



TSG
2018-112

ÅRSREDOVISNING

2017

Transportstyrelsen

Årsredovisningen finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats
transportstyrelsen.se

TSG 2018-112
Februari 2018

Innehåll

1	GENERALDIREKTÖREN HAR ORDET	7
2	TRANSPORTSTYRELSENS UPPDRAG	8
3	RESULTATREDOVISNINGEN.....	9
3.1	Regelgivning	10
3.1.1	Verksamhetens utveckling	10
3.1.2	Trafikslagsövergripande aktiviteter	11
3.1.3	Järnväg	11
3.1.4	Luftfart	13
3.1.5	Sjöfart.....	16
3.1.6	Vägtrafik	17
3.2	Tillståndsprovning.....	19
3.2.1	Verksamhetens utveckling	19
3.2.2	Järnväg	19
3.2.3	Luftfart	20
3.2.4	Sjöfart.....	22
3.2.5	Vägtrafik	24
3.3	Tillsyn	28
3.3.1	Verksamhetens utveckling	28
3.3.2	Järnväg	29
3.3.3	Luftfart	30
3.3.4	Sjöfart.....	33
3.3.5	Vägtrafik	34
3.4	Registerhållning	37
3.4.1	Verksamhetens utveckling	37
3.4.2	Järnväg	37
3.4.3	Luftfart	37
3.4.4	Sjöfart.....	38
3.4.5	Vägtrafik	39
3.5	Redovisning av avgiftsbelagd verksamhet.....	41

3.5.1	Analys av Transportstyrelsens avgiftsresultat, avgifter som disponeras	41
3.5.2	Analys av Transportstyrelsens avgiftsresultat, avgifter som ej disponeras	43
4	ÖVRIG ÅTERRAPPORTERING.....	45
4.1	Transportstyrelsens utkontraktering av it-driften.....	45
4.2	Miljö.....	46
4.2.1	Samverkansåtgärder inom Miljömålsrådet	46
4.2.2	Transportstyrelsens åtgärder för att bidra till miljö kvalitetsmålen	49
4.3	Säkrare fritidsbåtstrafik respektive allmänflygtrafik	50
4.3.1	Säkrare fritidsbåtstrafik.....	50
4.3.2	Säkrare allmänflygtrafik.....	52
4.4	Digitalisering	53
4.4.1	Mina meddelanden.....	53
4.4.2	Andra större framsteg inom digitalisering	54
4.5	Nationella upphandlingsstrategin.....	55
4.5.1	Offentlig upphandling som strategiskt verktyg för en god affär	55
4.5.2	Effektiva offentliga inköp	55
4.5.3	En mångfald av leverantörer och en väl fungerande konkurrens.....	56
4.5.4	En rättssäker offentlig upphandling	57
4.5.5	En offentlig upphandling som främjar innovationer och alternativa lösningar	57
4.5.6	En miljömässigt ansvarsfull offentlig upphandling	57
4.5.7	Offentlig upphandling som bidrar till ett socialt hållbart samhälle.....	57
4.6	Marknadsövervakning.....	59
4.6.1	Marknadsförutsättningar i samband med Brexit	59
4.6.2	Kollektivtrafik på vatten	59
4.6.3	Godstransportköparens och resenärers syn på järnvägsmarknaden	60

4.6.4	Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990–2016.....	60
4.6.5	5 företag har över 99 procent av marknaden för fordonsbesiktning.....	60
4.6.6	Marknadsövervakning förarutbildning.....	61
4.7	Forskning och innovation.....	61
4.7.1	Förekomst av tenn på båtskrov	61
4.7.2	Förbättrade verktyg för riskbaserad tillsyn av flygföretag.....	62
4.7.3	En utvärdering av riskutbildning för motorcyklister.....	62
4.7.4	Myndighetsutövning och reglering i relation till utvecklingen av automatiserad trafik	63
5	MEDARBETARE OCH KOMPETENS	64
5.1	Lönehantering flyttad till Statens Servicecenter	64
5.2	Tydlig minskning av sjukfrånvaron	64
5.3	Kompetensförsörjning i olika perspektiv	66
6	INTERN STYRNING OCH KONTROLL.....	68
6.1	Arbetsätt vid riskhantering	68
6.1.1	Resultat av revisioner.....	68
6.1.2	Utveckling av vårt arbetsätt.....	69
6.2	Brister i intern styrning och kontroll.....	69
6.2.1	Redovisningen av uppbördsfordringar.....	69
6.2.2	Informationssäkerhet.....	70
7	FINANSIELL REDOVISNING.....	71
7.1	Resultaträkning	72
7.2	Balansräkning.....	73
7.3	Anslagsredovisning.....	74
7.4	Redovisning mot inkomstitel	76
7.5	Finansieringsanalys.....	77
7.6	Sammanställning av väsentliga uppgifter	78
7.7	Tilläggsuppgifter och noter.....	79
7.7.1	Redovisningsprinciper.....	79
7.7.2	Värderingsprinciper.....	79

7.7.3	Styrelsen.....	81
7.7.4	Ledande befattningshavare.....	82
7.7.5	Noter.....	83
8	UNDERSKRIFT	91

1 Generaldirektören har ordet

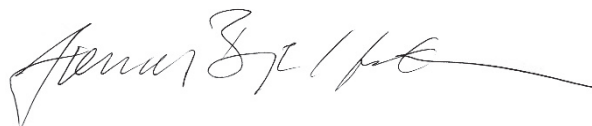
Ett skärpt globalt säkerhetsläge, nya former av it-brottslighet och ökat fokus på frågor om krisberedskap ställer allt högre krav på säkerhet. De brister i vår hantering av säkerhetskänslig information som har uppdagats och den turbulenta tid som följde har sannolikt ställt förtroendet för vår myndighet på sin spets. Vi fortsätter därför att prioritera de omfattande insatser som vi satt igång för att öka vårt säkerhetsmedvetande och stärka informationssäkerheten. Till exempel hanteras all it-drift nu av säkerhetsgodkänd personal i Sverige. Nya riktlinjer och en vägledning för arbetet med intern styrning och kontroll i myndigheten är ett annat inslag för att skapa en god förvaltningskultur i Transportstyrelsen.

Vi arbetar ständigt för att underlätta för företag som vill utveckla och använda ny teknik, att reglerna ska vara aktuella och bidra till utveckling och att vi ska erbjuda fler säkra och digitala lösningar. Vi ska ha ett hållbarhetsperspektiv i allt vi gör.

Under 2017 ser vi en ökning i andelen som använder just våra digitala tjänster för ägarbyten och körkortsärenden. Antalet fordon i våra register har ökat. Den första försöksverksamheten med självkörande buss på allmän väg i Sverige har också fått klartecken. Inom järnväg har vi haft samtal med branschen om regler för att ta hand om egna och gemensamma risker. Inom sjöfarten har vi i samarbete med branschen infört ett system för tillsyn som är anpassat till de nya reglerna för nationell sjöfart. Vi har även utfärdat ett särskilt tillstånd till Sjöräddningssällskapet att prova ut system och metodik för att kunna använda drönare vid sjöräddningsinsatser.

På det alltmer uppmärksammade miljöområdet har vi bland annat fortsatt arbetet med att underlätta för dem som ska lämna toalettavfall i hamn. Vi har även arbetat för att minska buller från flyg och godståg samt tagit fram ett sätt att beräkna hur koldioxidutsläpp från luftfart kan komma att utvecklas utifrån passagerarprognoser. Det bidrar till bättre analysunderlag när vi föreslår och vidtar åtgärder för att minska luftfartens miljöpåverkan.

Det här är ett smakprov på alla de angelägna ämnen vi har arbetat med under 2017. Jag gläds mycket åt att få arbeta på Transportstyrelsen – tillsammans med så många kunniga och professionella medarbetare!



Jonas Bjelfvenstam, generaldirektör

2 Transportstyrelsens uppdrag

Transportstyrelsens huvuduppgift och ansvar är enligt instruktionen regelgivning, tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning inom transportområdet.

Transportstyrelsen ska tillsammans med andra aktörer i samhället verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Det framgår av myndighetens instruktion att verksamheten särskilt ska inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem.

Transportpolitiska målet

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet. Det övergripande transportpolitiska målet har också preciserats i ett funktionsmål för tillgänglighet och ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa.

Funktionsmålet för tillgänglighet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet för säkerhet, miljö och hälsa innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

3 Resultatredovisningen

Resultatredovisningen är uppdelad i regelgivning, tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning. Därutöver redovisas övriga åiterrapporteringskrav.

Tabell 1. Ekonomisk översikt, fördelning av intäkter och kostnader per verksamhetskategori 2015–2017

Verksamhetskategori Intäkt/kostnad	2015 ¹	2016	2017
Regelgivning			
Intäkter av anslag för avgiftsbelagd verksamhet	87 214	89 799	85 609
Intäkter av anslag för skattefinansierad verksamhet	252 921	264 926	285 394
Övriga intäkter	5 352	3 071	3 514
Kostnader	357 591	371 473	387 660
Tillståndsprövning			
Intäkter av anslag för avgiftsbelagd verksamhet	217 588	222 374	218 222
Intäkter av anslag för skattefinansierad verksamhet	131 850	135 178	151 992
Övriga intäkter	14 344	12 619	2 783
Kostnader	367 944	374 992	379 149
Tillsyn			
Intäkter av anslag för avgiftsbelagd verksamhet	249 339	249 742	244 223
Intäkter av anslag för skattefinansierad verksamhet	29 151	30 472	50 126
Övriga intäkter	163 547	165 116	140 368
Kostnader	408 944	405 070	437 686
Registerhållning			
Intäkter av anslag för avgiftsbelagd verksamhet	906 622	989 979	923 436
Intäkter av anslag för skattefinansierad verksamhet	95 176	92 899	118 399
Intäkter av anslag för trängselskatt i Stockholm	96 264	103 305	121 102
Intäkter av anslag för trängselskatt i Göteborg	125 467	129 638	148 354
Övriga intäkter	105 279	95 040	110 656
Kostnader	1 339 145	1 440 570	1 430 644
TOTAL			
Intäkter av anslag för avgiftsbelagd verksamhet	1 460 764	1 551 895	1 471 490
Intäkter av anslag för skattefinansierad verksamhet	509 098	523 474	605 912
Intäkter av anslag för trängselskatt i Stockholm	96 264	103 305	121 102
Intäkter av anslag för trängselskatt i Göteborg	125 467	129 638	148 354
Övriga intäkter	288 522	275 846	257 321
Kostnader	2 473 623	2 592 105	2 635 139

¹ Jämförelsesiffrorna för 2015 skiljer sig från tidigare årsredovisningar. Det beror på att vi har fått göra om fördelningar av poster som inte direkt kan hänföras till en verksamhetskategori för att kunna visa de totala kostnaderna och verksamhetens finansiering för respektive verksamhetskategori.

3.1 Regelgivning

Inom ramen för regelgivning ingår internationellt och nationellt regelarbete, övriga internationella uppdrag samt att bistå regeringen inom ramen för vårt uppdrag.

Transportstyrelsens regler ska vara ändamålsenliga, begripliga och väl avvägda när det gäller effekterna på tillgänglighet, säkerhet samt miljö och hälsa i förhållande till kostnaderna som uppkommer för dem som berörs.

Myndighetens arbete i internationella forum ska vara väletablerat och bidra till ett genomslag för svenska ståndpunkter. I det internationella arbetet ska vi inom alla trafikslag vara pådrivande för att möjliggöra att potentialen i den nya tekniken tillvaratas.

3.1.1 Verksamhetens utveckling

Tabell 2. Regelgivning 2015–2017

Trafikslag	Antal kungörelser i Transportstyrelsens författningssamling			Total kostnad (tusen kronor)		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Järnväg	8	9	7	41 549	50 835	60 748
Luftfart	11	36	14	99 998	104 128	99 981
Sjöfart	26	36	48	90 868	88 260	92 584
Vägtrafik	35	52	51	125 176	128 250	134 346
Trafikslagsövergripande ¹	-	2	3			
Summa	80	135	123	357 591	371 473	387 660

¹ Kostnaderna för trafikslagsövergripande författningar ingår i de kostnader som redovisats för de olika trafikslagen.

Det totala antalet kungörelser i Transportstyrelsens författningssamling (TSFS) minskade jämfört med 2016. Antalet kungörelser kan variera mellan åren beroende på en rad olika faktorer, till exempel internationella överenskommelser som medför ett behov att ändra i svenska författningar eller behov av nya eller ändrade författningar för att lösa ett problem.

Kostnaden för regelgivning utgjorde 15 procent av vår totala verksamhetskostnad. Ytterligare information finns under respektive trafikslag.

3.1.2 Trafikslagsövergripande aktiviteter

Tabell 3. Regelgivning, trafikslagsövergripande 2015–2017

Antal kungörelser i Transportstyrelsens författningssamling		
2015	2016	2017
-	2	3

Transportstyrelsen har beslutat 3 trafikslagsövergripande författningar. Samtliga var ändringsförfattningar.

