ett förarprovskontor ligger samlade kring medelvärdet för kontoret med avseende på godkännandeandelen för körprovet.

**Figur 3:** Förarprovskontorens standardavvikelse i procentenheter år 2005. Trafikskoleanmälda körkortsaspiranter, ålderskategori 18–24 år, procentenheter



Källa: Riksrevisionens bearbetning av statistik från Vägverket.

Medelvärdet kan beräknas på två sätt. Ett sätt är att dividera antalet godkända prov med det totala antalet prov. Det andra sättet är att de enskilda trafikinspektörernas godkännandeandel summeras och därefter divideras med antalet trafikinspektörer. Vi har valt det senare sättet. Det förra sättet att beräkna medelvärdet på innebär att en inspektör som genomför ett stort antal prov får ett stort genomsnitt på förarprovskontorets medelvärde. Inspektörens godkännandeandel (som dessutom kan avvika kraftigt från de övriga inspektörernas) kommer därmed att bli den måttstock som de andra trafikinspektörerna vid kontoret jämförs med. Samtidigt finns det inget som säger att just den trafikinspektören gör en säkrare eller mer riktig bedömning än de andra trafikinspektörerna vid kontoret.

<sup>23</sup> Standardavvikelsen är lika med roten ur variansen. Variansen är summan av alla kvadrerade avvikelser från medelvärdet dividerat med antalet observationer minus en observation.

Av figur 3 framgår att kontorens standardavvikelse varierar mellan 2 och 9 procentenheter. Storstadskontoren förefaller inte generellt avvika med avseende på standardavvikelsen i jämförelse med övriga kontor. Ett lågt värde innebär att trafikinspektörerna gör en mer enhetlig bedömning av körproven. Spridningsmättet standardavvikelse är inte lika känsligt för extremvärden som mättet variationsvidd.

#### 3.3.4 Spridningsmått 3 – kvartilavstånd

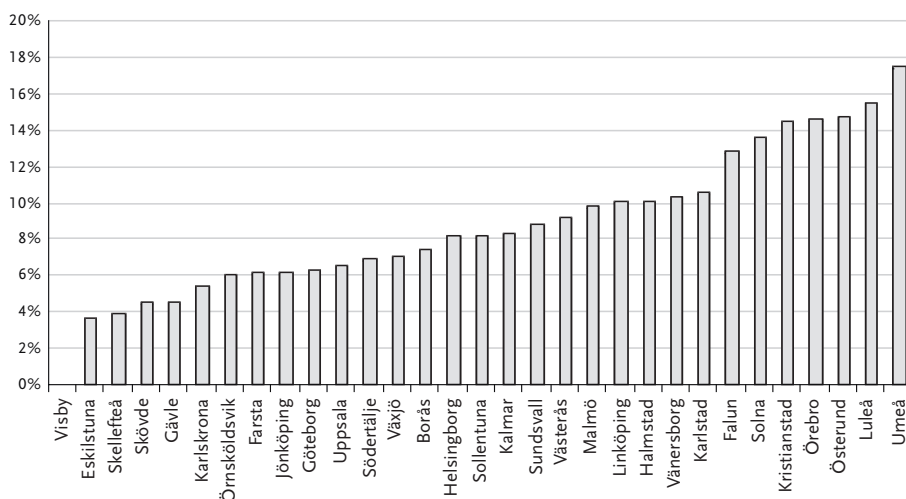
Måttet kvartilavstånd anger avståndet mellan den övre och den undre kvartilen, dvs. avståndet mellan gränsen för de 25 % högsta och gränsen för de 25 % lägsta värdena. Med värden avses godkännandandelen för trafikinspektörerna vid ett kontor. Kvartilavståndet är inte lika känsligt för extremvärden som de övriga presenterade måtten. Om en enskild trafikinspektör avviker kraftigt från de övriga vid kontoret, påverkar inte detta kvartilavståndet.

Av figur 4 framgår att kvartilavståndet för kontoren år 2005 varierade från ca 4 procentenheter till drygt 17 procentenheter. Kontorens spridning mellan dessa ytterligheter (4–17 procentenheter) är, liksom för standardavvikelsen, relativt jämn. Vissa kontor skiftar emellertid plats om man jämför med standardavvikelsen i figur 3. Det förefaller dock inte vara så att t.ex. storstadskontoren genomgående har ett högre kvartilavstånd än kontoren på mindre orter.

Vägverkets interna krav på en högsta tolererad avvikelse på  $\pm 5$  procentenheter från medelvärdet vid ett kontor motsvarar ett spann eller en variationsvidd på 10 procentenheter. Vid ett kontor med ett kvartilavstånd på 10 procentenheter eller mer befinner sig endast hälften av kontorets trafikinspektörer inom en spann på 10 procentenheter, dvs. endast hälften av kontorets inspektörer kan uppfylla Vägverkets interna krav om högsta tolererad avvikelse.

Av figur 4 framgår att 11 av Vägverkets 31 förarprovskontor (ca 35 %) har ett kvartilavstånd på 10 procentenheter eller mer. Det innebär att hälften av inspektörerna vid dessa kontor befinner sig utanför ett spann på 10 procentenheter.

**Figur 4:** Förarprovskontorens kvartilavstånd år 2005. Trafikskoleanmälda körkortsaspiranter, ålderskategori 18–24 år, procentenheter



Källa: Bearbetning av statistik från Vägverket.

### 3.3.5 Många kontor når inte upp till Vägverkets interna mål om enhetlig bedömning

Graden av måluppfyllelse varierar beroende på vilket mått man väljer, vilken tidsperiod man mäter efter samt i vilken utsträckning man tar hänsyn till extremvärdena. Dock ger spridningsmått, vid en samlad analys, en svag måluppfyllelse för merparten av Vägverkets förarprovskontor avseende kravet för högsta tillåten spridning avseende godkännandandelen. Sammantaget indikerar statistiken tydligt att enhetligheten i bedömningen vid de olika kontoren inte är tillräcklig.

### 3.4 Riksrevisionens iakttagelser

- Storstadsavdelningar har generellt en lägre godkännandeandel än övriga avdelningar. Detta gäller även när trafikskoleanmälda och privatanmälda körkortsaspiranter analyseras separat.
- Det finns stora skillnader i godkännandeandel mellan olika förarprovskontor. Andelen godkända körprov mellan olika kontor år 2005 skiljer sig som mest med ca 30 procentenheter i kategorin privatanmälda aspiranter och drygt 10 procentenheter i kategorin trafikskoleanmälda körkortsaspiranter.
- Vägverket har framfört skillnader i trafikmiljö och trafikintensitet mellan provorterna som en förklaring. Men det finns oförklarade skillnader i andelen godkända körprov mellan förarprovskontor som har liknande trafikmiljö och trafikintensitet även då man konstanthåller faktorerna andel privatanmälda respektive trafikskoleanmälda aspiranter. Vägverket har inte kunnat visa vad dessa skillnader beror på.
- Skillnaden i andelen godkända prov mellan trafikinspektörer vid samma förarprovskontor mätt som variationsvidd har inte minskat under perioden 2003–2005. Cirka 56 % av kontoren uppvisar en oförändrad eller ökad variationsvidd under perioden.
- Endast ett fåtal förarprovskontor uppfyller Vägverkets interna mål om högsta accepterad avvikelse mellan inspektörernas godkännandeandel vid ett kontor. Riksrevisionen bedömer att måluppfyllelsen, för högsta tillåten variation mellan inspektörerna vid ett kontor, är svag.
- Vägverket har inte tillräckligt djupt följt upp och analyserat vad skillnader i godkännandeandel mellan och inom kontor beror på. Vägverket förfogar över ett omfattande statistiskt material över förarproven. De statistiska analyser som hittills har avslutats och dokumenterats av Vägverket är begränsade både till antal och innehåll.



## 4 Vad har Vägverket gjort för att minska skillnaderna?: Kvalitetssäkring och tillsyn

Vägverkets förarenhet svarar för kvalitetssäkringen av Vägverkets körprov vid de 31 förarprovskontoren i landet. I detta avsnitt redovisar vi det kvalitetssäkringsarbete som leds av förarenheten och som syftar till att få till stånd en enhetlig bedömning av körproven. Vi beskriver även det kvalitetssäkringsarbete som sker vid förarprovskontoren. Därefter redovisar vi den tillsyn som tillsynsfunktionen utövar över all förarprovning<sup>24</sup> – såväl den inom Vägverket som den som utförs av Försvarsmakten och gymnasieskolor. Vi har begränsat framställningen till att avse tillsynen av Vägverkets körprov. Förarenhetens och tillsynsfunktionens organisation och bemanning redovisas i kapitel 2.

Syftet med detta kapitel är att besvara den del av revisionsfrågan som handlar om huruvida Vägverket vidtagit tillräckliga åtgärder för att få till stånd en enhetlig bedömning av körproven.

### 4.1 Kvalitetssäkringen – hur det började

Ett standardiserat körprov för behörighet B infördes den 1 maj 1997. Syftet med det standardiserade körprovet var att genomföra körprov som hade betydligt större fokus på riskmedvetande än tidigare. Provet skulle om möjligt genomföras fördelat på landsväg till 60 %, tätort till 30 % och 10 % manövrering (backning, start i lutning och parkering etc.). Intentionen var att när fyra körprov var genomförda skulle dessa prov ha täckt in alla moment i kursplanen, frånsett mörkerkörning och halkkörning under den ljusa årstiden. Samtidigt togs ett nytt protokoll för körprov i bruk för att kunna samla in uppgifter om vad provet innehöll och hur trafikinspektören bedömde uppkörningen.

År 1998 beslutade Vägverket att följa upp det standardiserade körprovet. Uppföljningen genomfördes i form av s.k. samåkning. Samåkningen gick till på så sätt att en särskilt tränad trafikinspektör åkte med i baksätet vid uppkörningen och bedömde körkortsaspiranten parallellt med den ordinarie trafikinspektören. Totalt fanns det fem "samtränade" trafikinspektörer. Under utvärderingen granskades 102 inspektörer vid 22 förarprovskontor. Varje trafikinspektör fick genomföra 5–6 samåkningar, vilket sammantaget innebar att 596 körprov var föremål för granskning.

Uppföljningen som fick benämningen KUSK presenterades i senare delen av 1999<sup>25</sup> av förarenheten.

<sup>24</sup> I förarprovningen ingår teoriprovet och körprovet.

<sup>25</sup> KUSK Kvalitetsuppföljning standardiserat körprov, förarprovsvdelningen, 1999.

#### 4.1.1 Vad visar KUSK?

Av KUSK framgår att skillnaden i resultat (godkänt/icke godkänt) mellan olika inspektörer *inte* beror på olikformiga bedömningar i likartade trafiksituationer. Det innebär att givet den körslinga, de trafiksituationer som uppkommit under körningen och de prov som körkortsaspiranten "utsatts" för, har trafikinspektören gjort korrekta bedömningar. Skillnaderna ska i stället sökas i körprovets innehåll och genomförande.

Med genomförande avses i KUSK

- mottagande av elev,
- information om provet,
- säkerhetskontroll,
- provets genomförande och
- provets avslutning.

Av KUSK framgår att det finns skillnader i hur inspektörerna tar emot körkortsaspiranterna och informerar dem om provinnehåll m.m. Även kontakten under körningen är av betydelse. Vissa inspektörer har hela tiden protokollet i handen och visar med minspel hur väl aspiranten har lyckats. Detta kan göra aspiranten nevos och måhända bidra till ett underkännande.