De trafikslagsövergripande författningarna handlar om våra avgifter. Från och med 2016 är författningen gemensam för alla trafikslag. Syftet med en samlad avgiftsförfattning är att uppnå en enhetligare hantering och större likformighet i själva författningen.

3.1.3 Järnväg

Tabell 4. Regelgivning inom järnvägsområdet 2015–2017

Antal kungörelser i Transportstyrelsens författningssamling			Total kostnad (tusen kronor)		
2015	2016	2017	2015	2016	2017
8	9	7	41 549	50 835	60 748

Transportstyrelsen har beslutat 7 författningar på järnvägsområdet, varav 4 grundförfattningar och 3 ändringsförfattningar, inklusive 1 upphävandeförfattning.

De regler som vi har arbetat med på järnvägsområdet är främst en följd av ändringar i lagar och förordningar samt införlivande av direktiv som innebär andrade eller nya författningar. Flera av dessa är säkerhetsrelaterade och riktade mot företag med nationellt tillstånd som järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag med tillstånd enligt Europenormen (säkerhetstillstånd eller säkerhetsintyg).

Kostnaderna är högre jämfört med 2016. Det beror på att ett omfattande regelarbete genomfördes under året, framförallt inom fjärde järnvägspaketet, vilket även kommer att fortsätta in i 2018.

Nya regler ger ökade möjligheter att använda industrispår

Vi har tagit fram nya regler¹ för infrastrukturförvaltare med privatägd järnvägsinfrastruktur som enbart används för infrastrukturförvaltarens egen godstrafik, så kallade industrispår. Syftet är att anpassa kraven så att de står i relation till risknivån. Tidigare var kraven för denna typ av järnvägsinfrastruktur för högt satta i förhållande till de risker som kan

¹ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:63) om yrkeskunnande för infrastrukturförvaltare av industrispår och för järnvägsföretag med nationellt trafiksäkerhetstillstånd.

uppstå, vilket har medfört att några valt andra transportslag. Historiskt har inga allvarliga olyckor inträffat på dessa anläggningar.

Tydligare yrkeskunnande vid tunnelbana och spårväg

Vi har tagit fram nya regler² med bestämmelser om yrkeskunnande för personal med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten vid tunnelbana och spårväg. De nya reglerna innebär att spårinnehavare, trafikutövare och den som driver särskild trafikledningsverksamhet ska bedriva ett systematiskt kompetensförsörjningsarbete. De ska bland annat kunna redovisa innehåll i utbildningsplaner och utbildningsmål, fördelning mellan teori och praktik samt redogöra för vilka förkunskaper som krävs. Syftet är att säkerställa att teoretisk kunskap och praktisk färdighet ger den kompetens som krävs för att utföra respektive arbetsuppgift på ett säkert sätt.

Omfattande arbete med införlivande av fjärde järnvägspaketet

Arbetet med att införliva det fjärde järnvägspaketet i svensk rätt innebär att 4 nya nationella lagar och ungefär 30 andra författningar behöver revideras eller arbetas fram. Syftet med hela arbetet är att få ett enklare, billigare och friare järnvägssystem i Europa utan tekniska, administrativa och rättsliga hinder. Paketet ska vara införlivat i svensk lagstiftning senast juni 2019.

Arbeten har pågått både på Transportstyrelsen och i kommissionens och Europeiska järnvägsbyråns (ERA) forum. Kommissionens beslut om reglerna väntas till våren 2018.

Totalt har aktiviteter kopplade till fjärde järnvägspaketet kostat 12 miljoner kronor under 2017. Transportstyrelsen har tilldelats 10 miljoner kronor som extra medel för att kunna hantera detta. Arbetet samordnas inom ramen för ett program och har inneburit arbete både nationellt och inom ERA och Railway Interoperability and Safety Committee³. Transportstyrelsen har:

- rekryterat personal för att frigöra mer erfarna medarbetare för ett antal tillkommande uppgifter inom implementeringen av fjärde järnvägspaketet
- bistått näringsdepartementet i arbetet med att införliva de nya direktiven i svensk lagstiftning
- samordnat och koordinerat aktiviteter internationellt och nationellt

² Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2017:64) om yrkeskunnande inom tunnelbana och spårväg.

³ Railway Interoperability and Safety Committee är en genomförandekommitté som utvecklar regler för driftskompatibilitet och järnvägssäkerhet inom Europa.

- deltagit i förhandlingar som rör genomförandeakterna om praktiska arrangemang för gemensamt säkerhetsintyg och godkännande av järnvägsfordon
- deltagit som användarrepresentanter i framtagandet av ett nytt stödsystem för hantering av ansökningar om intyg och godkännande ska tas fram, så kallad One Stop Shop
- deltagit i ett arbete med att ta fram en genomförandeakt för överklagningsinstans (Board of appeal) som ska hantera överklaganden av beslut gällande säkerhetsintyg, fordonsgodkännande samt godkännande av European Rail Traffic Management System (ERTMS)⁴ marksystem
- bidragit med juridisk och sakmässig kompetens i ett arbete för att ta fram ramverk för avtal mellan ERA och nationella myndigheter
- deltagit i arbete med att ta fram en genomförandeakt som behandlar vilka avgifter som ska tas ut av sökande och hur ersättning mellan myndigheter ska fungera.

3.1.4 Luftfart

Tabell 5. Regelgivning inom luftfartsområdet 2015–2017

Antal kungörelser i Transportstyrelsens författningssamling			Total kostnad (tusen kronor)		
2015	2016	2017	2015	2016	2017
11	36	14	99 998	104 128	99 981

Transportstyrelsen beslutade 13 författningar på luftfartsområdet under 2017, varav 6 grundförfattningar och 7 ändringsförfattningar. Därutöver har 1 tillkännagivande kungjorts.

Antalet beslutade författningar har minskat från föregående år, vilket framför allt beror på att det under 2016 genomfördes administrativa ändringar i ett stort antal föreskrifter på flygdriftområdet, där en upplysning om EU-rättens företrädare skrevs in. Något motsvarande skedde inte under 2017.

Kostnaderna varierar något mellan åren men är inte direkt kopplade till antalet kungörelser. En stor del av verksamhetens kostnader återfinns inom det internationella arbetet.

⁴ European Rail Traffic Management System (ERTMS) är ett EU-gemensamt signalsystem. Trafikverket ansvarar för införandet i Sverige.

Ny föreskrift för hantering av avgifter inom flygtrafiktjänst ska skapa sund konkurrens

Vi har tagit fram nya regler för hantering av avgifter inom flygtrafiktjänsten⁵. Reglerna innebär att leverantörer av flygtrafiktjänst ska specificera kostnader för varje enskild flygtrafikledningsenhet i sin redovisning. Tidigare har de redovisat totalkostnaden utan fördelning på respektive flygplats.

Syftet med att göra informationen tydligare är att

- skapa sunda konkurrensförutsättningar mellan redan befintliga aktörer på marknaden
- öka flexibiliteten vid byte av tjänsteleverantör vid en flygplats
- skapa förutsättningar för att fler aktörer ska kunna träda in på marknaden flygtrafikledningstjänster.

Den nya föreskriften tydliggör vilken information som är tillgänglig och på så sätt förbättras förutsättningarna för konkurrens. De nya reglerna möjliggör även en mer rättvisande kostnadsfördelning.

Medverkan i det internationella regelutvecklingsarbetet inom området fjärrstyrd flygtrafikledningstjänst

Fjärrstyrd flygtrafikledningstjänst (Remote ATS) har uppmärksammats såväl i Sverige som i andra länder. Den digitala utvecklingen har bidragit till att flygtrafikledningstjänsten inte längre måste utövas från flygplatsens traditionella torn utan kan utövas från en central på en annan plats.

Fjärrstyrd flygtrafikledningstjänst diskuteras i flera olika internationella sammanhang. Till exempel har Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) med svensk hjälp tagit fram vägledande material för hur det befintliga europeiska regelverket ska tillämpas på fjärrstyrd flygtrafikledningstjänst.

Inom ramen för det internationella arbetet bidrar Transportstyrelsen även till utvecklingen av regelverket för flygtrafiktjänst, där fjärrstyrd flygtrafikledningstjänst utgör en integrerad del. Utvecklingen av regelverket syftar till att främja digitalisering och möjliggöra användningen av nya tekniska lösningar inom transportområdet.

Sveriges erfarenheter av fjärrstyrd flygtrafikledningstjänst presenterades för ICAO:s råd

Vi har tillsammans med LFV genomfört en presentation för Internationella luftfartsorganisationens (ICAO:s) råd och Air Navigation Bureau om våra

⁵ Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2017:7) om hantering av avgifter för flygtrafiktjänst.

erfarenheter från granskningarna respektive driften av fjärrstyrd flygtrafikledningstjänst. Sverige godkände som första land i världen sådan verksamhet under 2016.

ICAO:s råd är det högsta beslutande organet inom ICAO, och det var första gången Sverige hade en presentation för rådet. Presentationen var ett värdefullt tillfälle för oss att redogöra för vår process och de utmaningar som funnits i vår granskning samt ge vår syn på framtida frågor som blir en utmaning för att möjliggöra denna utveckling.

Presentationen ska ses som ett inspel till ICAO:s framtida regelutveckling där vi så långt som möjligt vill verka för ett målbeskrivande regelverk som medger fortsatt teknisk utveckling inom området internationellt och ett säkert bedrivande av tjänsten.

Vår kompetens inom luftfartsskydd är viktig i utredning om amerikansk inresekontroll

Inom området luftfartsskydd har vi deltagit i en statlig utredning som avser så kallad preclearance, vilket innebär ett införande av amerikansk inrese- och tullkontroll vid resor till USA redan vid utresan från Sverige på Arlanda flygplats. Det innebär också att utöver den normala säkerhetskontrollen kommer passagerare och bagage att genomgå ytterligare en säkerhetskontroll enligt amerikanska regler i anslutning till preclearanceområdet. Inrese- och tullkontroll kommer att utföras av tjänstemän från US Customs and Border Protection (CBP) som stationeras i Sverige för att arbeta på Stockholm Arlanda flygplats.

Fördelen för passagerarna är att de vid ankomst till USA kan resa vidare direkt inrikes utan tull- och säkerhetskontroll, vilket underlättar resandet väsentligt. Sverige och Arlanda är en av tio flygplatser i världen som är med i diskussionerna om utökning av preclearance.

Utredningen är avslutad och har sänts ut till berörda instanser på remiss. Vi har bidragit med expertkompetens inom luftfartsskydd men även med uppgifter om vilka konsekvenser införandet får för Sverige i övrigt.

Förslag om begränsning av utsläppen från luftfarten är ute på remiss

Det globala klimatavtalet CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) är ett marknadsbaserat styrmedel beslutat av ICAO. Syftet är att reglera det internationella flygets klimatpåverkan genom att flygbolagen ska köpa utsläppskrediter för att kompensera för sina koldioxidutsläpp vid internationella flygningar. Detta minskar flygets klimatpåverkan indirekt genom att utsläppskrediterna som köps medför minskade koldioxidutsläpp inom andra sektorer.

ICAO har skickat ut ett förslag på hur medlemsländerna praktiskt ska genomföra CORSIA. Vi har varit aktiva och bidragit med expertis i framtagandet av förslaget, och likaså stöttat Sveriges rådsmedlem i de förhandlingar som föregått förslaget. Frågan är av stor politisk betydelse och Sverige, liksom övriga medlemsstater i European Civil Aviation Conference, är mycket angelägna om att få till stånd ett så robust och hållbart styrmedel som möjligt.

3.1.5 Sjöfart

Tabell 6. Regelgivning inom sjöfartsområdet 2015–2017

Antal kungörelser i Transportstyrelsens författningssamling			Total kostnad (tusen kronor)		
2015	2016	2017	2015	2016	2017
26	36	48	90 868	88 260	92 584

Transportstyrelsen har beslutat 48 författningar på sjöfartsområdet, varav 6 grundförfattningar och 42 ändringsförfattningar. Inga tillkännagivanden har beslutats.

Ett högre antal föreskrifter beslutades jämfört med 2016, vilket har sin förklaring i att en författning medförde ett stort antal följdändringar.

Hantering och kontroll av fartygs barlastvatten och sediment

Vi har tagit fram nya regler om hantering och kontroll av fartygs barlastvatten och sediment⁶ för att förhindra att främmande organismer sprids mellan olika delar av världen. Författningen innehåller bland annat regler om förutsättningar för att få system och metoder för behandling av barlastvatten godkänt och hur sediment från barlastvattentankar ska hanteras. Reglerna kompletterar tidigare bestämmelser som införts till följd av att den så kallade barlastvattenkonventionen trädde i kraft under hösten 2017. Bestämmelserna väntas få stor påverkan för fartyg som går i internationell trafik, eftersom de flesta av dessa fartyg kommer att behöva installera barlastvattenreningssystem, det vill säga ett system som renar barlastvatten från organismer. Arbetet bidrar till att uppfylla riksdagens miljö kvalitetsmål.