Ett annat förhållande som kan påverka hur väl körkortsaspiranten lyckas är tydligheten i inspektörens "dirigering" under provet, dvs. framförhållningen i när aspiranten t.ex. ska svänga till höger eller vänster. Drygt 27 % av proven hade en brist i tydligheten i "dirigeringen".

Med provets innehåll avses i uppföljningen

- manövrering,
- miljöer där provet genomförs.

Av KUSK drar förarenheten slutsatsen att det finns en spridning mellan inspektörerna med avseende på körprovets innehåll. Denna spridning är enligt förarenheten allvarlig, då den med stor sannolikhet påverkar resultatet av körprovet. Som exempel tas svårighetsgraden i manöverprovet, som kan variera mellan att "inte ingå alls" till att vara utformad mer eller mindre som en "hinderbana". Ungefär 61 % av proven hade en omfattning som överensstämde med kursplanens och provföreskrifternas krav. Drygt 30 % av proven hade för liten omfattning av manöverprov och ca 8 % av proven hade en för stor omfattning av manöverprov, dvs. överkrav.

Av de intervjuer Riksrevisionen genomfört vid förarprovskontoren framkommer att trafikinspektörerna anser att provföreskrifterna är tydliga. KUSK-rapporten pekar emellertid på att innehållet i körprovet varierar mellan de undersökta inspektörerna.

#### 4.1.2 Uppföljning av KUSK-rapporten

I en promemoria från förarenheten år 2005<sup>26</sup> bedömer enheten att inspektörernas personliga uppträdande gentemot körkortsaspiranterna har förbättrats rejält under de senaste åren. Man menar emellertid att Vägverket fortfarande brottas med problemet att det är för stor spridning mellan trafikinspektörerna på samma kontor när det gäller andelen godkända körprov.

I promemorian föreslår förarenheten att förarprovskontoren ska använda sig av samåkning, i förekommande fall dokumentera åtgärdsprogram och att man på kontorsmöten regelbundet ska diskutera provsituationer i t.ex. grupparbetsform. Vidare betonas vikten av att cheferna lever upp till sitt verksamhetsansvar. Dessutom anser förarenheten att inspektörerna på samma kontor inte bör avvika mer än  $\pm 5$  procentenheter från kontorets medelvärde för andelen godkända körprov.

Vägverket har under granskningens gång fastställt att den tolererade variationen mellan inspektörerna vid ett kontor inte ska avvika mer än  $\pm 10$  procentenheter från kontorets medelvärde.

#### 4.1.3 Så går samåkningen till i dag

Förarenhetens främsta kvalitetssäkringsinstrument i dag är samåkning. Syftet med samåkningen är att få till stånd en enhetlig bedömning av körproven. Inom Vägverket används idag allmänt benämningen KUSK för den samåkning som sker inom ramen för förarenhetens kvalitetssäkring. De inspektörer som sitter med i baksätet och gör den parallella bedömningen av den som kör upp benämns internt inom Vägverket för "Kuskar".

Vid förarenhetens stab finns två personer som ansvarar för samåkningen (KUSK). Dessa anordnar informationsmöten m.m. för redan utsedda och blivande "Kuskar". Alla inspektörer kan anmäla sitt intresse för att bli en "Kusk". Till de kontor som inte har någon egen "Kusk" kommer en "Kusk" från ett annat kontor.

Samåkningen genomförs under en dag vid sex körprov. Efter varje körning upprättas ett protokoll.<sup>27</sup> Dagen inleds och avslutas med ett samtal mellan den ordinarie inspektören och "Kusken" då man diskuterar förtjänster och förbättringsområden. I de fall det förekommer grava brister – exempelvis åsidosättande av provföreskrifter – upprättar förarprovskontoret ett åtgärdsprogram där det klart ska framgå vad som ska förändras till kommande samåkning (KUSK).

<sup>26</sup> Kvalitetssäkring körprov behörighet B, förarenheten, 2005-08-18.

<sup>27</sup> Protokoll för samordning vid KUSK-dagar, reviderat 2003-12-03.

#### 4.1.4 Förarprovskontoren och kvalitetssäkringen

Av förarenhetens rutinbeskrivning (FE LED 2006:026) framgår hur förarprovskontoren ska arbeta med kvalitetssäkring. Syftet med kvalitetssäkringen är att få en enhetlig utformning av innehåll och genomförande av körproven men också att få en enhetlig bedömning av de körprov som genomförs vid kontoren.

Kontorschefen har enligt rutinbeskrivningen ansvar för att det finns resurser för kvalitetssäkring och att eventuella åtgärdsprogram riktade mot enskilda inspektörer tas fram och genomförs. Trafikinspektörerna ansvarar för att körprov enligt rutinerna för körprov (FE LED 2005:0005) utförs på ett från kvalitetssynpunkt likartat sätt vad gäller innehåll, genomförande och bedömning. Inspektörerna ska vidare aktivt delta i kontorets kvalitetsarbete och genomföra eventuella åtgärdsprogram.

Av rutinbeskrivningen framgår att samåkning är en av de aktiviteter som ingår i kvalitetssäkringen. I förekommande fall upprättar kontorschefen ett åtgärdsprogram för att komma till rätta med eventuella avvikelser från de rutiner och krav som finns med avseende på körprovet. Samåkning (KUSK) ska enligt rutinbeskrivningen genomföras en gång vartannat år. Vidare nämns att kontorschefen ska följa upp provstatistiken två gånger per år. Kontorschefen kan själv ta fram provstatistiken från förarenhetens databas över förarprovningen.

I den processbeskrivning (FE LED 2005:0005) som trafikinspektörerna ska hålla sig till nämns under rubriken Kvalitetskritiska moment att körproven ska vara likvärdigt utförda och under rubriken Särskilda krav på processen att Vägverkets provföreskrifter ska följas.

I en enkät<sup>28</sup> från Vägverkets tillsynsfunktion (se nästa avsnitt) framgår att 29 av 31 kontorschefer uppger att de studerat statistiken över körprov för att bedöma avvikelser mellan kontorets inspektörer. Drygt 77 % av kontoren uppger att de vidtagit någon form av åtgärd med anledning av avvikande resultat vid körproven. Flera kontorschefer anger i enkäten att man genomför samåkning (KUSK) enbart med de inspektörer som avviker från kontorets medelvärde för andelen godkända prov. En majoritet av kontoren anger vidare att man inte får tillräcklig vägledning och information om hur avvikande resultat ska hanteras på kontorsnivån.

Av den kontorsstudie som redovisas i kapitel 6 framgår mer i detalj hur kvalitetsarbetet bedrivs vid några utvalda kontor.

---

<sup>28</sup> Tillsynsfunktionen, strk, 2006-04-27.

## 4.2 Tillsynen över Vägverkets körprov

Av 8 kap. 12 § körkortsförordningen (1998:980) framgår att Vägverket utövar tillsyn över förarprovningen. Tillsyn sker över förarprovningen vid Vägverket, gymnasieskolor och Försvarsmakten.

Med stöd av 8 kap. 6 § körkortsförordningen har Vägverket utfärdat föreskrifter om tillsyn över förarprovning (VVFS 2005:133). Föreskrifterna trädde i kraft den 1 januari 2006.

Enligt 1 § i föreskrifterna är syftet med tillsynen att kvalitetssäkra förarprovningen. Av föreskrifterna framgår vidare att tillsynen syftar till att säkerställa att förarprovare<sup>29</sup> fullgör sina föreskrivna åligganden samt att förarprovningen i övrigt bedrivs enligt gällande bestämmelser. Detta ska uppnås genom en fortlöpande dialog och konstruktiv samverkan mellan tillsynsmyndigheten och förarprovarena.

Tillsynen av förarprov ska omfatta

- hur provföreskrifterna följs,
- utvärdering av dokumentationen,
- förutsättningarna för genomförande av förarprov,
- hur bedömningen sker och avvikande resultat.

Tillsyn infördes som ett begrepp i körkortsförordningen år 1998 mot bakgrund av att det standardiserade körprovet hade tillkommit den 1 maj 1997. Tillsynsföreskrifter om förarprovningen utfärdades emellertid av Vägverket först i december 2005 och det egentliga tillsynsarbetet kom i gång först den 1 januari 2006 då tillsynsfunktionen bemannades. Skälet är enligt Vägverket att tillsynen kunde komma i gång först när det förelåg en föreskrift om tillsyn.

### 4.2.1 Tillsynens omfattning och inriktning

Tillsynen består av akut tillsyn och planerad tillsyn. Den akuta tillsynen initieras genom anmälningar och kända missförhållanden.

År 2005 tog tillsynsfunktionen fram ett förslag till program för tillsyn över förarprovningen. Av programmet framgår att en viktig del av tillsynen är att sammanställa de existerande kvalitetssäkringssystemen för förarprovningen inom Vägverket, Försvarsmakten och gymnasieskolan. Ett annat viktigt inslag är enligt programmet att informera om tillsynsfunktionen för att få förståelse för det framtida tillsynsarbetet. Tillsynen över Vägverkets förarprovning

---

29 Förarprovare är ett gemensamt begrepp för dem som genomför körprov inom Vägverket, gymnasieskolor och Försvarsmakten.

kommer enligt programmet i huvudsak att bestå av kontroll och uppföljning av den information som finns i förarenhetens eget kvalitetssäkringssystem. Vidare anges att tillsynen inledningsvis kommer att riktas mot skolväsendet och Försvarmakten.

Enligt tillsynsprogrammet innebär tillsynsuppdraget bland annat att

- bevaka verksamheten,
- begära information om de olika kvalitetssäkringssystemen,
- ta fram användbar statistik/begära förklaringar utifrån statistik,
- tillsynsbesök,
- deltagande i träffar som rör förarprovsningsverksamheten och
- skapa en kontrollmanual.

Det utvecklingsarbete som har bedrivits hittills har inriktats mot skolväsendet. En manual har tagits fram och under 2006 genomfördes 12 tillsynsbesök i gymnasieskolan. Urvalet är baserat på kända förhållanden men en geografisk spridning eftersträvas också. Tillsynen av gymnasieskolorna görs tillsammans med Skolverket.

Den tillsyn som tillsynsfunktionen bedrivit hittills av förarenhetens körprovsverksamhet har bestått i en enkät<sup>30</sup> till alla 31 förarprovskontor med tio frågor som rör bland annat kontorschefens hantering av inspektörernas provstatistik och hur uppföljningen av denna ser ut.

Tillsynsfunktionen har även skickat en skrivelse<sup>31</sup> till förarenheten med begäran om statistik över de inspektörer vid förarprovskontoren som avviker mer än 10 procentenheter från medelvärdet vid respektive kontor.

Ytterligare en tillsynsinsats som gjorts är en bearbetning av provstatistiken i Stapro-fas, som Riksrevisionen fick ta del av den 27 oktober 2006. Syftet med den statistiska bearbetningen var bland annat att studera skillnaderna i godkännandandelen mellan inspektörerna vid förarprovskontoren.

<sup>30</sup> Undersökning om uppföljning av förarprovningen vid FE-kontor, tillsynsfunktionen, strk, 2006-04-27.

<sup>31</sup> Tillsyn gällande avvikande resultat, FT 20A 2006:18289.