Nya regler för utmärkning till sjöss säkerställer enhetlighet och främjar säkerheten

Vi har slutfört arbetet med de nya reglerna för utmärkning till sjöss⁷. Reglerna innehåller krav på id-märkning av till exempel fyrar, båkar,

⁶ Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2017:73) om hantering och kontroll av fartygs barlastvatten och sediment.

⁷ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:66) om utmärkning till sjöss med sjösäkerhetsanordningar.

prickar och bojar. Märkningen underlättar identifiering vid brister eller där anordningen av olika orsaker har flyttat eller slitit sig.

För att ytterligare öka kunskaperna om utmärkning och vilken typ av utmärkning som ska användas för olika ändamål har vi även lanserat en interaktiv webbutbildning. Den riktar sig till ägare av utmärkning, driftsansvariga, tillverkare, utbildningsanordnare och sjöfarare. Det nya regelverket med tillhörande utbildningsmaterial syftar till enhetlig utmärkning i enlighet med internationell standard och till att risken för olyckor ska minska.

3.1.6 Vägtrafik

Tabell 7. Regelgivning inom vägtrafikområdet 2015–2017

Antal kungörelser i Transportstyrelsens författningssamling			Total kostnad (tusen kronor)		
2015	2016	2017	2015	2016	2017
35	52	51	125 176	128 250	134 346 ¹

¹ Kostnader för regelinformation ingår med 5 043 tusen kronor från och med 2017 i regelgivning.

Transportstyrelsen har beslutat 51 författningar på vägtrafikområdet, varav 16 grundförfattningar och 35 ändringsförfattningar.

De regler som Transportstyrelsen har arbetat med på vägtrafikområdet är främst en följd av ändringar i lagar och förordningar samt införlivande av direktiv som innebär nya eller ändrade författningar. Utöver de regelförändringar som beskrivs nedan är exempel på föreskrifter, som beslutades under 2017, utlämnande av körkort och körkortets utformning, förarprov och behörigheter samt tillstånd för testverksamhet med självkörande fordon.

Kostnaderna har ökat jämfört med 2016 med anledning av att verksamheten regelinformation till medborgare från och med 2017 till största delen ingår i regelgivningskostnaderna. Dessa kostnader uppgår till cirka 5 miljoner kronor 2017.

Utvecklingsarbete med anledning av nytt besiktningdirektiv

Ett utvecklingsarbete har pågått under senare delen av hösten 2017 utifrån det nya besiktningdirektivet. En informationskampanj har tagits fram i samarbete med besiktningföretagen med syfte att uppmana alla fordonsägare att kontrollera vilket datum deras fordon måste besiktas. Vi har arbetat fram en ny söktjänst som ska ge fordonsägare direkt svar på när fordonet ska besiktas.

Enklare användning av skyddshjälm i arbete

En ändring i föreskrifter om skyddshjälm⁸ innebär nya krav på vilken hjälm som kan användas vid framförande av motorcykel, moped, terrängskoter utan karosseri eller traktor B utan karosseri. SIS-märkta skyddshjälm är inte längre godkända, medan E-märkta skyddshjälm fortfarande uppfyller kraven.

Med de nya reglerna tillkommer nya undantag för personer som i sin yrkesutövning behöver använda flera hjälmar, till exempel skyddshjälm vid färd med snöskoter eller terränghjuling och hjälm för skogsavverkning. Personer som i sitt arbete ofta behöver stiga av eller på sitt fordon undantas i större utsträckning från kravet på skyddshjälm. Det öppnar för att flera olika typer av arbeten kan omfattas av undantaget, till exempel anläggningsarbete i parker.

Tydligare regler kring sanktionsavgifter vid cabotagetransporter

Förordningen om internationella vägtransporter⁹ har förändrats. Förändringen innebär att fler typer av godstransporter som utförs av utlandsetablerade transportföretag kan få betala en sanktionsavgift. Vi har därför arbetat fram en vägledning¹⁰ om sanktionsavgifter vid cabotagetransporter.

Tidigare var kriterierna för att kunna få en sanktionsavgift begränsade till cabotagetransporter. Med den nya lydelsen kan också kombinerade transporter få en sanktionsavgift. Kombinerade transporter är internationella transporter som använder olika transportslag, där den inledande eller avslutande delen sker på väg. Det blir tydligare för kontrollmyndigheterna, för dem som beställer transporter och för de företag som faktiskt utför dessa vilka förutsättningar som gäller när en sanktionsavgift ska påföras.

⁸ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om skyddshjälm (TSFS 2017:94).

⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg.

¹⁰ TSG 2016-2994 Vägledning vid tillämpning av regelverken avseende cabotagetransporter och kombinerade transporter.

3.2 Tillståndsprovning

Tillståndsprovning innebär kontroll om organisationer eller personer har förutsättningar att utöva verksamhet enligt uppställda krav. Provningsen ska innebära en avvägning mellan målen om tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa. De personliga tillstånden säkerställer att den som är verksam inom de olika trafikslagen har nödvändig kompetens, både vad det gäller praktisk och teoretisk kunskap. Transportstyrelsen ska tillämpa enhetliga definitioner, angreppssätt och principer för tillståndsprovning.

3.2.1 Verksamhetens utveckling

Tabell 8. Tillståndsprovning 2015–2017

Trafikslag	Antal beslutade tillståndsprovningsärenden			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/fattat beslut (kronor)		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Järnväg	1 272	1 356	1 565	18 232	17 212	15 923	14 333	12 693	10 174
Luftfart	38 720	42 919	42 121	59 173	61 906	60 689	1 528	1 442	1 441
Sjöfart	15 788	27 654	10 477	13 761	14 061	13 504	872	508	1 289
Vägtrafik	713 351	734 294	798 615	276 778	281 814	289 033	388	384	362
Summa	769 131	806 223	852 778	367 944	374 992	379 149	478	465	445

Det totala antalet ärenden inom tillståndsprovningen styrs av efterfrågan från medborgare och näringsliv. Totalt utgjorde kostnaderna för tillståndsprovning 14 procent av Transportstyrelsens totala verksamhetskostnad. Vi redovisar ytterligare analys av utvecklingen redovisas inom respektive trafikslag.

3.2.2 Järnväg

Tabell 9. Tillståndsprovning inom järnvägsområdet 2015–2017

Antal beslutade tillståndsprovningsärenden			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/fattat beslut (kronor)		
2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
1 272	1 356	1 565	18 232	17 212	15 923	14 333	12 693	10 174

Antalet beslutade tillståndsprovningsärenden var 2017 totalt sett högre än 2016. Den främsta anledningen till ökningen är den ökning av lokförarbevis som beskrivs nedan. De lägre kostnaderna beror på färre ärenden av godkännande av komponenter och tekniska delsystem, som är resurskrävande.

Den nedan redovisade prestationen lokförarbevis rör den tillståndsverksamhet inom området som har en stor volym. Vårt arbete bidrar främst till att uppfylla det transportpolitiska hänsynsmålet om säkerhet, och prestationen bidrar till säkerhet genom att vi vid vår tillståndsprovning bedömer att de personer som kör tåg är lämpliga fysiskt, psykiskt och kunskapsmässigt så att olyckor undviks.

Tabell 10. Utveckling prestationer 2015–2017 tillståndsprovning inom järnvägsområdet

Prestationer	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Utfärdande av lokförarbevis	265	365	495	2 204	2 962	3 370	8 318	8 115	6 808
Kvinnor		56	74						
Män		309	421						

Transportstyrelsen ansvarar för register över lokförarbevis. Under 2017 fattades 495 beslut om beviljande, varav 421 män och 74 kvinnor.

Andelen beviljade lokförarförarbevis har ökat jämfört med tidigare år. Ökningen har skett både för gruppen nyutbildade lokförare och för den grupp som var behöriga lokförare innan lagstiftningen om lokförarbevis började gälla. Fler lokförare nyutbildas, eftersom branschen har ett stort rekryteringsbehov: tågtrafiken ökar samtidigt som det sker stora pensionsavgångar. För gruppen befintliga lokförare kommer möjligheten att omvandla sin gamla behörighet till ett lokförarbevis att upphöra i oktober 2018, vilket lett till att fler ansökte om omvandling under 2017 än föregående år.

3.2.3 Luftfart

Tabell 11. Tillståndsprovning inom luftfartsområdet 2015–2017

Antal beslutade tillståndsprovningens ärenden			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/fattat beslut (kronor)		
2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
38 720	42 919	42 121	59 173	61 906	60 689	1 528	1 442	1 441

Jämfört med 2016 har antalet registerkontroller ökat. Samtidigt har antalet ärenden för flygcertifikat och drönare minskat med motsvarande mängd. Det innebär att det totala antalet ärenden för tillståndsprovning är relativt oförändrat från 2016. Förändringen av kostnaderna är normal variation och hänger samman med de förändringar som är beskrivna ovan.

De valda prestationerna nedan motsvarar en väsentlig del av verksamheten. Personliga certifikat och tillstånd visar att personer har de kunskaper och den kompetens som krävs för att verka inom luftfartens olika delar. Därmed har de förutsättningar att bidra till att upprätthålla ett säkert, tillgängligt och väl fungerande transportsystem.

Tabell 12. Utveckling prestationer 2015–2017 tillståndsprövning inom luftfartsområdet

Prestationer	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Personliga certifikat	11 705	10 479	10 551	10 482	12 000	12 778	896	1 145	1 211
Tillstånd inom luftfartsskydd	9 490 ¹	12 873 ¹	14 636	4 980	6 410	7 554	525	498	516

¹ Jämförelsetalen för 2015 och 2016 har räknats om så att registerkontroller inkluderas i prestationens volym.

Ökning av återkallelser av certifikat på egen begäran

Efter en ganska stor minskning av antalet fattade beslut inom prestationen personliga certifikat under 2016 är motsvarande resultat för 2017 marginellt högre. Antalet förnyelser/förlängningar av certifikat har minskat ytterligare under 2017, eftersom de flesta certifikaten snart gäller för obegränsad tid. De senaste två åren kan vi dock se en ökning av beslut som rör tillfälligt upphävande eller återkallelse av certifikat på egen begäran. I de flesta fall beror det på att certifikatinnehavaren inte är aktiv och därför inte vill betala årsavgift för ett certifikat som denne inte använder.

Fortsatt hög nivå av antal registerkontroller

Inom luftfartsskyddsområdet ökade antalet tillståndsprövningar 2017 jämfört med 2016 och det beror på att ansökningarna om registerkontroll ökade under perioden. Orsaken är sannolikt att fler flygplatser har större pågående ombyggnadsprojekt, och de har i samband med projekten personer som har behov av tillträde till behörighetsområden eftersom registerkontroll krävs. Ökningen av antal tillstånd kan även förklaras med att flygplatser bytt leverantör av säkerhetskontrollpersonal, vilket inneburit att ett antal nya godkännanden av säkerhetskontrollanter utfärdats. Kostnaderna har ökat till följd av den ökade mängden tillstånd.

Återkallade trafikillstånd för trafik Sverige–Irak innebar inställd flygtrafik

I början 2017 tog vi del av en säkerhetsbedömning av riskerna för civilt flyg i Irak. Mot bakgrund av dessa risker beslutade myndigheten att återkalla alla trafikillstånd för trafik mellan Sverige och Irak. Det fanns två tillståndshavare med pågående trafik till Irak vid tillfället. Beslutet överklagades till regeringen, men regeringen avlog överklagandet. Inför sommartrafikperioden ansökte endast ett bolag om att få återuppta trafiken. Ansökan avlogs eftersom det inte fanns någon information om att läget hade förändrats. Inför vintertrafikperioden ansökte ett flygbolag om att få bedriva trafik till främst norra Irak. Med anledning av att de irakiska myndigheterna infört en luftblockad mot utrikestrafik till norra Irak fram till och med den 29 december avlog vi ansökan. Bolaget har begärt en omprövning av vårt beslut hos förvaltningsrätten, eftersom de anser att

beslutet inte inkluderar flygbolagets förmåga att bedriva trafik efter den 29 december. Förvaltningsrätten avvisade bolagets överklagan.

EU-certifiering av svenska flygplatser

Under 2017 slutfördes arbetet med att konvertera flygplatsoperatörernas nationella flygplatscertifikat till EU-certifikat. Arbetet har inneburit att granska och säkerställa att flygplatsoperatörerna har vidtagit nödvändiga åtgärder för att svara upp mot kraven i den EU-förordning som trätt i kraft¹¹. Europeiska kommissionen har beslutat att den Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) ska ansvara för reglering av flygplatser från och med den 31 december 2017.

Regleringen omfattar instrumentflygplatser som är öppna för allmänt bruk, har en belagd bana på 800 meter eller längre och har kommersiell flygtrafik. Militära instrumentflygplatser är undantagna från reglerna.

Efter årsskiftet 2017/2018 har Sverige 38 instrumentflygplatser som har ett EU-certifikat och 7 instrumentflygplatser som är certifierade enligt svenska bestämmelser.