### 4.3 Riksrevisionens iakttagelser

- Riksrevisionen konstaterar att det pågår ett omfattande kvalitetssäkringsarbete vid förarprovskontoren. Kvalitetssäkring genom samåkning (KUSK) genomfördes för första gången 1999. De rutin- och processbeskrivningar som behandlar kvalitetssäkring härrör sig emellertid från åren 2005 och 2006.
- Det finns rutin- och processbeskrivningar för hur förarprovskontoren ska arbeta med kvalitetssäkring och vem som är ansvarig för vad. Det förekommer dock olika styrsignaler inom Vägverket för hur mycket den enskilda inspektörens godkännandeandel får avvika från medelvärdet inom kontoret.
- Av den enkät som skickades till förarprovskontoren år 2006 från tillsynsfunktionen framgår att drygt 77 % av kontorscheferna vidtagit någon form av åtgärd med anledning av avvikande resultat vid körproven. Flera kontorschefer anger emellertid i enkäten att man genomför samåkning enbart med de inspektörer som avviker från kontorets medelvärde för andelen godkända prov.
- En majoritet av kontoren anger vidare att man inte får tillräcklig vägledning och information från förarenheten om hur avvikande resultat ska hanteras på kontornivån.
- Vid analys av de samåkning som genomförts har det framkommit att skillnaderna mellan olika inspektörers godkännandeandel verkar bero på körprovets innehåll och genomförande, dvs. att trafikinspektören i vissa fall ställer lägre eller högre krav än vad som motiveras av provföreskrifterna. Skillnaderna förefaller också bero på hur inspektörerna bemöter körkortsaspiranterna.
- Riksrevisionen konstaterar vidare att Vägverkets tillsyn över den egna förarprovningen kom i gång först 2006 trots att körkortsförordningens stadgande om tillsyn utfärdades 1998.





## 5 Vad beror skillnaderna på?:

### En parvis jämförelse mellan sex kontor

I kapitel 3 kunde vi konstatera att det finns skillnader i godkännandeandel mellan inspektörer vid samma kontor. I det här kapitlet försöker vi se om det finns något i kontorens arbetssätt som kan förklara varför vissa kontor internt har låg spridning mellan sina inspektörer medan andra har en hög spridning mellan sina inspektörer. Finns det något som är gemensamt för kontor med liten spridning och något som är gemensamt för kontor med stor spridning?

Vi har i detta kapitel bland annat studerat kontorens kvalitetssäkringsarbete, öppenhet i kommunikationen och den interna styrningen.

#### 5.1 Så har vi genomfört den parvisa jämförelsen

Genom att identifiera olikheter i arbetssätt mellan förarprovskontoren försöker vi förklara skillnaderna i spridningen i trafikinspektörernas bedömning. Det kontor som har det bästa arbetssättet skulle enligt hypotesen också vara det kontor som har den mest enhetliga bedömningen. Jämförelsen syftar till att finna möjliga generella förklaringar till vad som kan skapa stor respektive liten variation i trafikinspektörernas godkännandeandel, vid en jämförelse mellan kontoren.

Vi har studerat två kontor i storstäder (storstadspär), två kontor i universitetsstäder (universitetsstadspär) och två kontor i mellanstora städer (mellanstadspär). Skälet till att några kontor i småstäder inte finns med i jämförelsen är att de små förarprovskontoren har så få inspektörer (i vissa fall endast en) att jämförelser inte blir meningsfulla.

Vi har intervjuat kontorschefen och två inspektörer vid samtliga kontor.

Syftet med parindelningen är att olika trafikmiljöer ska vara representerade. De externa förhållandena för de två kontoren i varje par ska därmed vara lika så långt möjligt. De skillnader i enhetlighet som finns mellan trafikinspektörernas bedömning på de olika kontoren förväntas därmed förklaras till stor del av kontorens arbete med kvalitetssäkringen av förarprovningen.

Kontoren har valts ut efter hur stora skillnader det finns mellan de olika inspektörernas bedömningar (godkännandeandel) av dem som genomgår körprovet. Vi har använt tre mått för att mäta skillnaderna och vägt samman resultatet – detta eftersom det finns metodologiska svagheter i varje mått för sig. De tre måtten som använts vid urvalet är variationsvidd, standardavvikelse och kvartilavstånd. Vår strävan har varit att i varje par ha ett kontor med stor och ett med liten spridning, mätt med dessa mått. Detta har vi uppnått i universitetsstadsparet och mellanstadsparet. I storstadsparet är skillnaderna

mellan kontoren mindre. Som vi tidigare nämnt finns det inget storstadskontor som har riktigt små avvikelser avseende godkännandeandel då vi granskar alla tre måtten och dessutom jämför över åren. I samband med analysen av intervjuerna har vi tagit hänsyn till denna brist. Oavsett vilket statistiskt spridningsmått som vi använder bibehåller dock de två storstadskontoren sin inbördes ordning år 2005 med ett undantag.

De som ska köra upp vid ett kontor fördelas slumpmässigt på trafikinspektörerna vid kontoret. Skillnaderna i godkännandeandel kan därför inte förklaras av att körkortsaspiranterna väljer att köra upp för en viss inspektör eller, tvärtom, att inspektörerna väljer sina aspiranter.

## 5.2 Två förarprovskontor i storstäder

Förarprovskontor A har enligt en bedömning och sammanvägning av variationsvidd, kvartilavstånd och standardavvikelse över åren en mindre variation i inspektörernas bedömning än förarprovskontor B.

### 5.2.1 Förarprovskontor A: mindre variation

Vid förarprovskontor A utförs den samåkning som förarenheten har ansvar för (KUSK) av en trafikinspektör som inte arbetar vid kontoret.

Kvalitetssäkringen på kontornivå görs genom samåkning och övningar med autentiska prov. I det senare fallet sitter en inspektör i baksätet och för protokoll under förarprovet. Utan att ta del av dennes protokoll fattar inspektören i framsätet sitt beslut. I efterhand har inspektörerna kunnat jämföra sina bedömningar och diskutera eventuella olikheter.

Båda inspektörerna betonar vikten av den dagliga informella kvalitetssäkringen som utförs genom diskussioner runt fikabordet. Där diskuteras olika situationer som har uppkommit under dagen, tänkbara nya provområden och hur man ska bedöma olika situationer. Dessa diskussioner bidrar starkt till att det blir tydligt hur man ska bedöma, menar inspektörerna. Det är högt i tak på kontoret och god stämning.

Målet är att ingen inspektör ska avvika mer än  $\pm 5$  procentenheter från kontorets medelvärde med avseende på godkännandeandelen. Kontorschefen visar upp statistiken två till tre gånger per år och har enskilt utvecklingssamtal med de trafikinspektörer som inte uppfyller målet. Sedan sommaren 2006 redovisas statistiken på inspektörsnivå.

Kontorsmöten förekommer en gång varannan vecka. På dessa diskuteras arbetsmiljö, planering och aktuella frågor och mindre ofta kvalitetsfrågor.

### 5.2.2 Förrarprovskontor B: större variation

Vid förrarprovskontor B utförs den samåkning som förrarenheten har ansvar för (KUSK) av en inspektör som arbetar vid kontoret. Inspektören som har detta uppdrag anordnar även möten vid sidan av samåkningen. Det kan vara fråga om att gruppvis diskutera hur man ska göra bedömningar i olika situationer. Inom kontoret har man diskuterat att låta en person från ett annat kontor utföra den s.k. KUSK-samåkningen för att relationen till inspektörerna ska bli mer neutral.

Det förekommer även samåkningar mellan inspektörerna, dvs. utöver KUSK. Sådana samåkningar har emellertid minskat på senare tid.

En intervjuad anger att arbetsklimatet är ”öppet” och med ”högt i tak” och säger vidare att ”vi är väldigt ärliga mot varandra här på kontoret”. Båda intervjuade inspektörerna skulle dock gärna vilja ägna mer tid åt kvalitetsarbetet.

Statistiken över respektive inspektörs godkännandeandel redovisas 2–3 gånger per år vid veckomötena. Någon diskussion om resultaten förs emellertid normalt inte då. Däremot händer det att enskilda bedömningsfrågor tas upp vid veckomötena. Resultaten för den enskilde inspektören diskuteras även i samband med det årliga utvecklingssamtalet mellan kontorschefen och inspektören.

### 5.2.3 Jämförelse mellan förrarprovskontoren

Det är svårt att se några tydliga skillnader i förrarprovskontorens arbetsätt med kvalitetssäkring som kan förklara varför det ena kontoret har mindre spridning i godkännandeandel mellan inspektörerna. Det förefaller emellertid som om personalen vid kontor B ges mindre tid till samåkning och andra kvalitetshöjande åtgärder på kontornivå jämfört med kontor A. Antalet genomförda samåkningar med en strukturerad feedback till inspektörerna förefaller även vara högre vid kontor A.

Vid kontor A genomförs samåkningen som förrarenheten har ansvar för (KUSK) med en inspektör som inte arbetar vid kontoret. Detta torde öka möjligheterna för att bedömningen av samåkningen ska bli objektiv och mindre påverkad av lojalitetsband.

Dessa förhållanden kan vara en förklaring till den något mindre variationen mellan inspektörerna vid kontor A. Riksrevisionen har emellertid inte gjort några närmare mätningar av hur mycket resurser som läggs på kvalitetsarbete vid respektive kontor.

### 5.3 Två förarprovskontor i universitetsstäder

Förarprovskontor A har mindre variation i trafikinspektörernas bedömning än förarprovskontor B, uttryckt med hjälp av standardavvikelse, kvartilavstånd och variationsvidd. Skillnaderna kvarstår för hela perioden 2003–2005.

#### 5.3.1 Förarprovskontor A: mindre variation

En av trafikinspektörerna vid förarprovskontoret är kvalitetsansvarig. Kvalitetsarbetet på kontoret bygger till stor del på årligen återkommande systematisk samåkning. Trafikinspektörerna är mycket nöjda med samåkningen och en säger: "Det som är bra är att man får ett kvitto på att man ligger lika i bedömningen." Samåkningen följs upp med en kvalitetsdag. I samband med kvalitetsdagen har den kvalitetsansvarige tillsammans med kontorschefen sammanställt protokollen från samåkningarna, och trafikinspektörerna kan tillsammans diskutera vad som borde rättas till. Den gemensamma uppföljningsdagen planeras av den kvalitetsansvarige och kontorschefen tillsammans.

Utöver samåkningen på kontornivå genomförs även samåkning i enlighet med förarenhetens rekommendationer (KUSK). Den senare utförs av en trafikinspektör som är verksam vid ett annat kontor.

Samåkningen på kontornivå ses som ett sätt att få till stånd en samsyn på bedömningen av körprovet vid kontoret som sedan stäms av mot kvalitetsuppföljningen i förarenhetens regi (KUSK), dvs. en kvalitetssäkring i två steg.

Vid kontor A ligger inte statistiken över trafikinspektörernas godkännandandel i fokus för kvalitetssäkringen utan i stället strävar man efter att hitta en samsyn i bedömningen. En trafikinspektör får kännedom om sin godkännandestatistik en gång per halvår, i övrigt kan godkännandebilden eventuellt diskuteras om någon har många klagomål. Statistiken diskuteras inte under utvecklingssamtalen. Om en trafikinspektör ligger markant utanför kontornivån tar kontorschefen eller den kvalitetsansvarige tag i problemet direkt tillsammans med inspektören för att hitta en lösning.