Ökande intresse för drönare efter upphävt fotograferingsförbud

2016 begränsades användning av drönare med kamera kraftigt. En dom i Högsta förvaltningsdomstolen likställde fotografering med hjälp av drönare med övervakningskameror. Det innebar att även fotografering med hjälp av drönare krävde särskilt tillstånd från länsstyrelsen. Efter att kameraövervakningslagen ändrades 2017 blev det emellertid återigen tillåtet att fotografera med drönare och inför att ändringen trädde i kraft såg vi ett ökande intresse för ansökan om tillstånd. Tillstånd från oss behövs för all kommersiell flygning, till exempel vid fotograferingsuppdrag, eller för flygning utom synhåll.

Ett särskilt tillstånd har utfärdats till Sjöräddningssällskapet för att flyga utom synhåll i ett område vid kusten utanför Göteborg. Syftet är att prova ut system och metodik för att senare kunna använda drönare vid sjöräddningsinsatser.

3.2.4 Sjöfart

Tabell 13. Tillståndsprövning inom sjöfartsområdet 2015–2017

Antal beslutade tillståndsprövningsärenden			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/fattat beslut (kronor)		
2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
15 788	27 654	10 477	13 761	14 061	13 504	872	508	1 289

¹¹ Kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser.

Förändringen förklaras av minskningen av behörigheter och certifikat som beskrivs nedan.

De valda prestationerna nedan utgör en väsentlig del av verksamheten. Behörigheter och certifikat visar att personer inom sjöfarten har de kunskaper och den kompetens som krävs för att verka inom sjöfartens olika delar. Därmed har de förutsättningar att bidra till att upprätthålla ett säkert, tillgängligt och väl fungerande transportsystem.

Tabell 14. Utveckling prestationer 2015–2017 tillståndsprövning inom sjöfartsområdet

Prestationer	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Behörigheter och certifikat	13 584	25 734	9 578	6 556	6 869	7 366	483	267	769
<i>Kvinnor</i>			1 454						
<i>Män</i>			8 100						
<i>Uppgift saknas</i>			24						

Reglerna om behörigheter för sjöpersonal¹² har ändrats så att vissa certifikat blev tidsbegränsade från och med 2017. Redan 2014 började sjömännen förnya sina certifikat med anledning av detta, en process som nådde sin kulmen under 2016. Vi förväntade oss därför att antalet ärenden skulle bli mycket färre 2017, men nedgången blev inte så kraftig som förväntat. Det beror troligtvis på att många sjömän som just nu inte är aktiva har valt att förnya sina behörigheter och certifikat i förebyggande syfte för att uppfylla de nya kraven.

Tabell 15. Genomsnittliga handläggningstider, behov av kompletteringar, andel beslut om avslag och antal ärenden på området behörigheter

Ärendetyp	Handläggningstider (dagar)			Behov av kompletteringar (%)			Andel beslut om avslag (%)			Antal ärenden		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Personliga tillstånd – behörigheter	5,8	8,5	5,2	20,2	13,2	6,3	1,1	0,3	5,2	4 726	8 777	2 722
Personliga tillstånd – certifikat	3,3	4,3	1,6	1,8	1,5	1,6	0,2	0	1,2	8 186	16 031	5 151

Handläggningstiderna minskade jämfört med 2016 vilket främst beror på ett minskat antal ärenden. Antalet avslag ökade under år 2017, särskilt för personliga tillstånd – behörigheter. Orsaken är sannolikt att många sjömän skickat in en ansökan med förhoppningen att få de nya behörigheterna, enligt de nya internationella reglerna som trädde ikraft årsskiftet 2016/2017. Detta trots att de varit osäkra på om de uppfyller kraven.

¹² Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal. Författningen uppdaterades för att omhänderta ändringar i den internationella konventionen om utbildning, träning, certifiering och vakthållning för sjöfolk (STCW). Förändringarna antogs vid en konferens i Manila, Filippinerna och kallas därför STCW Manila.

3.2.5 Vägtrafik

Tabell 16. Tillståndsprövning inom vägtrafikområdet 2015–2017

Antal beslutade tillståndsprövningsärenden			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/fattat beslut (kronor)		
2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
713 351	734 294	798 615	276 778	281 814	289 033	388	384	362

Området omfattar körkorts- och yrkestrafikärenden. Antalet tillståndsprövningsärenden var totalt sett högre än 2016. Det ökade antalet består till största delen av ett ökat antal beslut om körkortstillstånd som beskrivs nedan.

De valda prestationerna nedan bidrar till att uppfylla det transportpolitiska funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynsmålet om säkerhet.

Genom tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik och körkortstillstånd ser vi till att lämpliga sökande kan komma ut i trafiken. Samtidigt bidrar vi genom återkallelser av yrkestrafiktillstånd (till exempel på grund av obetalda skatter eller brott mot arbetstidslagstiftningen) eller genom ingripanden, återkallelser och medicinska villkor inom körkortsområdet till att ta bort olämpliga trafikföretag och förare från trafiken. Möjligheten att installera alkoholås är ett exempel på hur vi kan nå ökad tillgänglighet med bibehållen trafiksäkerhet.

Respektive prestation består av en eller flera ärendetyper, enligt referenserna under tabellen nedan.

Tabell 17. Utveckling av prestationer 2015–2017 för tillståndsprövning inom vägtrafikområdet

Prestationer	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Yrkesmässig trafik	3 972	4 270	3 886	14 585	15 777	16 690	3 672	3 695	4 295
Körkortstillstånd¹	268 330	283 765	332 622	52 982	56 176	57 856	197	198	174
Körkortstillstånd efter återkallelse	11 672	13 406	15 498	16 792	19 322	20 158	1 439	1 441	1 301
Förlängning högre behörighet²	34 405	34 458	45 481	9 831	9 248	12 725	286	268	280
Ingripanden³	77 708	72 960	69 503	88 855	82 209	84 653	1 143	1 127	1 218
Alkolås⁴	2 755	2 662	2 385	12 280	10 529	11 816	4 457	3 955	4 954

¹ Avser körkortstillstånd grupp I, körkortstillstånd grupp II och III och körkortstillstånd efter villkor alkoholås.

² Avser förlängning med hälsodeklaration och förlängning med läkarintyg.

³ Avser ingripande ej omhändertaget, ingripande läkaranmälan och ingripande omhändertaget.

⁴ Avser alkoholås, alkoholås övervakning och villkorlig körkortsåterkallelse.

Tabell 18. Användning av e-tjänster för olika ärendetyper

Ärendetyp	Nyttjande av e-tjänster			Totalt antal ärenden		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Körkortstillstånd grupp I	60 %	72 %	88 %	243 884	263 594	307 377
Körkortstillstånd grupp II och III	62 %	55 %	76 %	22 547	18 335	23 584
Förlängning med hälsodeklaration	41 %	48 %	69 %	8 526	9 140	13 106

Tabell 19. Andel enbart automathandlagda tillståndsärenden inom körkort

Utfall 2015	Utfall 2016	Utfall 2017
53 %	54 %	58 %

Tabell 18 visar andelen ansökningar som kommit in via e-tjänst, medan tabell 19 visar andelen ärenden som enbart hanterats automatiskt (autohandlagts). Ett ärende kan vara enbart, delvis eller inte alls automatiserat oberoende av om det ursprungligen kommit in till oss via e-tjänst eller på annat sätt.

Antalet tillstånd för yrkesmässig trafik är stabilt

Antalet tillståndsansökningar gällande yrkesmässig trafik har varit stabilt de senaste åren. En e-tjänst för ansökan om trafik tillstånd har tagits fram. Syftet är att underlätta för den som söker tillstånd och att kunna effektivisera handläggningen.

Kostnaderna har ökat eftersom vi handlagt många beslut om yrkestrafiktillstånd. Dessa ärenden är komplexa och arbetskrävande. De högre kostnaderna beror också på tekniska problem som under en del av året medförde mer manuellt arbete med längre handläggningstider som följd.

Antal beslut om körkortstillstånd fortsatte att öka

Antalet beslut om körkortstillstånd ökade både 2016 och 2017. Högkonjunktur tillsammans med en växande befolkning är troliga huvudorsaker till ökningen. En större andel av ansökningarna gjordes digitalt och samtidigt ökade andelen automatiskt avvisade ärenden, vilket vi bedömer beror på att digitala ansökningar inte fullföljdes med betalning och synintyg.

Att kostnaderna inte har ökat i samma omfattning som antalet fattade beslut beror på att andelen automatiskt avvisade ärenden ökade markant från föregående år. Att fler ansökningar har gjorts via e-tjänster och en högre andel har handlagts helt automatiskt bidrar också till att kostnaden per beslut blivit lägre än föregående år.

Fler körkortstillstånd efter återkallelse

Antalet ärenden om körkortstillstånd efter återkallelse ökade 2017. Transportstyrelsen kan enligt körkortslagen återkalla en persons körkort för en viss tidsperiod på ett antal olika grunder. De vanligast förekommande grunderna är fortkörning, rattfylleri och medicinska skäl. I vissa fall måste personen ansöka om nytt körkortstillstånd efter återkallelsen för att få tillbaka sitt körkort.

Fler förlängningar av högre behörighet

Högre behörighet innebär att innehavaren har rätt att utöver personbil även köra buss eller lastbil. 2013 infördes en ny lagstiftning i Sverige, som en

följd av internationella införlivanden. Genom den nya lagstiftningen uppstod cykler i antalet förlängningsärenden. Förlängningsärendena nådde 2015 och 2016 som förväntat botten i cykeln, och antalet började öka 2017. Ökningen blev mindre än vi räknat med och en orsak kan vara att fler äldre förare än förväntat avstod från att förnya sina högre behörigheter när giltighetstiden sänktes från tio till fem år.

Fler indragna körkort trots färre ingripanden

Totalt sett minskade antalet ingripandeärenden jämfört med 2016. Den troliga förklaringen är att underrättelser från polisen minskat. Samtidigt ökade den del av ingripandeärendena som ledde till återkallelse (indraget körkort).

Antalet alkoholärenden fortsatte att minska

Den som får sitt körkort återkallat på grund av rattfylleribrott har möjlighet att ansöka om att få villkor om alkohol i stället för att få körkortet återkallat. Antalet har minskat från tidigare år.

Lägre besvarandegrad i telefonin

Tabell 20. Telefoni körkort.

Mått/period	2015	2016	2017
Anrop per år	862 664	804 840	858 227
Besvarade per år	804 123	774 484	758 205
Besvarandegrad ¹	93 %	96 %	88 %
Medelväntetid	03:41	02:03	03:04

¹ Antal besvarade samtal i förhållande till totalt inkomna anrop.

Besvarandegraden minskade jämfört med 2016. Detta berodde på en minskad bemanning i telefonin på grund av ett ökat behov av handläggning.

Förberedande arbete för självkörande fordon

En ny förordning som tillåter försöksverksamhet för självkörande fordon har tagits fram, som en del i att bidra till utvecklingen av hållbara transporter. Förordningen innebär krav på tillstånd från oss för att få bedriva sådan verksamhet. Vi har därför bland annat arbetat med att ta fram stödmaterial för de sökande och utvecklat rutiner vid handläggning för detta nya område.

Under 2017 har 8 ansökningar kommit in, varav 1 tillstånd har beviljats. Godkännandet har föregåtts av omfattande granskningar för att säkra att tekniken är trafiksäker. En sista verifiering i drift har gjorts för att kontrollera så att fordonet följer de trafikregler som finns utmed den sträcka som ska köras. Verksamheten omfattar två självkörande bussar som ska rulla en sträcka på 1,5 kilometer i Kista. Bussarna följer en virtuell räls som är inspelad i förväg. Hastigheten är låg: 20 km i timmen. Bussarna saknar ratt och kan styras med hjälp av en styrpinne. Det kommer att finnas en förare ombord, eftersom dagens lagstiftning kräver att det finns en fysisk

person i eller utanför fordonet. Föraren ska kunna hantera hinder som finns i bussens färdväg.

Redovisningscentraler för taxitrafik bidrar till konkurrens på lika villkor

Den som har tillstånd att bedriva taxiverksamhet ska föra över uppgifter från varje fordons taxameterutrustning, trådlöst och digitalt, till en så kallad redovisningscentral. Transportstyrelsen utfärdar tillstånd till redovisningscentraler och utövar tillsyn över dem. De data som överförs kan användas för att göra revisioner mot trafiktillståndshavarna ur ett redovisningsperspektiv. Från centralen förs uppgifterna över till Skatteverket, när myndigheten begär det. Vi bedömer att det under den närmaste tiden kommer att finnas redovisningscentraler som kan hantera merparten av de taxametrar som finns på marknaden.

På kort sikt kommer fokus att ligga på att se att tekniken fungerar och att arbeta för att alla tillståndshavare kommer in i systemet. Information har skickats ut till de som inte har anmält sig och vi planerar för de första tillsynerna.

3.3 Tillsyn

Tillsyn innebär kontroll av om en organisation eller person utövar verksamhet enligt krav men den innefattar även kontroll av om föremål, anläggningar, transportmedel och varor uppfyller gällande krav. Transportstyrelsen ska utöva tillsyn där de största riskerna finns och där vi åstadkommer störst effekt. Tillsynen ska vara väl avvägd när det gäller effekterna av tillsynen i förhållande till kostnaden för samhället i stort. Vi ska tillvarata information, kunskap och erfarenheter från tillsynsverksamheten i vid mening för att utveckla hela myndighetsutövningen. Transportstyrelsen ska tillämpa enhetliga definitioner, angreppssätt och principer för tillsyn.

3.3.1 Verksamhetens utveckling

Tabell 21. Antal genomförda tillsyner 2015–2017

Trafikslag	Antal tillsyner			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Järnväg	287 ¹	154 ¹	129	37 020	44 357	32 465	128 990	288 032	251 665
Luftfart	2 794	2 951	3 572	215 732	205 165	231 267	77 213	69 524	64 744
Sjöfart	3 335 ²	2 752	2 795	67 991	63 014	67 504	20 387	22 898	24 152
Vägtrafik	4 038	4 403	10 335 ³	88 201	92 535	106 450	21 843	21 016	10 300
Summa	10 454	10 260	16 831	408 944	405 070	437 686	39 118	39 481	26 005

¹ Jämförelsetalen för 2015 och 2016 har räknats om då vi från och med 2017 inte längre räknar organisationsförändringar som tillsyn.

² Jämförelsetalen för 2015 har räknats om utifrån den definition av genomförd tillsyn som används för 2016 och 2017.

³ Antalet tillsyner som redovisas är för år 2017 högre med anledning av att det är första året som systemet möjliggör ett korrekt uttag av statistik.

Det totala antalet tillsyner är högre än 2016. Detta beror i huvudsak på att vi tidigare inte kunnat ta ut korrekt statistik för tillsyn av taxiförläggningar och därför inte kunnat redovisa samtliga tillsyner. Det innebär att antalet tillsyner för tidigare år inte är jämförbara med antalet tillsyner 2017.

Av Transportstyrelsens totala verksamhetskostnader utgör tillsynen 17 procent. Ytterligare analys redovisas inom respektive trafikslag.

3.3.2 Järnväg

Tabell 22. Antal genomförda tillsyner inom järnvägsområdet 2015–2017

Antal tillsyner			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
287 ¹	154 ¹	129	37 020	44 357	32 465	128 990	288 032	251 665

¹ Jämförelsetalen för 2015 och 2016 har räknats om då vi från och med 2017 inte längre räknar organisationsförändringar som tillsyn.

Arbetet med riskbaserad tillsyn fortsätter vilket oftast medför mer riktade och djupgående tillsyner. Utöver det följs verksamhetsutövarnas åtgärder upp på annat sätt än tidigare vilket förväntas ge en större positiv effekt på regelefterlevnaden.

Kostnaderna för 2017 är på en något lägre nivå än 2015 men avsevärt lägre än för 2016. De lägre kostnaderna i förhållande till 2015 beror i huvudsak på lägre kostnader för it-system. 2016 genomfördes en omfattande tillsyn mot en infrastrukturförvaltare som tog mycket resurser i anspråk. De lägre kostnaderna jämfört med 2016 beror också på att resurser har prioriterats till arbetet med fjärde järnvägspaketet. Det har varit svårt att rekrytera personal med rätt kompetens för att stärka upp inom tillsynsområdet. Detta har även bidragit till att antalet tillsyner jämfört med tidigare år har minskat något.

Utgångspunkten i vår tillsyn är säkerhetsstyrningssystemet, som omfattar verksamhetsutövarnas rutiner för bland annat ledning och styrning, riskbedömning, övervakning och operativ drift. De utvalda prestationerna för tillsynsverksamheten bidrar dels till att öka säkerheten för dem som arbetar i spår, bland annat avseende kompetens- och behörighetsfrågor, dels till att minimera risken för andra olyckor. Tillsynen bidrar främst till att uppfylla det transportpolitiska hänsynsmålet om säkerhet då vår tillsyn säkerställer att de företag som bedriver verksamhet gör det på ett säkert sätt så att olyckor undviks.

Tabell 23. Prestationer tillsynsverksamhet inom järnvägsområdet

Prestationer	Antal tillsyner			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Säkerhetstillsyn mot infrastrukturförvaltare	157	59	62	14 946	20 812	14 873	95 197	352 746	239 888
Säkerhetstillsyn mot järnvägsföretag	118 ¹	63 ¹	62	17 271	19 175	12 776	146 364	304 365	206 069

¹ Från och med 2017 räknar vi inte längre organisationsförändringar som tillsyn. Jämförelsetalen för 2015 och 2016 har räknats om för att ta hänsyn till det.

Säkerhetstillsyn över infrastrukturförvaltare bidrar till ökad trafiksäkerhet

Vid säkerhetstillsynen har det visat sig att företagen vidtagit åtgärder efter våra tidigare tillsyner. Inriktningen har i år även varit inriktad på tillsyn av behörigheter och kompetens för den personal som arbetar i spårmiljö med

inriktningen att helt eliminera riskerna att personal skadas eller förolyckas i sitt arbete. Med rätt utbildning och kompetens minskar sannolikt risken för oönskade händelser. Flera åtgärder har vidtagits efter våra tillsyner och efter möten med ledningen för företagen. Utvecklingen behöver följas över tid för att kunna bedöma effekterna.

Utveckling av säkerhetstillsyn över järnvägsföretag

Det nya arbetssätt inom säkerhetstillsyn över järnvägsföretag som infördes 2016 har vidareutvecklats. Syftet är att genom dialog med branschen hjälpa dem att förstå och tillämpa gällande regelverk för att omhänderta egna och gemensamma risker.

Arbetssättet har resulterat i att företagen i större utsträckning använder sig av sitt säkerhetsstyrningssystem för att övervaka och analysera resultat och därigenom omhändertar riskerna på bästa sätt. Fokus har varit att se hur företagen hanterar och övervakar risker. Under en temadag med branschen diskuterades säkerhetsstyrning, riskhantering och övervakning, vilket togs emot väl.

Utveckling av tillsynsmetod för säkerhetskultur

Under året har vi utvecklat en tillsynsmetod för säkerhetskultur som har testats vid två tillsyner inom spårväg. Kriterierna som kontrolleras i utvärderingsmodellen samt enkäter och intervjuer har utvecklats från det arbete som bedrevs under år 2016. Resultat är hittills positivt både från oss och från tillståndshavarna. En mer omfattande utvärdering kommer att göras under våren 2018.

3.3.3 Luftfart

Tabell 24. Antal genomförda tillsyner inom luftfartsområdet 2015–2017

Antal tillsyner			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn(kronor)		
2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
2 794	2 951	3 572	215 732	205 165	231 267 ¹	77 213	69 524	64 744

¹ Undervägsverksamheten (en route) utgör 58 procent av de totala tillsynskostnaderna inom luftfarten för 2017 men huvuddelen av detta är medlemsavgift till Eurocontrol.

Förändringen i antal jämfört med 2015 och 2016 beror på att tillsynsintervallen för olika objekt är regelbestämda och varierar mellan åren.

Kostnaderna har ökat jämfört med 2016 framför allt på grund av att medlemsavgiften till den europeiska samarbetsorganisationen Eurocontrol har ökat.

De valda prestationerna nedan utgör väsentliga delar inom tillsynsverksamheten. De fokuserar på områden där vi utför omfattande

tillsyn ur ett resursperspektiv. Tillsyn av flygoperatörer och luftfartsskydd fokuserar på delar av transportsystemet som många medborgare kommer i kontakt med och som är av stor vikt för förmågan att upprätthålla ett säkert och tillgängligt transportsystem.

Tabell 25. Prestationer tillsynsverksamhet inom luftfartsområdet

Prestationer	Antal tillsyner			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Tillsyn av flygoperatörer	275	297	294	20 053	19 290	17 520	72 922	64 950	59 593
Tillsyn luftfartsskydd	217	164	202	10 241	10 138	11 888	47 195	61 820	58 851

Ökad tillsyn av utländska flygoperatörer efter kritik från EU-kommissionen

Tillsynen är riskbaserad, vilket tillsammans med regelstyrda tillsynsintervall och att antalet tillstånd förändrats gör att antalet tillsyner varierar mellan åren.

Under 2017 genomfördes 9 samverkanstillsyner med Arbetsmiljöverket. Tillsynerna syftar till att granska effekterna av nya affärsmodeller inom kommersiellt flyg och hur flygbolag tar omhand arbetsmiljö och följdfaktorer som påverkar flygsäkerhet.

Vi har gjort fler tillsyner av luftfartsskydd mot flygoperatörer på grund av kritik från EU-kommissionen vid tillsyn av myndigheten. Fokus för vår tillsyn på flygföretag under 2017 har därför varit på de utländska flygföretag som trafikerar Sverige.

Ökad tillsyn av kända avsändare och flygplatser

Inom luftfartsskyddsområdet gjordes fler tillsyner 2017 jämfört med 2016. Det är olika anledningar till denna ökning. Det beror delvis på att vi under 2017 genomförde mer tillsyn på kända avsändare inom fraktområdet. Anledningen är att denna kategori verksamhetsutövare under 2018 kommer att vara föremål för en ny tillståndsprövning och att vi därmed inte kommer att göra tillsyn på dessa under 2018.

Fler tillsyner av flygplatser genomfördes under 2017 jämfört mot föregående år, eftersom det funnits ett behov av att göra uppföljande tillsyner.

Tillsyn av flygbolagens operativa manualer förväntas ge ökad regelefterlevnad

Under de senaste åren har de flygoperativa regelverken genomgått många förändringar. Förändringarna består till exempel av nya krav på kompetens hos instruktörer samt ökade krav på procedurer och utbildning för att undvika onormala flyglägen som kan innebära att piloterna tappar

kontrollen över flygplanet. I samband med tillsyn har vi sett att flygbolagen haft svårigheter att anpassa sig till de nya kraven. Orsaker till detta är komplex informationsmiljö och mycket hög omsättning på regelverk. Inte ens de flygbolag som hade tillräckligt med kompetens och resurser för att ta hand om de ändrade reglerna fängade upp och implementerade allt på ett korrekt sätt. Därför initierades under 2016 en särskild insats. Insatsen bygger både på samverkan och transparens samt effektivisering av vår tillsyn.

Vi har skapat ett verktyg för korsreferens mellan nya regler och procedurer som uppdateras två gånger om året. Verktöget kan både användas av flygbolaget för deras egen uppföljning och som metodstöd för vår tillsyn. Detta har inneburit en effektivisering för oss, eftersom det möjliggör mer omfattande granskningar med samma resurser. Redan nu märks en ökad medvetenhet hos flygbolagen genom att uppföljningen standardiserats.

Besvärlig ekonomisk situation innebar återkallad operativ licens för ett flygbolag

Tillsynsaktiviteten trappades under 2017 upp mot ett flygbolag med anledning av att de bedömdes befinna sig i en besvärlig ekonomisk situation. Flygbolaget följdes upp månadsvis under en längre period. Under det tredje kvartalet beslutade vi att återkalla bolagets operativa licens, eftersom tillsynen visade att bolaget inte uppfyllde de krav som finns. Istället utfärdades en tidsbegränsad operativ licens och under tiden denna gäller har bolaget möjlighet att lösa den ekonomiska situationen.

Under oktober månad utfärdades en ny operativ licens utan tidsbegränsning efter att bolaget kommit in med en plan som visar att bolaget uppfyller kraven.

Bättre tillgänglighet med navigering utan stöd från markbaserade system

De flygoperativa reglerna har ändrats för att möjliggöra Performance Based Navigation (PBN). Genom PBN kan piloter genomföra relativt avancerad navigering utan stöd från markbaserade system och därmed möjliggörs mer direkt navigering och inflygning i dåligt väder. Inför förändringen genomfördes en informationskampanj.

I tillsynen har fokus legat på utbildning av piloter, flygoperativa procedurer och integrering i flygbolagets säkerhetsledningssystem. Resultaten visar att det finns en ökad förmåga hos piloter att använda PBN.

Direktnavigering har en fördel ur ett miljöperspektiv, eftersom man kan använda kortare flygvägar och inflygningar till flygplatser. Dessutom förbättras tillgängligheten genom att fler flygplatser kan trafikeras även vid dåligt väder.

3.3.4 Sjöfart

Tabell 26. Antal genomförda tillsyner inom sjöfartsområdet 2015–2017

Antal tillsyner			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
3 335 ¹	2 752	2 795	67 991	63 014	67 504	20 387	22 898	24 152

¹ Jämförelsetalen för 2015 har räknats om utifrån den definition av genomförd tillsyn som används för 2016 och 2017.

Kostnaderna har ökat jämfört med 2016 på grund av implementationen av det nya tillsynssystem som vi redogör för nedan.

De valda prestationerna nedan utgör de viktigaste delarna för att upprätthålla ett säkert och tillgängligt transportsystem.

Tabell 27. Prestationer tillsynsverksamhet inom sjöfartsområdet

Prestationer	Antal tillsyner			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Tillsyn av hamnar	302	169	330	3 102	2 628	2 881	10 271	15 552	8 730
Tillsyn av fartyg	1 087 ¹	1 037	820	30 012	26 677	25 645	27 610	25 900	31 274

¹ Jämförelsetalen för 2015 har räknats om utifrån den definition av genomförd tillsyn som används för 2016 och 2017.