Det råder ett öppet klimat på kontoret och trafikinspektörerna diskuterar ofta trafiksituationer, trafikmiljö och lämpliga provområden med varandra och med chefen. Den kvalitetsansvarige trafikinspektören menar att det öppna klimatet på kontoret starkt bidrar till att inspektörerna ligger på en jämn nivå i godkännandebilden.

#### 5.3.2 Förarprovskontor B: större variation

Vid förarprovskontor B utför kontorschefen den samåkning som förarenheten har ansvar för (KUSK). Kontorschefen var även utsedd som kvalitetsansvarig på avdelningsnivå under 2005.

Efter genomförd samåkning ger kontorschefen feedback till trafikinspektörerna och går igenom KUSK-protokollet. Samtliga på kontoret träffas också

under en uppföljningsdag. Då redovisas bland annat statistiken över godkännandeandelen för alla inspektörerna på kontoret.

Utöver den samåkning som förarenheten ansvarar för har kontoret genomfört samåkning på kontorsnivå. Uppfattningen vid kontoret är emellertid att den typen av kvalitetssäkring är mindre bra, eftersom "det är svårt att kritisera en kompis."

Den avdelning som kontoret tillhör har en särskild mapp i Intranätet om kvalitetssäkring och inom avdelningen finns en särskild kvalitetsgrupp som påbörjade sitt arbete år 2004. Lokalt på kontoret har man bestämt att ingen inspektör ska avvika mer än 7,5 procentenheter från medelvärdet. En av de intervjuade inspektörerna menar att "det vore fel om alla vore lika och hade samma andel godkända. Jag bryr mig inte om att det finns skillnader mellan inspektörerna som är större än 5 %."

En diskussion om statistiken förs också under utvecklingssamtalen och det har förekommit att en individuell handlingsplan upprättats för en inspektör som avvikit kraftigt i bedömningarna av körproven jämfört med sina kolleger.

Det händer att diskussioner om hur man ska bedöma olika situationer förs vid kaffepauser m.m. Dessutom diskuteras olika situationer under uppföljningsdagen efter KUSK.

Uppfattningen vid kontoret är att det skulle behövas mer tid för kvalitets-säkringsarbete.

### 5.3.3 Jämförelse mellan förarprovskontoren

Kontor B satsar mindre på samåkning än kontor A. Skälet är att inspektörerna vid kontor B uppfattar det som besvärligt att ge intern kritik i samband med samåkning. Mer tid förefaller även läggas på uppföljningen vid kontor A, såväl av den interna samåkningen som av den som förarenheten ansvarar för.

Motvilligheten att ge intern kritik kan även rent allmänt leda till att det blir ett mindre öppet diskussionsklimat vid kontor B.

Vid kontor A utförs den samåkning som förarenheten har ansvar för (KUSK) av en utomstående inspektör, medan den vid kontor B utförs av kontorschefen. I det senare fallet kan möjligheterna till en neutral bedömning av samåkningen tänkas vara mindre.

Vid kontor B förefaller det vara ett mer individuellt fokus på statistiken utan att tillräckliga resurser för t.ex. samåkning samtidigt tillhandahålls. Vid kontor A är inte på samma sätt fokus lagt på den enskilde inspektörens godkännandeandel utan på hur inspektörerna gemensamt kan arbeta för mer enhetliga bedömningar.

Dessa förhållanden kan förklara de skillnader som finns mellan inspektörerna vid de båda kontoren.

## 5.4 Två förarprovskontor i mellanstora städer

Förarprovskontor A har väsentligt mindre variation i trafikinspektörernas bedömning än förarprovskontor B, uttryckt med hjälp av standardavvikelse, kvartilavstånd och variationsvidd

### 5.4.1 Förarprovskontor A: mindre variation

Förarprovskontor A utför samåkning i enlighet med förarenhetens rekommendationer (KUSK) vartannat år och vid behov oftare. Samåkningen utförs av en inspektör som inte arbetar vid kontoret. Efter genomförd samåkning upprättas en individuell utvecklingsplan för varje trafikinspektör. Om någon avviker kraftigt i godkännandeandel jämfört med övriga inspektörer, får denne efter upprättande av en handlingsplan samåka med någon kollega.

Kontorschefen arbetar mycket med delegering - "Jag behöver ej ta beslut i varje sekund, jag litar på dem" – och menar att inspektörerna genom detta inges större förtroende och legitimitet.

Kontorsmöten förekommer en gång varannan vecka. Då diskuteras olika situationer som uppkommer i jobbet.

Enligt inspektörerna är det ett öppet diskussionsklimat och de får regelbunden feedback av kontorschefen. Det är ett förhållandevis litet kontor, där trafikinspektörerna diskuterar alla former av trafiksituationer och bedömningar varje dag med varandra och med chefen.

Statistiken över förarprovningen diskuteras anonymiserat på kontorsmötena, liksom vid de individuella utvecklingssamtalen. Kontorschefen kontrollerar regelbundet inspektörernas resultat för att få signal om någon avviker för mycket i godkännandeandel.

Även medarbetarundersökningarna på kontoret används för att kvalitets-säkra förarprovningen. Kontoret har ett eget styrkort för verksamheten.

De intervjuade inspektörerna känner till att det finns en policy om att differensen i godkännandeandel inte bör vara större än 10 procentenheter. De är dock skeptiska till att fokusera för mycket på statistiken eftersom risken då är att man anpassar sig till den önskade procentnivån oavsett kvaliteten på körkortsaspiranterna.

### 5.4.2 Förarprovskontor B: större variation

Det råder brist på trafikinspektörer vid förarprovskontoret, vilket gör att man regelbundet tvingas ta in trafikinspektörer från andra förarprovskontor. Dessa blir i praktiken deltidsanställda vid kontoret, men deltar inte på veckomöten eller utvecklingssamtal.

Kvalitetssäkringen vid kontoret utförs i huvudsak genom samåkning på kontorsnivå, då alla åker med alla. Samåkningen sker mest under vintertid och under lågsäsong då tid för detta finns. Trafikinspektörerna upplever emellertid svårigheter med att ge negativ kritik till kollegerna under samåkningen. Uppfattningen är att samåkningen därför inte ger så mycket.

Samåkning i enlighet med förarenhetens rekommendationer (KUSK), som genomförs en gång per år, anses av kontoret vara ett bättre kvalitetssäkringsinstrument. Liksom vid kontor A utförs KUSK-samåkningen av en inspektör som inte arbetar vid kontoret.

Kontorsmöten förekommer en gång i veckan. En av de fasta punkterna vid dessa möten är att diskutera situationer, omständigheter och bedömningar i provverksamheten. Statistiken diskuteras inte regelbundet, men det händer att frågan tas upp på veckomöten eller att trafikinspektörerna själva frågar efter sin godkännandandel. Någon diskussion om den enskilde inspektörens resultat förs inte under utvecklingssamtalen.

Statistiken behandlades inte regelbundet men trafikinspektörerna "vet i regel hur de ligger till" enligt kontorschefen. Man brukar sitta i grupp och prata om spridningen i godkännandandel mellan inspektörerna, och det tas också upp ibland på veckomötet.

#### 5.4.3 *Jämförelse mellan förarprovskontoren*

Vid förarprovskontor B har den enskilda kvalitetsuppföljningen en mycket liten omfattning. Kontorschefen har utvecklingssamtal med de fast anställda inspektörerna, men då behandlas inte inspektörernas resultat eller kvalitetssäkring utan snarare arbetsmiljöfrågor och eventuellt bemötande. Vid kontor A följer kontorschefen visserligen inspektörernas förarprovstatistik, men kvalitetssäkringen sker i första hand med hjälp av den samåkning som förarenheten har ansvar för, samåkning på kontorsnivå och diskussioner mellan inspektörerna. Vid kontor B upplever man däremot svårigheter att kritisera kollegerna vid samåkning på kontorsnivå.

Avsaknaden av individuell uppföljning i kombination med bristande öppenhet mellan inspektörerna vid kontor B kan förklara skillnaderna mellan kontoren.

## 5.5 Sammanfattande iakttagelser

- Den kvalitetsuppföljning som Vägverkets förarenhet har ansvar för (KUSK) tillämpas vid samtliga förarprovskontor. Trots detta arbetar kontoren på olika sätt med kvalitetssäkringen.
- Förarprovskontor med små variationer mellan trafikinspektörerna utmärker sig på följande sätt:
  - Kvalitetssäkringsarbetet prioriteras medvetet och kontorschefen avsätter tid för att arbeta med det.
  - Fokus för diskussionen ligger inte på statistiken utan på kvalitetsfrågor, såsom enskilda trafiksituationer, provområden och uppträdandet gentemot körkortsaspiranten.
  - Individuell uppföljning av trafikinspektörerna prioriteras.
  - Kontorschefen har följt upp KUSK genom en kvalitetsdag och i vissa fall även med individuella utvecklingsplaner.
  - Regelbunden samåkning utöver KUSK sker inom förarprovskontoret.
  - KUSK genomförs med någon som inte arbetar vid kontoret.
  - Samåkningen sker i ett öppet klimat och trafikinspektörerna är inte rädda för att kritisera varandra.



## 6 Slutsatser och rekommendationer

Varje år kör nästan 110 000 personer upp för någon av Vägverkets drygt 200 trafikinspektörer.

Om Vägverkets inspektörer inte bedömer dem som kör upp på ett enhetligt sätt genom att ställa för låga krav kan det leda till att vissa personer får sitt körkort trots att de inte är tillräckligt kvalificerade. Det finns därmed en trafiksäkerhetsmässig aspekt av bristande enhetlighet i bedömningen av körproven. Å andra sidan kan för höga krav vid vissa körprov leda till att vissa personer obefogat måste göra en ny uppkörning. Enhetligheten i körproven har bland annat ifrågasatts i artiklar i massmedier.

Riksrevisionen har mot den bakgrunden granskat Vägverkets körprovsversksamhet. Syftet har varit att besvara revisionsfrågan *Blir körkortsaspiranterna enhetligt bedömda när de genomför Vägverkets körprov och har Vägverket gjort tillräckligt för att åstadkomma en enhetlig bedömning?*

I syfte att besvara revisionsfrågan har Riksrevisionen belyst följande frågeställningar:

- Hur hanteras enhetlighet och rättssäkerhet i Vägverkets policy- och planeringsdokument?
- Hur regleras körprovet i lagstiftning, förordning och föreskrifter?
- Hur stora är skillnaderna mellan avdelningar, inom avdelningar och mellan trafikinspektörer i andelen godkända körprov?
- Hur har Vägverket arbetat med statistiken över körproven och vilka analyser har man gjort?
- Hur arbetar Vägverket med kvalitetssäkringen av körprovet?
- Hur utför Vägverket tillsynen av körprovsversksamheten?

I detta kapitel redovisar Riksrevisionen sina slutsatser, bedömningar och rekommendationer. Slutsatserna och bedömningarna vilar på ett omfattande statistiskt underlag från Vägverket för huvudsakligen åren 2003 till 2005. Samtliga körprov avseende personbil (B-körkort) ligger till grund för delar av studiens slutsatser. För att kunna göra rättvisande jämförelser har vi i den statistiska analysen konstanthållit faktorer som kan påverka godkännandedelen, t.ex. andel privatister.