Fokus på att avsluta tillsynsaktiviteter

Ökningen av antalet tillsyner av hamnar beror på en tidigare uppbyggd eftersläpning i tillsynen. Ett stort arbete gjordes under 2017 för att avsluta äldre aktiviteter.

Minskningen av antalet tillsyner av fartyg var förväntad, då olika utgångsdatum för certifikat och fönster för mellanliggande besiktningar skapar skillnader i tillsynsvolymer mellan åren.

Nytt tillsynssystem som följd av nya funktionsbaserade regler

De nya funktionsbaserade reglerna för nationella fartyg¹³ trädde i kraft under 2017. Syftet med regelförändringen är att underlätta för fartygsägarna genom att skapa ett sammanhållet regelverk för den nationella sjöfarten. Regelverket skapar möjligheter till ny och innovativ design och öppnar upp för nya tekniska lösningar genom att beskriva vad som ska uppnås, inte hur det ska uppnås.

Detta har inneburit ett intensivt arbete, dels hos oss för att införa ett funktionellt tillsynssystem, dels hos redarna för att förbereda sitt arbete kring fartygsuppgifter och de självdeklarationer som krävs i det nya systemet. Självdeklarationerna krävs, eftersom tillsynen i huvudsak bygger

¹³ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:26) om fartyg i nationell sjöfart.

på egenkontroll. Ett nytt it-system har utvecklats och satts i drift för att möjliggöra redarnas registrering av självdeklarationer och fartygsuppgifter.

Fortsatt provtagning men ännu inga slutsatser om svavelhaltens utveckling

För att bestämma svavelhalten ska medlemsstaterna i EU ta prover och analysera marina bränslen både genom dokumentationskontroller och oljeprover enligt det så kallade svaveldirektivet som infördes 2015. Av de prover som tagits har ett fåtal visat på något förhöjd svavelhalt i det använda bränslet. Det finns problem med det nuvarande sanktionssystemet för svavelöverträdelser, eftersom det är mycket svårt att få överträdelser att leda till åtal och fällande dom, särskilt när det gäller utländska fartyg. Det är därför svårt att se effekterna av vår tillsyn på området. Nivån på andelen överträdelser är ungefär densamma inom Sverige som i EU i övrigt.

Färre avvikelser för svavelhalt i bunkerolja

Om ett fartyg analyserar den bunkerolja som levererats till fartyget och svavelhalten inte överensstämmer med den som leverantören angett på det så kallade bunkerkvittot, ska fartyget underrätta sin flaggstat om det. Svenskflaggade fartyg ska vända sig till Transportstyrelsen. 9 fartyg har rapporterat avvikande bunkerkvalitet under 2017. De påvisade endast en liten höjning av svavelhalten, med nivåer från 0,12 till 0,15 procent svavelhalt. Antalet rapporter från fartyg som fått avvikande bränslekvalitet fortsätter att minska sedan början på 2015, då gränsen för svavelhalten i bränsle sänktes till 0,10 procent. Syftet med regelverket och tillsynen är att bidra till minskade utsläpp och därmed bättre miljö.

3.3.5 Vägtrafik

Tabell 28. Antal genomförda tillsyner inom vägtrafikområdet 2015–2017

Antal tillsyner			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
4 038	4 403	10 335 ¹	88 201	92 535	106 450	21 843	21 016	10 300

¹ Antalet tillsyner som redovisas är för år 2017 högre med anledning av att det är första året som systemet möjliggör ett korrekt uttag av statistik.

Kostnadsökningen jämfört med tidigare år förklaras delvis av de ökningarna som finns för prestationerna förarutbildning och yrkestrafik nedan. De ökade kostnaderna beror även på att hållbarhetsprovningar inte kunde genomföras fullt ut 2016 på grund av en överklagad upphandling och en ökad bemanning för tillsyn av kör- och vilotider.

De valda prestationerna bidrar till det transportpolitiska hänsynsmålet för säkerhet och miljö. De som har fått ett körkort eller förarbevis ska ha nödvändiga kunskaper för att köra fordonet och de som bedriver yrkestrafik ska vara lämpliga. Båda prestationerna ska bidra till minskat antal olyckor.

Tillsynen över förarutbildningen syftar till att säkerställa bibehållen eller förbättrad kvalitet på förarutbildningen. I förarutbildningens kursplan ingår även miljöfrågor, genom till exempel krav på kunskaper om sparsam körning.

Tillsynen över yrkestrafikföretag syftar till att deras regelefterlevnad ska bli bättre, att det ska finnas en rättvis konkurrens samt att passagerare ska vara trygga och säkra.

Tabell 29. Prestationer tillsynsverksamhet inom vägtrafikområdet

Prestationer	Antal tillsyner			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Förarutbildning	376	407	356	14 664	14 602	16 216	38 999	35 876	45 550
Yrkestrafikföretag	2 513	2 984	9 139 ¹	14 906	19 072	25 611	5 932	6 391	2 802

¹ Antalet tillsyner som redovisas för yrkestrafikföretag är för år 2017 högre med anledning av att det är första året som systemet möjliggör för att kunna ta ut korrekt statistik.

Tillsyn av förarutbildning bidrar till positiv utveckling av regelefterlevnaden

Två prioriterade tillsynsaktiviteter är avslutade: tillsyn över riskutbildning behörighet B del 2 och tillsyn över introduktionsutbildning för privat övningskörning för behörighet B. Resultatet visar att vid riskutbildningen genomförde 64 procent av tillståndshavarna utbildningen enligt gällande föreskrift. Vid introduktionsutbildningen uppvisade 40 procent av tillståndshavarna att utbildningen genomfördes enligt gällande föreskrift. Motsvarande siffror 2016 var för riskutbildningen 46 procent och för introduktionsutbildningen 37 procent. Genomförda tillsyner i kombination med information har gett viss effekt. I de fall brister har konstaterats har vi begärt åtgärdsprogram och genomfört återbesök för att säkerställa att bristerna åtgärdats. Iakttagelser har också kommunicerats med berörda organisationer och även i vissa fall till grupper av tillståndshavare.

De ökade kostnaderna beror på att den riskbaserade tillsynen har krävt mer resurser per tillsyn. Resultaten av tillsynerna har också lett till uppföljande kontroller för att säkerställa att bristerna åtgärdats innan ärendet avslutats.

Bättre urval för att öka trafiksäkerheten i den yrkesmässiga trafiken

Transportstyrelsen genomförde 472 tillsyner av trafiktillstånd och 8 667 tillsyner av taxiförarlegitimationen. Vårt urval är inriktat på företag med högre risk. Det innebär att tillståndshavare som upprepat eller allvarligt bryter mot gällande regelverk väljs ut för kontroll. Syftet är att bidra till en ökad säkerhet på det svenska vägnätet när det gäller yrkestrafiken. Upprepade trafikförseelser ses som ett riskbeteende i den yrkesmässiga trafiken och ett större fokus på denna typ av förseelser inom tillsynen bedöms leda till en ökad säkerhet på väg. En indikator på resultat av vårt

tillsynsarbete kan vara bland annat färre underrättelser om regelöverträdelser från polisen.

Kostnaderna är högre än föregående år, eftersom verksamheten tidigare varit underbemannad och därför förstärkts.

Myndighetssamverkan för sunda konkurrensförhållanden

Tillsammans med Trafikverket har vi tagit initiativ till en myndighetssamverkan kring olaglig trafikskoleverksamhet, där även Ekobrottsmyndigheten, Polismyndigheten och Skatteverket ingår. Syftet är att skydda förarutbildare mot illojal konkurrens. En rad förslag på åtgärder diskuterades, bland annat informationsutbyte, riktade och samordnade insatser inom några geografiska områden, ökad information till blivande körkortstagare och eventuella regelförändringar.

Även branschen bjöds in under hösten till ett möte för att diskutera de osunda konkurrensvillkoren inom trafikskolebranschen och åtgärder för att komma till rätta med problemen.

3.4 Registerhållning

Registerhållningen omfattar register med uppgifter om framför allt fordon, förare och infrastrukturhållare. Syftet med registerhållningen varierar något mellan trafikslagen, men den kan i huvudsak sägas omfatta identifikations- och prestandauppgifter, ägare och eventuella säkerheter eller in-teckningar i samband med krediter. Inom ramen för registerhållning redovisar vi även vårt arbete med att ta in fordonsskatt, trängselskatt i Stockholm och Göteborg samt infrastrukturavgifter.

Transportstyrelsen ska tillhandahålla grundläggande information om transportsystemet. Informationen ska göras tillgänglig till låg kostnad för att möjliggöra ett effektivt nyttjande för samhället. Registerhållningen ska kännetecknas av hög effektivitet och driftsäkerhet.

3.4.1 Verksamhetens utveckling

Tabell 30. Registerhållning 2015–2017

Trafikslag	Antal registerförda fordon och fartyg ¹			Total kostnad (tusen kronor)		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Järnväg ²	16 340	17 199	17 270	3 525	2 847	1 484
Luftfart	3 057	3 034	3 021	3 237	4 325	4 307
Sjöfart	9 365	9 284	9 072	12 839	12 091	13 033
Vägtrafik	10 586 088	10 905 173	11 282 753	1 319 544	1 421 307	1 411 820
Summa	10 614 850	10 934 690	11 312 116	1 339 145	1 440 570	1 430 644

¹ Antal fordon och fartyg per den 31 december respektive år.

² Antalet avser fullt godkända fordon i trafik.

Inom registerhållning har vi valt att redovisa våra register över fordon och fartyg. Antalet registerförda fordon och fartyg visar kollektivets storlek inom de olika trafikslagen.

Kostnaden för registerhållning uppgick till 54 procent av Transportstyrelsens totala verksamhetskostnad.

3.4.2 Järnväg

Den 31 december 2017 fanns 17 270 godkända fordon i registret. Till skillnad från 2016 var 2017 ett mer normalt år, med små förändringar. 374 fordon skrotades och 98 fordon nyregistrerades som godkända i registret.

3.4.3 Luftfart

Den 31 december 2017 fanns det 3 021 luftfartyg i luftfartygsregistret. De senaste åren har det skett en successiv minskning av antalet luftfartyg i registret.

Under 2017 nyregistrerades 85 luftfartyg och 98 avregistrerades.

Exporter utgör den enskilt vanligaste orsaken till en avregistrering. Att avregistreringar sker ökar kvaliteten och tillförlitligheten av information i luftfartygsregistret.

Riktad informationsinsats mot SAS om Kapstadskonventionen innebar inregistrering av nya luftfartyg

Mot slutet av 2016 informerade vi SAS om den så kallade Kapstadskonventionens påverkan på förbättrade registreringsmöjligheter för luftfartyg i Sverige. En direkt effekt av tillträdet till konventionen är att SAS under början av året registrerade 8 nya Airbus.

3.4.4 Sjöfart

Den 31 december 2017 fanns det totalt 9 072 fartyg registrerade i fartygsregistret. Under året registrerades 234 fartyg och 446 avregistrerades. Minskningen över tid är ett resultat av vårt långsiktiga arbete med att avregistrera framför allt båtar på grund av att de har överlåtits, förstörts eller på annat sätt försvunnit. Det har lett till att uppgifterna i fartygsregistret stämmer bättre överens med verkliga förhållanden och därmed ökat kvaliteten och tillförlitligheten på informationen.

Under året har ett nytt fartygsregistersystem utvecklats. Det ska tas i drift i samband med att ny lagstiftning för fartygsregistrering börjar tillämpas den 1 februari 2018. Förändringen innebär att dagens indelning av fartyg i skepp och båtar ändras: skepp ska vara fartyg längre än 24 meter, till skillnad mot dagens gräns om 12 x 4 meter. Båtar är fartyg som inte är skepp.

3.4.5 Vägtrafik

Vägtrafikregistret (VTR) är det mest omfattande registret på Transportstyrelsen. VTR är ett samlingsnamn för fler verksamhetssystem som hanterar information och funktioner om fordon och förare. Registret innehåller uppgifter om cirka 11 280 000 fordon och 6 500 000 körkortsinnehavare.

Tabell 31. Fordon inom vägtrafik 2015–2017

Prestationer vägtrafik	Antal		
	Utfall 2015	Utfall 2016	Utfall 2017
Registerförda fordon ¹	10 586 088	10 905 173	11 282 753
Antal genomförda ägarbyten under året	3 705 683	3 862 948	3 830 831
Antal genomförda avregistreringar av fordon	268 527	279 791	302 893
Antal fordon tagna i trafik första gången ²	513 111	559 728	574 220

¹ Registerförda fordon omfattar fordon i trafik, avställda fordon och avregistrerade fordon som inte gallrats.

² Föregående år benämndes prestationen nyregistrerade fordon.

När det gäller ökningen av registerförda fordon i VTR beror den till största delen på ökningen av nyregistrerade fordon. Det beror förmodligen på den rådande låga räntan och omfattande leasingkampanjer till privatpersoner.