## 6.1 Riksrevisionens sammanfattande bedömning

---

Riksrevisionen anser att regeringen och Vägverket har gjort för lite för att säkerställa en enhetlig bedömning av körkortsaspiranterna. Inom flera kontor är skillnaderna för stora mellan inspektörerna vad gäller andelen godkända prov, för att de kan ha bedömt körkortsaspiranterna på ett enhetlig sätt. Vägverket har inte heller tillräckligt analyserat orsakerna till skillnaderna mellan olika kontor och inte utformat rutiner och arbetssätt som säkerställer en enhetlig bedömning av körkortsaspiranterna.

---

I Vägverkets styrning av verksamheten med förarprov finns likformighet och rättssäkerhet med som en röd tråd från de övergripande policydokumenten ned till kvalitetssäkringen av förarproven på de 31 förarprovskontor som är utspridda i landet. Det finns även provföreskrifter som reglerar vad inspektörerna ska pröva vid ett körprov och vad som krävs för att få godkänt. Trots detta finns det skillnader mellan avdelningar, mellan kontor och, mest allvarligt, mellan trafikinspektörer inom samma kontor med avseende på andelen godkända prov.

### 6.1.1 Skillnader inom kontoren

Vägverket har arbetat med kvalitetssäkring av körproven sedan år 1999. Riksrevisionen konstaterar emellertid att det fortfarande finns en för stor spridning mellan inspektörerna vid flertalet kontor. Merparten av Vägverkets kontor uppfyller inte Vägverkets egna styr signaler (styrkortet) om högsta acceptabla variation mellan inspektörernas godkännandeandel. Det sätt som Riksrevisionen mätt spridningen på (variationsvidden) visar dessutom en tendens: Spridningen under perioden 2003 – 2005 har ökat snarare än minskat mellan inspektörer på samma kontor.

Vägverket har under granskningens gång fastställt att den tolererade variationen mellan inspektörerna vid ett kontor inte ska avvika mer än  $\pm 10$  procentenheter från kontorets medelvärde.

För att få till stånd en enhetlig bedömning i körprovsverksamheten bedrivs ett omfattande kvalitetssäkringsarbete vid förarprovskontoren. Det finns en processbeskrivning för kvalitetssäkringsarbetet där det framgår vem som är ansvarig för vad i den beskrivna processen. Kvalitetssäkringsprocessen har dock inte fullt ut lyckats skapa en enhetlig bedömning av förarprovet. Den

studie av förarprovskontor som Riksrevisionen genomfört visar också att det finns skillnader i kontorens sätt att arbeta med kvalitetssäkringen. Vägverkets kvalitetssäkring av förarproven har således inte fullt ut implementerats vid de olika kontoren. Riksrevisionens granskning tyder på att olikheter i kontorens arbetssätt och former för kvalitetssäkring till viss del förklara att det finns större eller mindre skillnader mellan inspektörerna vid kontoren.

Riksrevisionens granskning visar att det är möjligt att ytterligare förbättra kvalitetssäkringsarbetet vid förarprovskontoren. Vägverket har inte vidtagit tillräckliga åtgärder för att kontoren ska uppfylla verkets egna mål för högsta acceptabla variation och för att KUSK ska tillämpas på samma sätt av alla kontor. Rutinerna på framgångsrika kontor bör spridas till att användas på alla kontor. Enligt Riksrevisionens uppfattning är det också möjligt att bättre utnyttja den omfattande statistik som finns för att göra fördjupade analyser. Vidare är det möjligt att kombinera dessa analyser med olika typer av utvärderingar med utgångspunkt i det material som samlas in i samband med KUSK såsom samåkningsprotokoll m.m. Syftet skulle vara att ge underlag för att ytterligare förbättra enhetligheten i bedömningen av förarprovet.

### 6.1.2 Skillnader mellan avdelningar

De skillnader som förekommer mellan avdelningar kan till viss del, men inte helt, förklaras med skillnader i trafikmiljö och körkortsaspiranternas motivation för att ta körkort, trafikskoleutbildning eller inte m.m. I glesbygd anses det måhända viktigare att ha körkort än i storstad, vilket kan skapa en större motivation att ta körkort. Men om skillnaderna beror på att provet är svårare eller lättare att genomföra i en viss avdelning jämfört med en annan avdelning uppfyller inte provet kravet på en enhetlig bedömning av körkortsaspiranterna. Ett problem i detta sammanhang, vilket också Vägverket självt påpekat, är att förutsättningarna för att genomföra det standardiserade körprovet varierar mellan avdelningarna. Trafikmiljön skiljer sig åt<sup>32</sup> varför man på vissa provorter inte kan uppfylla provföreskrifternas krav. Av naturliga skäl går det inte heller alltid att pröva t.ex. mörkerkörning. I förlängningen kan detta få konsekvenser för trafiksäkerheten.

Skillnaderna i godkännandandel mellan avdelningar förefaller, enligt Riksrevisionens uppfattning, emellertid inte enbart ha "naturliga" förklaringar utan kan bero på en icke enhetlig bedömning av körkortsaspiranterna.

<sup>32</sup> Cirkulationsplatser och trafikljus osv. saknas på vissa mottagningsorter.

## 6.2 Enhetligheten uppmärksammas i Vägverkets interna styrning...

---

Riksrevisionen konstaterar att likformighet och rättssäkerhet på olika sätt uppmärksammas i Vägverkets interna styr- och policydokument.

---

Riksrevisionen konstaterar att Vägverkets olika styr- och planeringsdokument innehåller skrivningar om bland annat rättssäkerhet. Av den strategiska planen för perioden 2005–2014 framgår att demokrati, *rättssäkerhet* och effektivitet är centrala utgångspunkter för Vägverkets verksamhet. Vidare sägs att Vägverket ska vara en öppen och  *trovärdig*  myndighet. Även i verksamhetsplanen för 2006–2008 nämns att en effektiv, kundorienterad och  *rättssäker*  myndighetsutövning är viktig. För den mer detaljerade styrningen av Vägverkets avdelningar, sektioner och enheter används så kallade balanserade styrkort. Det innebär att det för förarprovskontoren eller i vissa fall för den avdelning som kontoret tillhör, finns ett balanserat styrkort. Riksrevisionen konstaterar att i dessa styrkort finns angivet hur stora avvikelser som tolereras mellan inspektörer vid samma kontor med avseende på andelen godkända körprov.

Även i de rutin- och processbeskrivningar som utfärdats av Vägverkets förarenhet och som styr förarprovningen och dess kvalitetssäkring påtalas vikten av att körproven genomförs på ett likartat sätt vad gäller innehåll, genomförande och bedömning.

Förarprovet regleras i lagar, förordningar och i Vägverkets föreskrifter. Av föreskrifterna framgår vad ett körprov ska innehålla och vad som krävs för att få godkänt. Körprovet är standardiserat, vilket innebär att en inspektör efter att ha genomfört körprov med fyra olika körkortsaspiranter ska ha kontrollerat alla de bedömningsområden som ingår i körprovet. Det standardiserade körprovet är ett led i Vägverkets strävan att åstadkomma enhetlighet i bedömningarna. Dessutom finns en gemensam utbildning, både grundutbildning och fortbildning, för inspektörerna.

Av de intervjuer som Riksrevisionen genomfört framkommer att trafikinspektörerna anser att provföreskrifter m.m. är tydliga med avseende på körprovets innehåll och de krav som ställs för att få godkänt.

### 6.3 ...men trots det finns stora skillnader i andelen godkända förarprov

---

Riksrevisionen konstaterar att det finns oförklarade skillnader i andelen godkända körprov mellan avdelningar, mellan förarprovskontor och mellan trafikinspektörer vid samma kontor. Enligt Riksrevisionens uppfattning bör Vägverket i högre utsträckning följa upp skillnaderna mellan avdelningar, kontor och mellan inspektörer vid samma kontor med avseende på andelen godkända körprov. Den befintliga statistiken går att använda till betydligt mer ingående analyser än vad Vägverket hittills gjort.

Riksrevisionen konstaterar vidare att spridningen mellan inspektörerna på många kontor är stor och dessutom har ökat under senare år. Riksrevisionen anser att Vägverket inte gjort tillräckligt för att åstadkomma en enhetlig bedömning av körkortsaspiranterna.

---

Riksrevisionen konstaterar att andelen godkända körprov varierar mellan olika delar av landet, mellan olika förarprovskontor och mellan trafikinspektörer vid samma kontor. År 2005 var t.ex. andelen godkända körkortsaspiranter nära 12 procentenheter *högre* i avdelning norr jämfört med riksmedelvärdet. Samtidigt låg motsvarande siffra för avdelning Stockholm 10 procentenheter *lägre* än riksmedelvärdet.

Vägverket menar att dessa skillnader kan bero på att andelen privatister varierar mellan avdelningarna. Riksrevisionens analys visar emellertid att det kvarstår skillnader även när en uppdelning görs i privatister och de som gått i körskola.

Vägverket menar vidare att skillnaderna i trafikmiljö och att körkortsaspiranterna i norra Sverige kan vara mer motiverade att ta körkort förklarar den högre andelen godkända körprov i avdelning norr. För detta talar att även andelen godkända teoretiska prov är högre där. Vägverket har dock inte kunnat uppvisa övertygande förklaringar till varför andelen godkända prov i andra avdelningar, t.ex. avdelning Stockholm, ligger väsentligt under riksmedelvärdet. Ett problem i sammanhanget är vidare att det vid Vägverkets minsta provorter och mottagningskontor, i de glest befolkade delarna av landet, aldrig ges tillfälle att prova vissa moment av det provinnehåll som provföreskrifterna stadgar, t.ex. signalreglerade korsningar eller cirkulationsplatser. Alla förare som provas vid en sådan ort garanteras därmed slippa dessa moment och kan därmed komma att släppas ut i trafiken utan en prövning av vissa av de moment som krävs för att få körkort. Av naturliga skäl går det inte heller alltid att pröva mörker- och vinterkörning. Idag är endast manöverprov ett obligatoriskt krav för att få avlägga förarprov. Genom att införa fler obligatoriska moment i körprovningen skulle det gå lättare att uppfylla kraven i provföre-

skrifterna. Ett alternativ vore att överväga ändringar i föreskrifterna.

Riksrevisionen konstaterar vidare att det finns svårförklarade skillnader i andelen godkända förarprov mellan förarprovskontor som återfinns i orter av ungefär samma storlek och därmed jämförbar trafikmiljö. Under perioden 2003–2005 var andelen godkända aspiranter i Linköping ca 80 % medan motsvarande siffra i Helsingborg under samma period var knappt 70 %. Skillnaden kan knappast förklaras av skillnader i motivation mellan körkortsaspiranterna i de båda städerna. Båda städerna är relativt stora med utbyggd kollektivtrafik. I båda fallen avser statistiken aspiranter som gått i körskola.

Enligt Riksrevisionens uppfattning måste Vägverket följa upp och analysera orsakerna till dessa skillnader. Den befintliga statistiken över godkända och underkända aspiranter ger möjlighet att bättre följa upp skillnader i provresultat mellan olika avdelningar och kontor. Vägverket har byggt upp en mycket omfattande databas över förarproven.

En viktig iakttagelse är att det finns för stora skillnader mellan trafikinspektörerna inom många kontor. Riksrevisionen har tagit fram olika statistiska mått för att visa på spridningen mellan inspektörerna på samma förarprovskontor. Riksrevisionens beräkningar visar att spridningen inom kontoren mellan inspektörerna i de flesta fall inte uppfyller Vägverkets interna målsättningar.

Riksrevisionen har beräknat variationsvidden mellan inspektörerna med lägst respektive högst andel godkända körprov vid förarprovskontoren och på så sätt fått fram en variationsvidd uttryckt i procentenheter. Vid en jämförelse mellan åren 2003 och 2005 visar det sig att 12 kontor får en mindre variationsvidd medan 15 kontor får en större variationsvidd. Ett kontor uppvisar ingen förändring över tiden. Dessutom finns 3 kontor som det inte går att uttala sig om på grund av att det finns för få inspektörer vid förarprovskontoret. Sammantaget innebär det att nära 65 % av kontoren har fått en mindre enhetlig bedömning under perioden av körprovet som helhet om vi endast granskar variationsvidden (statistiken redovisas i kapitel 3). Detta medför att risken för att bli bedömd på olika sätt förmodligen ökat. Sannolikheten att bli godkänd trots att man inte har tillräcklig förmåga respektive sannolikheten att bli underkänd trots att man har tillräcklig förmåga ökar troligen. Körkortsaspiranten är i högre utsträckning utlämnad åt vilken inspektör som slumpen tilldelat honom eller henne.

Vägverket har formulerat olika målsättningar för den acceptabla spridningen mellan inspektörerna vid varje enskilt kontor. Målen är oftast uttryckta som avvikelser från medelvärdet vid respektive kontor. De avvikelser som tolereras varierar mellan  $\pm 5$  till  $\pm 10$  procentenheter från kontorets medelvärde med

avseende på andel godkända förarprov. År 2005 var det endast 8 av 31 kontor som klarade det mål som ställer högst krav på kontoret, dvs.  $\pm 5$  procentenheter. Riksrevisionen anser att Vägverket inte tillräckligt uppmärksammat och vidtagit tillräckliga åtgärder mot de kontor som avviker från verkets egna målsättningar.

Enligt Riksrevisionens uppfattning kan Vägverkets sätt att mäta spridningen leda till att felaktiga slutsatser dras eftersom medelvärdet inte nödvändigtvis indikerar det mest korrekta värdet. Om ett kontor har liten spridning, dvs. alla inspektörer på kontoret ligger nära medelvärdet, innebär det inte nödvändigtvis att de gör korrekta bedömningar. Inspektörerna kanske systematiskt släpper igenom för många eller för få aspiranter. Här är det angeläget att Vägverket utvecklar mer relevanta mätmetoder.

## 6.4 Omfattande men ojämn kvalitetssäkring och begränsad tillsyn

---

Den samåkning som förarenheten har ansvar för (KUSK) i dess nuvarande form är inte en tillräcklig åtgärd för att minska skillnaderna i inspektörernas bedömning.

Vägverket har detaljerade och omfattande processbeskrivningar för kvalitetssäkringen av körproven vid förarprovskontoren. Riksrevisionen saknar emellertid mer grundliga utvärderingar av KUSK, t.ex. i vilken utsträckning förarprovets innehåll, genomförande och bedömning påverkar skillnaderna mellan avdelningar, förarprovskontor och inspektörer med avseende på andelen godkända prov.

Riksrevisionen konstaterar vidare att kvalitetssäkringsarbetet vid de granskade förarprovskontoren varierar och att detta eventuellt kan förklara olikheten i spridningen mellan inspektörerna vad gäller andelen godkända körprov. Riksrevisionen noterar samtidigt att en stor del av förarprovskontoren anser sig sakna praktiskt stöd från förarenheten i vissa delar av kvalitetssäkringsarbetet. Vägverkets tillsyn över förarprovningen kom i gång först år 2006, trots att Vägverket fick tillsynsuppgiften 1998. Riksrevisionen konstaterar att tillsynen i första hand hittills har riktats mot gymnasieskolan och att de ordinarie resurserna för tillsyn motsvarar drygt en halv årsarbetskraft.

Sammantaget anser Riksrevisionen att Vägverket inte har gjort tillräckligt för att säkra enhetligheten i körproven.

---

Riksrevisionen konstaterar att det pågår ett omfattande kvalitetssäkringsarbete vid förarprovskontoren. Arbetet styrs och samordnas från förarenhetens stab. Syftet med kvalitetssäkringen är att få till stånd en enhetlig bedömning avseende innehåll, genomförande och bedömning av de körprov som genomförs vid förarprovskontoren.

Kvalitetssäkring genom samåkning i form av KUSK genomfördes för första gången 1999. De rutin- och processbeskrivningar som behandlar kvalitetssäkring härrör sig emellertid från åren 2005 och 2006. Samåkning i olika former har dock förekommit både före och efter det att KUSK introducerades. I de rutin- och processbeskrivningar som finns beskrivs hur förarprovskontoren ska arbeta med kvalitetssäkring och vem som är ansvarig för vad. Trots detta finns det således skillnader i kontorens kvalitetssäkringsarbete.

Av den enkät som skickades till förarprovskontoren år 2006 från tillsynsfunktionen vid Vägverket framgår att drygt 77 % av kontoren uppger att man vidtagit någon form av åtgärd med anledning av avvikande resultat vid körproven. Flera kontorschefer anger emellertid i enkäten att man genomför KUSK enbart med de inspektörer som avviker från kontorets medelvärde. En majoritet av kontoren anger vidare att man inte får tillräcklig vägledning och information från förarenheten om hur avvikande resultat ska hanteras på kontorsnivån. Det har förekommit olika styrsignaler inom verket för hur stora avvikelser från medelvärdet som är acceptabla.

Vid analyser av de samåkning som genomförts har Vägverket dragit slutsatsen att skillnaden i resultat (godkänt/icke godkänt) mellan olika inspektörer inte beror på olikformiga bedömningar i likartade trafiksituationer. Skillnaderna ska i stället sökas i körprovets innehåll och genomförande, dvs. att trafikinspektörerna i vissa fall ställer högre eller lägre krav än vad som motiveras av provföreskrifterna.

Riksrevisionens kontorsstudie pekar i riktning mot att arbetssättet med kvalitetssäkring påverkar likformigheten i bedömningarna. Vid alla kontor som Riksrevisionen studerat förekommer KUSK. Modellen tillämpas emellertid på vissa kontor med en utomstående inspektör och vid andra kontor med en inspektör från kontoret. Den har inte varit en tillräcklig förutsättning för att minska skillnaderna i förarprovningen mellan inspektörerna. Kontor med små variationer mellan inspektörerna verkar ha vidtagit åtgärder utöver KUSK. De har följt upp KUSK med en kvalitetsdag och även i vissa fall med individuella utvecklingsplaner. De har även regelbunden samåkning inom kontoret utöver KUSK. Samåkning präglas dessutom av öppenhet i kommunikationen mel-



lan de samåkande inspektörerna, dvs. man känner inget obehag i att kritisera varandra som kolleger. En bidragande orsak till liten variation verkar dessutom vara att KUSK genomförs tillsammans med någon som inte arbetar på kontoret.

Kontor med liten variation verkar dessutom medvetet prioritera kvalitets-säkringsarbetet mer än de övriga genom att också avsätta tid för detta.

Vid kontor med liten spridning mellan inspektörerna förefaller det vidare finnas en tydlig individuell uppföljning av de enskilda inspektörerna där statistiken inte är i fokus. I stället koncentrerar man uppföljningen på enskilda trafiksituationer, trafikmiljö och bemötande av aspiranter.

Riksrevisionen kan sammanfattningsvis konstatera att kontor med mindre variationer mellan inspektörerna med avseende på andelen godkända körprov arbetar systematiskt och öppet med samåkning. Dessa kontor har vidare individuella utvecklingssamtal utan alltför stort fokus på statistiken. Dessutom prioriterar dessa kontor kvalitetssäkringsarbetet. Riksrevisionen anser att Vägverket tydligare borde ha klarlagt hur stora variationer som är acceptabla, vidare att Vägverket bör säkerställa att de arbetssätt som stärker enhetligheten tillämpas i hela landet.

Riksrevisionen konstaterar vidare att tillsynen över Vägverkets förarprovning, utöver den interna tillsyn förarenheten själv genomfört, kom i gång först 2006 trots att körkortsförordningens stadgande om tillsyn utfärdades 1998. Den tillsyn som nu planeras riktar sig i ett första skede mot gymnasieskolans förarprovning, där inga interna uppföljningssystem hittills funnits. Vägverket anslår resurser motsvarande tre fjärdedels årsarbetskraft för tillsyn.

Tillsynsfunktionen har emellertid under senare tid genomfört vissa tillsynsinsatser mot förarenheten. Så har bland annat en analys av statistiken över körproven gjorts. I den analysen tjänar kontorsmedelvärdet för andelen godkända som utgångspunkt för beräkningarna av spridningen mellan trafikinspektörerna. Enligt Riksrevisionens uppfattning bör inte kontorsmedelvärdet användas som norm för godkännandandelen vid ett förarprovskontor, utan enbart användas för att beräkna *trafikinspektörernas spridning inom ett kontor*. Detta eftersom medelvärdet inom ett kontor inte nödvändigtvis återspeglar vad godkännandandelen borde vara. Här är det därför angeläget att Vägverket utvecklar mer relevanta mätmetoder.

## 6.5 Riksrevisionens rekommendationer

*Regeringen bör*

- följa upp och säkerställa att Vägverket prioriterar arbetet med att åstadkomma en mer enhetlig bedömning av förarproven, framför allt vad gäller de kontor som uppvisar stora variationer i bedömningarna.

*Det är därvid viktigt att Vägverket:*

- intensifierar kvalitetssäkringen och tillsynen av körproven och noggrant följer utvecklingen av skillnaderna i andelen godkända körprov mellan avdelningar, kontor och inspektörer,
- gör fördjupade analyser av vad som kan förklara dessa skillnader; de analyser som Riksrevisionen gjort och som presenteras i rapporten visar att det går att komma längre än vad Vägverket hittills gjort,
- utvecklar lämpligare mått för att mäta icke enhetlig bedömning av körproven än det som för närvarande används, dvs. avvikelser från kontorets medelvärde,
- ger mer stöd åt förarprovskontorens kvalitetssäkringsarbete, vidtar åtgärder i de fall kontor uppvisar stora variationer i bedömningarna och följer upp effekterna av åtgärderna, ser till att kontoren tillämpar KUSK på ett enhetligt sätt och sprider goda erfarenheter från förarprovskontorens kvalitetssäkring och KUSK-arbetet,
- utvärderar KUSK-systemet för att kunna bedöma hur det på ett bättre sätt ska kunna bidra till en mer enhetlig förarprovning,
- överväger åtgärder för att göra det praktiskt möjligt att följa provföreskrifterna för det standardiserade körprovet, vilket kan ske genom att t.ex. ändra föreskrifterna, lägga restriktioner på var uppkörning får ske eller genom att pröva vissa moment på annat sätt än vid körprovet.