Andelen ägarbyten som genomfördes under 2017 via auktoriserade bilhandlare eller någon av våra digitala tjänster ligger på 70 procent.

Tabell 32. Utveckling av prestationer 2015–2017

Prestationer	Antal skattebeslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/antal (kronor)		
	2014	2015	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Fordonsskatt	8 133 838	8 499 864	8 666 669	49 403	51 654	67 666	6	6	8
Trängselskatt Stockholm	5 791 795	7 243 523	7 526 828	96 269	103 315	121 110	17	14	16
Trängselskatt Göteborg	5 707 202	5 919 245	6 005 089	125 468	129 641	148 362	22	22	25
Infrastrukturavgifter, Motala	648 145	800 834	813 573	1 637	2 661	2 350	3	3	3
Infrastrukturavgifter, Sundsvall	895 605	1 040 796	1 076 939	2 315	3 610	3 425	3	3	3

Fler beslut inom uppbördsverksamheten

Ur vägtrafikregistret kan vi ta fram en mängd olika data, såsom uppgifter om fordon och dess ägare. Registret är grunden för den uppbördsverksamhet där Transportstyrelsen bland annat för Skatteverkets räkning tar in fordonsskatter och trängselskatter samt för Trafikverkets räkning tar in infrastrukturavgifter.

Ökningen av antalet beslut beror huvudsakligen på att fordonsparken ökat.

De ökade kostnaderna för fordonsskatt och trängselskatt beror på en omvärdering av pågående utvecklingsprojekt.

Besvarandegraden minskade och medelväntetiden ökade inom telefonin för fordonsfrågor

Förutom att ta emot telefonsamtal handlägger kundtjänsten ärenden som kommer in via post eller elektroniskt. Telefonin och ärendehandläggning hänger tätt samman: om väntetiden i telefon eller handläggningstiden på ärendehandläggningen ökar, genererar det egna ärenden genom andra kanaler. Vi bedömer att lämplig servicenivå i telefon är en besvarandegrad på 90 procent, vilket ger en medelväntetid på cirka 3 minuter.

Tabell 33. Telefoni inom fordonsfrågor. Jämförelse 2015–2017

Mått/period	2014	2016	2017
Anrop per år	1 608 863	1 451 277	1 439 685
Besvarade per år	1 272 285	1 276 417	1 202 182
Besvarandegrad ¹	79 %	88 %	84 %
Medelväntetid	05:07	03:30	04:49

¹ Antal besvarade samtal i förhållande till totalt inkomna anrop.

Servicenivån med besvarandegrad på 90 procent har vi inte kunnat hålla då mer resurser behövt läggas på handläggning istället för telefoni. Detta beror på flera saker:

- Andelen bilder som kräver manuell granskning är större till följd av sämre kvalitet på bilder från trängselskattesystemet i Stockholm de tre första månaderna.
- Det inträffade en incident med dubbel inläsning av en bankfil, vilket medförde manuella korrigeringar.
- Medias uppmärksamhet av brister i vår hantering av säkerhetskänslig information ledde till ökad efterfrågan av registerutdrag från privatpersoner.

Efter sommaren ökade antalet handlägningsärenden dramatiskt. För att komma i balans igen stängdes telefonin under en eftermiddag till förmån för handläggning. Resultatet var lyckat och utan några direkta konsekvenser för andra verksamheter inom myndigheten. Besvarandegraden har varit tillfredsställande efter insatsen.

3.5 Redovisning av avgiftsbelagd verksamhet

Resultatet inom den avgiftsbelagda verksamheten är inte i balans, eftersom det totalt finns ett ackumulerat överskott som främst härrör från vägtrafik.

I regleringsbrevet för 2017 har regeringen beslutat hur delar av de ackumulerade över- och underskotten ska hanteras. För avgifter som disponeras har vissa överskott vid utgången av 2016 redovisats mot inkomsttitel under 2017. För avgifter som inte disponeras har regeringen beslutat att stryka både delar av överskott och underskott till och med 2015.

3.5.1 Analys av Transportstyrelsens avgiftsresultat, avgifter som disponeras

Tabell 34. Offentligrättsliga avgifter som disponeras

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Redovisn. av överskott mot inkomsttitel	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans	Budget intäkter	Budget kostnader	Resultat
Uppdragsverksamhet									
Informationsuttag	26 780	0	63 601	73 046	-9 445	17 335	52 000	71 000	-19 000
Övriga uppdrag	12 285	0	15 249	14 331	917	13 202	9 000	8 000	1 000
Summa	39 065	0	78 849	87 377	-8 528	30 538	61 000	79 000	-18 000
Offentligrättsliga avgifter luftfart									
GAS	-134 795	0	861 915	778 985	82 930	-51 865	857 000	844 000	13 000
CNS	0	0	67 547	67 547	0	0	71 000	71 000	0
Undervägsavgift	185 321	-185 321 ¹	132 744	155 176	-22 432	-22 432	149 000	149 000	0
Summa	50 526	-185 321	1 062 206	1 001 708	60 498	-74 297	1 077 000	1 064 000	13 000
Offentligrättsliga avgifter vägtrafik									
Adm. av felparkeringsavgifter	33 482	-33 482 ²	27 711	27 711	0	0	20 000	20 000	0
Adm. infrastrukturavgifter	0	0	5 775	5 775	0	0	10 000	10 000	0
Summa	33 482	-33 482	33 486	33 486	0	0	30 000	30 000	0
Summa offentligrättsliga avgifter som disponeras	123 074	-218 803	1 174 541	1 122 570	51 971	-43 759	1 168 000	1 173 000	-5 000

¹ Enligt regleringsbrevet för 2017 har det överskott avseende kompensation från Eurocontrol som ackumulerats till och med utgången av 2016 redovisats mot inkomsttitel 2534 Avgifter vid Transportstyrelsen.

² Enligt regleringsbrevet för 2017 har även det överskott avseende administration av felparkeringsavgifter som ackumulerats till och med utgången av 2016 redovisats mot inkomsttitel 2624 Inkomster av uppbörd av felparkeringsavgifter.

Uppdragsverksamhet

Avgifterna inom uppdragsverksamhet delas in i informationsuttag och övriga uppdrag. En stor del av verksamheten består av informationsuttag ur vägtrafikregistret. För att minska det ackumulerade överskottet har vi tidigare år genomfört sänkningar av avgifterna, men ökad efterfrågan har

lett till högre intäkter än beräknat och därmed är underskottet lägre än planerat.

Övriga uppdrag består bland annat av sms-tjänsten Vem äger fordonet, där vi tar ut en avgift för varje fråga. Under 2017 var intäkterna och kostnaderna något högre än beräknat, vilket beror på ökade volymer.

Sedan 2016 omfattar övriga uppdrag även viss verksamhet inom luftfart. Vi samarbetar med utländska myndigheter och organisationer om typcertifiering. Verksamheten, som visar balans mellan intäkter och kostnader, fanns inte med i budgeten. Det gör att utfallet visar såväl högre intäkter som kostnader.

Kompensation från Eurocontrol för förlorade skatteintäkter för Sverige redovisas mot inkomsttitel

Avgifterna inom luftfartsområdet avser framför allt verksamheterna gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS), flygplatsers utrustningskostnader för kommunikation, navigation och övervakning inom flygtrafikledningstjänst (Communication, Navigation och Surveillance, CNS) och den så kallade undervägsverksamheten (flygtrafiktjänst en route).

Kostnaderna för GAS-systemet blev 2017 betydligt lägre än beräknat. Det beror främst på att en del planerade investeringar har skjutits fram till nästa år. Antalet avresande passagerare har ökat, vilket har lett till högre intäkter. De högre intäkterna beror även på att avgiften höjdes för att minska det ackumulerade underskottet. Årets resultat innebär då att stora delar av det ackumulerade underskottet kommer att regleras.

Enligt regleringsbrevet för 2017 ska den del av undervägsavgiften som utgörs av kompensation från Eurocontrol för förlorade skatteintäkter för staten Sverige (internal taxes) redovisas mot inkomsttitel 2534 Avgifter vid Transportstyrelsen. Den beräknade kompensationen avseende internal taxes, som under 2017 uppgick till cirka 22,4 miljoner kronor, har redovisats mot inkomsttitel. Årets resultat visar ett underskott och beror främst på att en fordran på CNS-systemet har bokats bort. Även en inflationsjustering och slutliga justeringar av tidigare års kostnader har påverkat resultatet.

Felparkeringsavgifter redovisas mot inkomsttitel

På uppdrag av kommuner administrerar Transportstyrelsen felparkeringsavgifter där en del av intäkten får behållas för att täcka administrationskostnader. Från och med 2017 har verksamheten klassificerats om från uppdragsverksamhet till offentligrättslig verksamhet. Enbart intäkterna för utgifter förknippade med verksamheten får nu disponeras, jämfört med tidigare då vi avräknade ett på förhand fastställt

belopp. Precis som tidigare redovisas resterande del av statens inkomster mot inkomsttitel. Den tidigare hanteringen ledde till ackumulerat överskott som vi, i enlighet med regleringsbrevet, har redovisat mot inkomsttitel. Det ackumulerade överskottet uppgick till 33,5 miljoner kronor till och med 2016 och genom att redovisa det mot inkomsttitel är den ingående balansen 0 för 2017.

Kostnaderna inom området har varit högre än beräknat och beror på en nedskrivning av en anläggningstillgång. Som en följd av detta har även intäkterna blivit högre.

3.5.2 Analys av Transportstyrelsens avgiftsresultat, avgifter som ej disponeras

Tabell 35. Offentligrättsliga avgifter som ej disponeras

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans	Budget intäkter	Budget kostnader	Resultat
Offentligrättsliga avgifter vägtrafikområdet								
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	423 118 ¹	946 330	1 167 018	-220 688	202 431	940 000	1 141 000	-201 000
Offentligrättsliga avgifter sjöfart								
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	11 567 ²	63 510	67 902	-4 392	7 175	60 000	70 000	-10 000
Offentligrättsliga avgifter luftfart								
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	74 228	226 744	223 589	3 155	77 383	240 000	237 000	3 000
Offentligrättsliga avgifter järnväg								
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	-15 266 ³	63 123	49 786	13 338	-1 928	65 000	71 000	-6 000
Summa offentligrättsliga avgifter som ej disponeras	493 647	1 299 708	1 508 294	-208 586	285 061	1 305 000	1 519 000	-214 000

¹ Enligt regleringsbrev för 2017 har det ackumulerade överuttaget av avgifter inom vägtrafikområdet justerats ner.

I justeringen ingår även kostnader för verksamhet som tidigare inte definierats som avgiftsbelagd verksamhet.

² Enligt regleringsbrev för 2017 har det ackumulerade underuttaget av avgifter inom sjöfartsområdet justerats ner.

I justeringen ingår även kostnader för verksamhet som tidigare inte definierats som avgiftsbelagd verksamhet.

Ytterligare justering har gjorts för 2012 års resultat.

³ Enligt regleringsbrev för 2017 har det ackumulerade underuttaget av avgifter inom järnvägsområdet justerats ner.

I justeringen ingår även kostnader för verksamhet som tidigare inte definierats som avgiftsbelagd verksamhet.

Vägtrafik rör sig snabbare än beräknat mot balans

Inom vägtrafik finns ett ackumulerat överskott som tidigare bedömts skulle balanseras under sex år. Vi rör oss snabbare mot balans än beräknat, och resultatet för 2017 visar ett större underskott än budgeterat med avvikelse på kostnadssidan.

Kostnaderna är högre än budgeterat, vilket dels beror på att kostnader för utvecklingsprojekt inte finns med i budgeten, dels på att it-kostnaderna är högre än planerat.

Lägre underskott än planerat inom sjöfartsområdet

För 2017 planerades för ett underskott inom sjöfartsområdet. Det redovisade resultatet visar dock ett mindre underskott än planerat, vilket beror på att vi under året både haft lägre kostnader och något högre intäkter än beräknat.

Avvikelsen på kostnadssidan beror på lägre kostnader för drift och underhåll av våra it-system. De högre intäkterna beror på att fler ansökt om behörigheter och certifikat än planerat. Införandet av regelförändringen för registrering i fartygsregistret, som har skjutits fram till 2018, har inte påverkat intäkternas storlek i förväntad omfattning. Enligt de nya reglerna förändras gränsdragning mellan skepp och båt, vilket gör att intäkterna ökar eftersom avgift för registrering av skepp är högre.

Resultatet inom luftfartsområdet är enligt plan

Resultatet inom luftfartsområdet visar ett mindre överskott, vilket är enligt planen. Vi har däremot budgeterat för högre intäkter och kostnader än det utfallet visar.

Anledningen till lägre intäkter är färre antal tillståndsprovningar än planerat inom vissa områden.

Regeringen har beslutat om ett annat ekonomiskt mål än full kostnadstäckning för en del av avgifterna inom luftfart. En del av kostnaderna för dessa prestationer fanns inte med i budgeten vilket förklarar avvikelsen på kostnadssidan.