## Käll- och litteraturförteckning

- Förordning (1997:652) med instruktion för Vägverket  
Henriksson, W. Sundström, A. Wiberg, M (2002) *Körkortsprovet i ett nordiskt perspektiv*, PM nr 174, Umeå universitet.  
Körkortsförordningen (1998:980)  
Körkortslagen (1998:488)  
Prop. 1992/93:2 *Om vissa organisatoriska frågor inom trafiksäkerhetsområdet*.  
Prop. 1995/96:131 *Vägverkets sektorsansvar inom vägtransportssystemet m.m.*  
Prop. 1997/98:124, *Ny körkortslag m.m.*  
Regeringsformen (1976:871)  
SOU 1993:34, *Förarprövare?* Betänkande av utredningen Förarprövare 2000, Stockholm 1993.  
Sundström, A. Wiberg, M (2005) *Den svenska förarprovningens resultat - Sambandet mellan kunskapsprovet och körprovet för underkända och godkända provtagare*. BMV 13:2005. Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar. Umeå universitet.  
Vägverket (1999) KUSK kvalitetsuppföljning standardiserat körprov, förarprovsavdelningen 1999  
Vägverket (2000) *Vägverkets rutiner för körkortstillstånd och förarprov*.  
Vägverket (2001) *Vägverkets föreskrifter om förordnande att förrätta förarprov (VVFS 2001:52)*  
Vägverket (2003) Protokoll för samordning vid KUSK-dagar, reviderat 2003-1203  
Vägverket (2004) *Strategisk plan för vägverket 2005-2014*  
Vägverket (2005) *Kvalitetssäkring körprov behörighet B*. Förarenheten 2005-08-18.  
Vägverket (2005) *Vägverkets föreskrifter om förarprov, gemensamma bestämmelser*. VVFS 2005:107  
Vägverket (2005) *Vägverkets föreskrifter om förarprov, behörighet B* VVFS 2005:108  
Vägverket (2005) *Vägverkets föreskrifter om tillsyn över förarprovningen* VVFS 2005:133  
Vägverket (2005) Årsredovisning 2005  
Vägverket (2006) Databasen StaproFas.  
Vägverket (2006) *Tillsyn gällande avvikande resultat*. Tillsynsfunktionen Strk. FT 20A 2006:18289.  
Vägverket (2006) *Undersökning om uppföljning av förarprovningen vid FE-kontor*. Tillsynsfunktionen Strk. Enkätmanställning 2006-04-27.  
Vägverket (2006) Verksamhetsstatistik <http://www.vagverket.se>.  
Besökt 2006-09-10

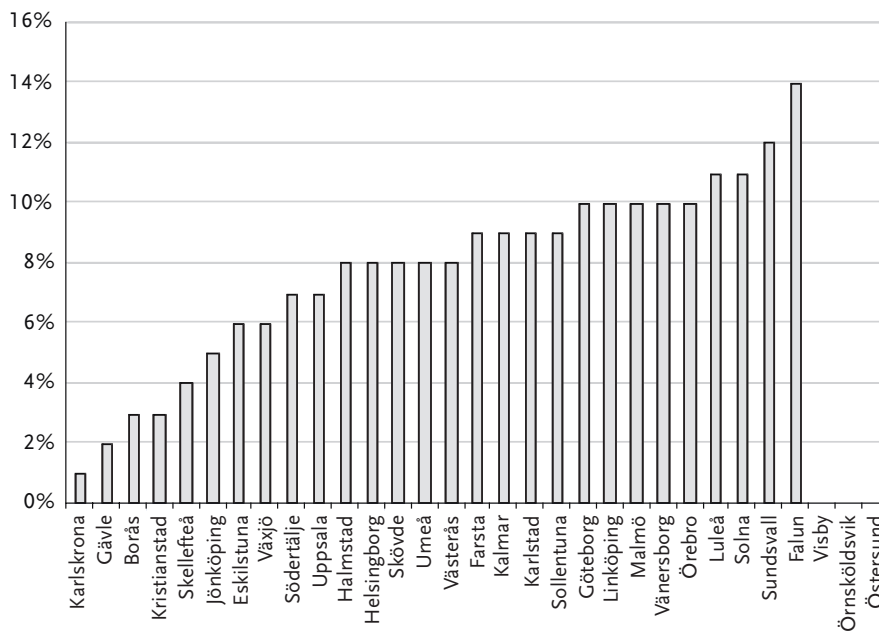
## Bilaga 1 Statistik

**Tabell 1** Kontorens variationsvidd åren 2003-2005 mellan inspektörer med högsta respektive lägsta godkännandeandel, endast privatanmälda körkortsaspiranter (%).

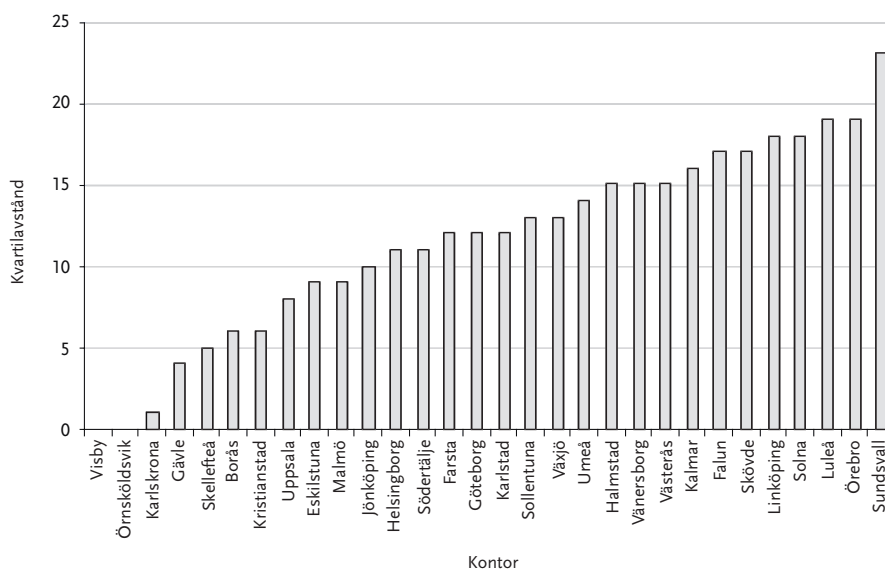
Kontor	2003	2004	2005	Förändring 2003–2005
Borås	21	16	9	Minskar
Farsta	36	25	30	Minskar
Gävle	15	19	6	Minskar
Göteborg	46	37	38	Minskar
Karlskrona*	15	12	1	Minskar
Linköping	32	49	28	Minskar
Skövde	27	17	16	Minskar
Sollentuna	38	34	27	Minskar
Vänersborg	25	23	20	Minskar
Västerås	28	33	20	Minskar
Kalmar	20	11	19	Svagt minskande
Karlstad	29	26	27	Svagt minskande
Jönköping	13	6	13	Oförändrad
Visby*			0	Oförändrad
Örnsköldsvik*	0		0	Oförändrad
Östersund*	0	0		Oförändrad
Eskilstuna	14	15	16	Svagt ökande
Falun	10	10	41	Ökar
Halmstad*	0	23	15	Ökar
Helsingborg	13	22	27	Ökar
Kristianstad*	2	10	6	Ökar
Luleå	10	18	27	Ökar
Malmö	32	29	40	Ökar
Skellefteå*	0	0	5	Ökar
Solna	35	27	39	Ökar
Sundsvall	15	10	23	Ökar
Södertälje	15	30	19	Ökar
Umeå	3	11	19	Ökar
Uppsala	17	17	22	Ökar
Växjö	9	16	13	Ökar
Örebro	0	26	28	Ökar

\* Vid dessa kontor är antalet inspektörer som genomfört fler än 100 prov respektive år så få att analysen av trenden blir osäker.

**Figur 1** Standardavvikelsen vid Vägverkets kontor år 2005, endast privat-  
anmälda körkortsaspiranter och inspektörer som genomfört över 100 prov.



**Figur 2** Kvartilavstånd i procentenheter vid Vägverkets kontor år 2005,  
endast privat-anmälda körkortsaspiranter, inspektörer som genomfört över  
100 körprov



**Tabell 2** Andel godkända (%) vid kontoren fördelade på kontor och utbildare åren 2003–2005.

Kontor	Utbildare	2003	2004	2005
Borås	Privatister	42	41	44
Borås	Trafikskolor	77	76	75
Eskilstuna	Privatister	45	43	42
Eskilstuna	Trafikskolor	77	74	74
Falun	Privatister	51	47	45
Falun	Trafikskolor	73	73	72
Farsta	Privatister	41	38	35
Farsta	Trafikskolor	73	69	69
Gävle	Privatister	57	62	55
Gävle	Trafikskolor	78	80	80
Göteborg	Privatister	46	48	43
Göteborg	Trafikskolor	76	77	74
Halmstad	Privatister	34	37	34
Halmstad	Trafikskolor	71	68	69
Helsingborg	Privatister	43	31	33
Helsingborg	Trafikskolor	69	67	69
Jönköping	Privatister	49	50	49
Jönköping	Trafikskolor	80	80	77
Kalmar	Privatister	50	43	40
Kalmar	Trafikskolor	82	79	77
Karlskrona	Privatister	43	41	50
Karlskrona	Trafikskolor	76	76	78
Karlstad	Privatister	58	62	57
Karlstad	Trafikskolor	77	79	76
Kristianstad	Privatister	44	46	51
Kristianstad	Trafikskolor	71	72	73
Linköping	Privatister	47	51	49
Linköping	Trafikskolor	79	77	77
Luleå	Privatister	62	59	54
Luleå	Trafikskolor	83	79	79

Malmö	Privatister	34	36	35
Malmö	Trafikskolor	71	71	69
Skellefteå	Privatister	56	56	52
Skellefteå	Trafikskolor	83	81	77
Skövde	Privatister	47	51	51
Skövde	Trafikskolor	78	78	76
Sollentuna	Privatister	50	49	47
Sollentuna	Trafikskolor	80	73	73
Solna	Privatister	39	42	44
Solna	Trafikskolor	69	70	72
Sundsvall	Privatister	59	63	60
Sundsvall	Trafikskolor	79	79	79
Södertälje	Privatister	44	45	52
Södertälje	Trafikskolor	79	73	81
Umeå	Privatister	61	56	56
Umeå	Trafikskolor	80	80	82
Uppsala	Privatister	49	46	47
Uppsala	Trafikskolor	79	71	70
Visby	Privatister	*	*	61
Visby	Trafikskolor	*	*	73
Vänersborg	Privatister	41	44	38
Vänersborg	Trafikskolor	82	80	76
Västerås	Privatister	53	55	57
Västerås	Trafikskolor	74	78	79
Växjö	Privatister	48	43	53
Växjö	Trafikskolor	78	74	80
Örebro	Privatister	38	50	46
Örebro	Trafikskolor	76	73	75
Örnsköldsvik	Privatister	68	*	67
Örnsköldsvik	Trafikskolor	86	86	82
Östersund	Privatister	43	29	*
Östersund	Trafikskolor	78	76	75

\*Endast kontor där enskilda inspektörer genomfört > 100 prov

## Styrkort FE Stockholm 2006

### Verksamhetsidé

*Vi gör den goda resan möjlig*  
 - Med människorna i centrum skapar vi  
 vägverket möjligheter till effektiva, säkra och miljöanpassade transporter för medborgare och näringsliv.

#### Uppdragsgivarfokus

Verksamheten ska genomföras på ett professionellt, likvärdigt och rättssäkert sätt.

Noll ärenden som leder till ändring av fattade beslut.

En KUSK per inspektör inom en tvåårsperiod. En avrostning A/tung per år.

Max +- 5 % skillnad på kontorssnittet körprov B.

Tillsyn enligt fastställda mål och rutiner.

#### Kundfokus

Verksamheten ska kännetecknas av god service, hög kompetens med rättsäkra beslut och hög tillgänglighet.

Fortbilda alla assistenter i kundtjänst.

Högst tre veckors väntetid (medelvärde) på kör- och kunskapsprov.

Följa avdelningens schema i kundtjänst.

Öka antalet trafikskolor/privata som internetbokat jämfört med föregående år.

#### Internt/ Finansiellfokus

Verksamheten ska med ökad kvalitet bedrivas mot kontinuerligt förbättrat resultat.

Redovisning av ekonomin varje månad.

Ska ej underskrida budgetresultatet.

Mindre än + - 1 % avvikelse mot prognosresultatet.

Ökat nettoresultat per prov.

Höjd kompetens inom ekonomirådet.

#### Utvecklingsfokus

Avdelningen ska kontinuerligt utveckla samarbete, metoder och arbetsätt för en ökad kvalitet och effektivitet.

Minst ett utvecklingsprojekt under året.

- Omorganisation

- En kö

- Riskfyllda trafikmiljöer (OLA).

#### Medarbetarfokus

Avdelningen ska attrahera och behålla kreativa, engagerade och kompetenta medarbetare.

> 55 medelvärde NMI / helheten. > 88 % svarsfrekvens.

All personal ska gå en brandskyddsutbildning.

> 96 % frisknärvaro.



## Bilaga 3 Kontor och mottagningsorter vid Vägverket

Tabell 1 Vägverkets förarprovskontor

Borås	Karlstad	Umeå
Eskilstuna	Kristianstad	Uppsala
Falun	Linköping	Visby
Farsta	Luleå	Vänersborg
Gävle	Malmö	Västerås
Göteborg	Skellefteå	Växjö
Halmstad	Skövde	Örebro
Helsingborg	Sollentuna	Örnsköldsvik
Jönköping	Solna	Östersund
Kalmar	Sundsvall	
Karlskrona	Södertälje	

Tabell 2 Vägverkets mottagningsorter

Alingsås	Karlskrona	Robertsfors
Arjeplog	Katrineholm	Ronneby
Arvidsjaur	Kinna	Sala
Arvika	Kiruna	Sandviken
Avesta	Kisa	Simrishamn
Barkarby	Kramfors	Sollefteå
Boden	Kristinehamn	Strängnäs
Bollnäs	Kungsbacka	Strömstad
Borlänge	Kungälv	Strömsund
Bräcke	Köping	Sunne
Burträsk	Landskrona	Sveg
Eksjö	Lidköping	Säfte
Enköping	Lindesberg	Sävsjö
Eslöv	Ljungby	Söderhamn
Fagersta	Ljusdal	Sölvesborg
Falkenberg	Ludvika	Tranås
Falköping	Lund	Trelleborg
Filipstad	Lycksele	Trollhättan
Finspång	Lysekil	Tullinge
Flen	Malung	Uddevalla
Gislaved	Mariestad	Ulricehamn
Gällivare	Mjölby	Varberg
Hagfors	Mora	Vetlanda
Hallsberg	Motala	Vilhelmina
Hammarstrand	Nordmaling	Vimmerby
Haparanda	Norrköping	Vindeln
Hedemora	Norrtälje	Värnamo
Hudiksvall	Nybro	Västervik
Härnösand	Nyköping	Ystad
Hässleholm	Nynäshamn	Åmål
Höganäs	Nässjö	Ånge
Jokkmokk	Olofström	Älmhult
Järpen	Oskarshamn	Älvsbyn
Kalix	Pajala	Ängelholm
Karlshamn	Piteå	Östhammar
		Övertorneå



## Tidigare utgivna rapporter från Riksrevisionen

2003	2003:1	Hur effektiv är djurskyddstillsynen?
2004	2004:1	Länsplanerna för regional infrastruktur – vad har styrt prioriteringarna?
	2004:2	Förändringar inom kommittéväsendet
	2004:3	Arbetslöshetsförsäkringens hantering på arbetsförmedlingen
	2004:4	Den statliga garantimodellen
	2004:5	Återfall i brott eller anpassning i samhället – uppföljning av kriminalvårdens klienter
	2004:6	Materiel för miljarder – en granskning av försvarets materielförsörjning
	2004:7	Personlig assistans till funktionshindrade
	2004:8	Uppdrag statistik Insyn i SCB:s avgiftsbelagda verksamhet
	2004:9	Riktlinjer för prioriteringar inom hälso- och sjukvård
	2004:10	Bistånd via ambassader – en granskning av UD och Sida i utvecklingssamarbetet
	2004:11	Betyg med lika värde? – en granskning av statens insatser
	2004:12	Höga tjänstemäns representation och förmåner
	2004:13	Riksrevisionens årliga rapport 2004
	2004:14	Arbetsmiljöverkets tillsyn
	2004:15	Offentlig förvaltning i privat regi – statsbidrag till idrottsrörelsen och folkbildningen
	2004:16	Premiepensionens första år
	2004:17	Rätt avgifter? – statens uttag av tvingande avgifter
	2004:18	Vattenfall AB – Uppdrag och statens styrning
	2004:19	Vem styr den elektroniska förvaltningen?
	2004:20	The Swedish National Audit Office Report 2004
	2004:21	Försäkringskassans köp av tjänster för rehabilitering
	2004:22	Arlandabanan Insyn i ett samfinansierat järnvägsprojekt
	2004:23	Regelförenklingar för företag
	2004:24	Snabbare asylprövning
	2004:25	Sjukpenninganslaget – utgiftsutveckling under kontroll?
	2004:26	Utgift eller inkomstavdrag? – Regeringens hantering av det tillfälliga sysselsättningsstödet
	2004: 27	Stödet till polisens brottsutredningar
	2004:28	Regeringens förvaltning och styrning av sex statliga bolag
	2004:29	Kontrollen av strukturfonderna
	2004:30	Barnkonventionen i praktiken
2005	2005:1	Miljömålsrapporteringen – för mycket och för lite

- 2005:2 Tillväxt genom samverkan?  
Högskolan och det omgivande samhället
- 2005:3 Arbetslöshetsförsäkringen – kontroll och effektivitet
- 2005:4 Miljögifter från avfallsförbränningen – hur  
fungerar tillsynen
- 2005:5 Från invandrapolitik till invandrapolitik
- 2005:6 Regionala stöd – styrs de mot ökad tillväxt?
- 2005:7 Ökad tillgänglighet i sjukvården? – regeringens styrning  
och uppföljning
- 2005:8 Representation och förmåner i statliga bolag och stiftelser
- 2005:9 Statens bidrag för att anställa mer personal i  
skolor och fritidshem
- 2005:10 Samordnade inköp
- 2005:11 Bolagiseringen av Statens järnvägar
- 2005:12 Uppsikt och tillsyn i samhällsplaneringen –  
intention och praktik
- 2005:13 Riksrevisionens årliga rapport 2005
- 2005:14 Förtidspension utan återvändo
- 2005:15 Marklösen Finns förutsättningar för rätt ersättning?
- 2005:16 Statsbidrag till ungdomsorganisationer –  
hur kontrolleras de?
- 2005:17 Aktivitetsgarantin – Regeringen och  
AMS uppföljning och utvärdering
- 2005:18 Rikspolisstyrelsens styrning av polismyndigheterna
- 2005:19 Rätt utbildning för undervisningen Statens insatser  
för lärarkompetens
- 2005:20 Statliga myndigheters bemyndiganderedovisning
- 2005:21 Lärares arbetstider vid universitet och högskolor –  
planering och uppföljning
- 2005:22 Kontrollfunktioner – två fallstudier
- 2005:23 Skydd mot mutor Läke-medelsförmånsnämnden
- 2005:24 Skydd mot mutor Apoteket AB
- 2005: 25 Rekryteringsbidrag till vuxenstuderande –  
uppföljning och utbetalningskontroll
- 2005:26 Granskning av Statens pensionsverks interna  
styrning och kontroll av informationssäkerheten
- 2005:27 Granskning av Sjöfartsverkets interna styrning och  
kontroll av informationssäkerheten
- 2005:28 Fokus på hållbar tillväxt? Statens stöd till regional  
projektverksamhet
- 2005:29 Statliga bolags årsredovisningar
- 2005:30 Skydd mot mutor Banverket

	2005:31	När oljan når land – har staten säkerställt en god kommunal beredskap för oljekatastrofer?
2006	2006:1	Arbetsmarknadsverkets insatser för att minska deltidsarbetslösheten
	2006:2	Regeringens styrning av Naturvårdsverket
	2006:3	Kvalitén i elöverföringen – finns förutsättningar för en effektiv tillsyn
	2006:4	Mer kemikalier och bristande kontroll – tillsynen av tillverkare och importörer av kemiska produkter
	2006:5	Länsstyrelsernas tillsyn av överförmyndare
	2006:6	Redovisning av myndigheters betalningsflöden
	2006:7	Begravningsverksamheten – förenlig med religionsfrihet och demokratisk styrning?
	2006:8	Skydd mot korruption i statlig verksamhet
	2006:9	Tandvårdsstöd för äldre
	2006:10	Punktskattekontroll – mest reklam?
	2006:11	Vad och vem styr de statliga bolagen?
	2006:12	Konsumentskyddet inom det finansiella området – fungerar tillsynen?
	2006:13	Kvalificerad yrkesutbildning – utbildning för marknadens behov?
	2006:14	Arbetsförmedlingen och de kommunala ungdomsprogrammen
	2006:15	Statliga bolag och offentlig upphandling
	2006:16	Socialstyrelsen och de nationella kvalitetsregistren inom hälso- och sjukvården
	2006:17	Förvaltningsutgifter på sakanslag
	2006:18	Riksrevisionens Årliga rapport
	2006:19	Statliga insatser för nyanlända invandrare
	2006:20	Styrning och kontroll av regeltillämpningen inom socialförsäkringen
	2006:21	Finansförvaltningen i statliga fastighetsbolag
	2006:22	Den offentliga arbetsförmedlingen
	2006:23	Det makroekonomiska underlaget i budgetpropositionerna
	2006:24	Granskning av Arbetsmarknadsverkets interna styrning och kontroll av informationssäkerheten
	2006: 25	Granskning av Migrationsverkets interna styrning och kontroll av informationssäkerheten
	2006:26	Granskning av Lantmäteriverkets interna styrning och kontroll av informationssäkerheten
	2006:27	Regeringens uppföljning av överskottsmålet

- 2006:28 Anställningsstöd
- 2006:29 Reformen av Försvarets logistik Blev det billigare och effektivare
- 2006:30 Socialförsäkringsförmåner till gravida Försäkringskassans agerande för en lagenlig och enhetlig tillämpning
- 2006:31 Genetiskt modifierade organismer – det möjliga och det rimliga
- 2006:32 Bidrag som regeringen och Regeringskansliet fördelar
  
- 2007 2007:1 Statlig tillsyn av bostad med särskild service enligt LSS
- 2007:2 The Swedish National Audit Office Annual report 2006
- 2007:3 Regeringens beredning och redovisning av skatteutgifter
- 2007:4 Beredskapen för kärnkraftsolyckor
- 2007:5 Regeringens skatteprognoser

Beställning: publikationsservice@riksrevisionen.se