Arbetet med att införliva det fjärde järnvägspaketet kräver resurser

Det redovisade resultatet inom järnvägsområdet visar ett överskott jämfört med ett budgeterat underskott. Orsaken är främst lägre kostnader som beror på resursbrist inom flera olika områden. Arbetet med det fjärde järnvägspaketet har inneburit en omprioritering av resurserna för verksamheten. Extra medel har tilldelats Transportstyrelsen för denna verksamhet men på grund av svårigheter att rekrytera har resurser från övriga områden flyttats till verksamheten. Detta gör att det har uppstått resursbrist inom vissa områden, vilket medför att kostnaderna blivit lägre än planerat.

Vi har även något lägre intäkter än planerat, och det beror på att antalet tillsynsobjekt har minskat.

4 Övrig återrapportering

I detta kapitel redovisas regeringsuppdrag, verksamhet med återrapporteringskrav enligt regleringsbrevet och annan väsentlig verksamhet som inte kan sorteras in under någon av Transportstyrelsens huvuduppgifter.

4.1 Transportstyrelsens utkontraktering av it-driften

Under 2017 framkom att Transportstyrelsen har brustit i sin hantering av säkerhetskänslig information i samband med utkontrakteringen av it-drift till en extern leverantör 2015.

Flera åtgärder har vidtagits för att komma tillrätta med våra brister och förstärka informationshanteringen generellt och mer specifikt den som är säkerhetskänslig.

Sedan den 1 oktober 2017 hanterar endast svensk säkerhetsprövad och godkänd personal vår samlade it-drift. I maj 2017 fastställdes myndighetens säkerhetsanalys som ligger till grund för myndighetens åtgärder på säkerhetsskyddsområdet. Olika tekniska åtgärder vidtas för att bland annat bättre följa upp och kontrollera behörigheter till och förstärka spårbarheten i våra system. Ett omfattande arbete pågår med att säkerhetsklassa, säkerhetspröva och utbilda medarbetare och konsulter utifrån deras arbetsuppgifter. Ett övergripande säkerhetsråd har inrättats och varje avdelning har också egna säkerhetsråd. Informations- och utbildningsinsatser har genomförts på myndighetsnivå (webbutbildning) och mer anpassat på avdelningsnivå. På övergripande nivå arbetar vi med att utveckla och förbättra nuvarande ledningssystem för informationssäkerhet och öka medvetenheten kring dessa frågor rent generellt genom att utveckla en god säkerhetskultur.

Bakgrund

I april 2015 tecknade myndigheten ett avtal med IBM Sverige om driften av vårt it-system. Från och med maj 2015 fick viss personal hos IBM och dess underleverantörer tillgång till Transportstyrelsens it-system trots att de inte var säkerhetsprövade enligt svenska krav. Personalen var säkerhetskontrollerad av den egna organisationen och fick också skriva på sekretessavtal. Därutöver tecknades också ett säkerhetsskyddsavtal. I samband med implementeringen av utkontrakteringen till IBM Svenska AB beslutade dåvarande generaldirektör om flera avsteg från gällande lagstiftning (bl.a. säkerhetsskyddslagen och offentlighets- och sekretesslagen) samt Transportstyrelsens egen riktlinje för krav på informationssäkerhet. Med anledning av utkontrakteringen genomförde

Säkerhetspolisen (SÄPO) en tillsyn av vårt säkerhetsskydd som avslutades den 16 juni 2017.

Den 3 augusti 2017 fick Transportstyrelsen i uppdrag av regeringen att kartlägga vilka uppgifter som hanterats av icke-säkerhetsklassad personal i samband med utkontrakteringen samt bedöma vilka åtgärder som eventuellt krävs för att framöver hantera skyddsvärda uppgifter på ett lämpligt sätt. Regeringen beslutade också att tillsätta en oberoende utredning som ska genomlysna händelserna som ledde fram till att säkerhetskänslig och av andra skäl sekretessbelagd information hanterades på ett sätt som strider mot svensk lagstiftning.

4.2 Miljö

Transportstyrelsen är en myndighet med ansvar i det nationella miljömålssystemet, vilket innebär att vi inom vårt verksamhetsområde ska verka för att generationsmålet och de 16 nationella miljökvalitetsmålen nås samt vid behov föreslå åtgärder för miljöarbetets utveckling. Eftersom det transportpolitiska hänsynsmålet om miljö och hälsa är kopplat till miljökvalitetsmålen, bidrar vårt miljöarbete till att nå de transportpolitiska målen.

Vårt arbete är i huvudsak inriktat på att minska klimatpåverkan, föroreningen av luft, mark och vatten samt trafikbuller. Vi arbetar också med att förhindra spridning av främmande arter, som kan rubba den ekologiska balansen i hav och sjöar.

Inom transportsektorn är utvecklingen inom vissa områden för långsam för att målen ska nås. De områden som bör prioriteras är utsläppen av koldioxid och partiklar, den internationella sjöfartens utsläpp av kväveoxider, trafikbuller samt påverkan på biologisk mångfald.

Verksamhetens koppling till generationsmålet och miljökvalitetsmålen beskrivs i den miljömålsanalys, som vi uppdaterar årligen.

4.2.1 Samverkansåtgärder inom Miljömålsrådet

Enligt regeringsuppdraget om att delta i och bistå Miljömålsrådet ska vi i årsredovisningen redogöra för hur arbetet fortgår med de åtgärder som vi genomför tillsammans med en eller flera myndigheter i Miljömålsrådet.

Flygbuller i fjällen

En av preciseringarna av miljökvalitetsmålet Storslagen fjällmiljö är att påverkan från buller i fjällmiljö är minimerad. Vi arbetar med att ta fram regler med rapporteringskrav för flygoperatörer som flyger i vissa skyddade

fjällområden. Informationen som rapporteras in ska användas för att göra en jämförelse med utredningen om buller från luftfarten som genomfördes 2007. Denna utredning visade att bullernivåerna i dessa skyddade fjällområden då var låga, och uppdragets syfte är att följa upp huruvida buller från luftfartyg i fjällen fortsatt är försumbart.

Samverkan kring toalettavfall från fritidsbåtar, på land och i vattnet

2015 blev det förbjudet att släppa ut toalettavfall i vattnet från fritidsbåtar, och därmed ökade fritidsbåtshamnarnas skyldighet att bygga ut mottagningsanordningar för detta avfall. De flesta fritidsbåtar saknar dock båttoalett och för dessa finns ett stort behov av att hitta lösningar för att motverka att avfallet hamnar i vattnet och bidrar till övergödning och smittspridning. Landbaserade toaletter omfattas inte av definitionen av mottagningsanordningar, vilket innebär att det för majoriteten av fritidsbåtsägarna inte finns något system för omhändertagande av toalettavfall. Syftet med arbetet är att det ska bli tydligt var ansvaret för toalettavfall från fritidsbåtar ligger samt att undersöka olika alternativ för att minska negativ påverkan på land och i vatten. Arbetet bidrar till målen Ingen övergödning, Hav i balans samt levande kust och skärgård, Levande sjöar och vattendrag och God bebyggd miljö.

Vi har påbörjat planeringen av en förstudie som ska genomföras 2018, där syftet är att utreda hur problematiken och regelverken ser ut samt vilka aktörer som är berörda och på vilket sätt de berörs. Även kartläggning av befintliga tekniska lösningar och mätningar av hur toalettavfall påverkar vattnet ska ingå i förstudien. Utifrån förstudien tar vi fram förslag på informationsinsatser som ska bidra till att ändra attityder och beteenden.

Båtbottenfärger och miljöfarliga färgrester

Båtbottenfärger används för att minska risken för påväxt på båtbottnar. Påväxt ökar båtens motstånd i vattnet och därmed också bränsleförbrukning och avgasutsläpp. Båtbottenfärger, liksom färgrester från målning vid båtuppläggningsplatser, kan innebära utsläpp av giftiga ämnen till vattenmiljön i form av olika kopparbaserade ämnen. Projektet Skrovmalet syftar till att minska risken för sådan miljöpåverkan.

Vi har fortsatt arbetet med att gå igenom befintliga regelverk för att kunna föreslå nya och enhetliga regler i syfte att minska miljöpåverkan av båtbottenfärger i vatten och på land. Detta bidrar till målen Giftfri miljö och Hav i balans samt levande kust och skärgård.

Efter önskemål från bransch och myndigheter genomfördes en repris av 2016 års konferens och workshop om dessa frågor. Fokus låg på att diskutera hinder, lösningar och förutsättningar för att minska miljöpåverkan.

En inventering av befintlig forskning pågår för att identifiera kunskapsluckor. Vi har inlett en sammanställning av myndigheternas olika regler, riktlinjer, rekommendationer och vägledningar på området.

Vi har även tagit fram en broschyr med rekommendationer om hur båtägare kan ta bort gammal båtottenfärg på ett miljövänligt sätt. I broschyren lämnas råd om hur båtägare på ett säkert sätt kan ta bort båtottenfärger som innehåller biocider och även hur de borttagna färgresterna ska tas om hand. Det ges även tips om hur man kan behandla båtotten för att skydda den utan att använda färg som innehåller biocider.

Moderna bromsblock minskar bullret från godståg

Vi har tillsammans med Trafikverket fortsatt med förstudien om konsekvenser för svenska förhållanden av en konvertering till bromsblock som ger upphov till mindre buller på befintliga godsvagnar. Förstudien ingår som en del i konsekvensanalysen i det pågående regelutvecklingsarbetet inom EU.

Analysen visar att ett successivt införande av kompositbromsblock kan ge en samhällsnytta på grund av färre exponerade för höga bullernivåer från järnväg i tätbefolkade områden, vilket bidrar till miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. De högre underhållskostnaderna för denna typ av bromsblock riskerar dock att leda till en överflytt av gods från järnväg till väg, om inte kompletterande ekonomiska styrmedel införs. Analysen visar också på kunskapsluckor kring bromsförmåga i stränga vinterförhållanden och här har vi tagit ett initiativ till fortsatta studier i samarbete med branschen.

Minskade koldioxidutsläpp från flygresor

Vi har slutfört utredningen om möjligheterna för Regeringskansliet och statliga myndigheter att – inom ramen för sitt miljöledningsarbete – bekosta bioflygbränsle i syfte att minska koldioxidutsläppen från tjänsteresor med flyg. En sådan lösning skulle bidra till miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan.

Här är våra slutsatser:

- Det är möjligt för myndigheter att betala extra för en tjänst som innebär inköp av icke-fossilt flygbränsle.
- Inköp av bioflygbränsle medför en mycket större kostnad jämfört med traditionell klimatkompensering.
- Upphandlingen av en sådan tjänst bör genomföras som en central upphandling genom Kammarkollegiets försorg.

- Det är viktigt att myndigheterna är noga med att själva ”äga” sina eventuella utsläppsminskningar från inköp av bioflygbränsle för att undvika att utsläppsminskningar dubbelräknas.

Genom att ersätta fossilt flygbränsle med bioflygbränsle minskar mängden utsläpp av växthusgaser från flygsektorn. Vid traditionell klimatkompensering kompenseras utsläpp av växthusgaser genom åtgärder i en annan sektor. Båda metoderna har sina utmaningar ur hållbarhetssynpunkt och kräver därför att hållbarhetsaspekterna noga följs i utformningen av projekt (klimatkompensering) respektive val av råvara (bioflygbränsle).

4.2.2 Transportstyrelsens åtgärder för att bidra till miljö kvalitetsmålen

Förutom att arbeta med samverkansåtgärder tillsammans med andra myndigheter i Miljömålsrådet har vi också arbetat med egna åtgärder.

Efterinstallation av utrustning för kväverening ombord på fartyg

Efter 2021 ska fartyg som går inom ett kontrollområde för kväve (NECA) klara vissa utsläppsgränser vad gäller kväve. Enligt nuvarande regelverk ska motor och kvävereningsutrustning vara certifierade tillsammans. Det försvårar för dem som vill efterinstallera en sådan utrustning i kombination med en befintlig motor, eftersom nuvarande regelverk gynnar de företag som tillverkar både motor och katalysator. Transportstyrelsen arbetar för att ändra de internationella reglerna så att det blir lättare för tillverkare av katalysatorer att certifiera sina produkter. Efterinstallation av katalysator ihop med den befintliga motorn kan innebära att fartyget klarar gränsvärdena för kväve. Vi arbetar för att skapa nya regler som förtydligar och förenklar certifieringsprocessen för detta.

Den förväntade effekten är att teknikutvecklingen av reningsutrustning gynnar sjöfarten i jämförelse med andra trafikslag och på så vis bidrar till ökade möjligheter för överflyttning av transporter till sjöfart och till målet Begränsad klimatpåverkan.

Undervattensbuller från sjöfart

I syfte att bidra till målet Ett rikt växt- och djurliv arbetar vi med att minska de negativa effekter som undervattensbuller från sjöfarten har på den marina miljön och dess djurliv. Vi har tillsammans med Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI) genomfört ett nationellt seminarium om undervattensbuller från fritidsbåtar. Forskare, branschen, båtlivet och ansvariga myndigheter diskuterade forskningsläget och lösningar.

Koppling av trafikprognoser till utsläppsstatistik

I vår publikation Trafikprognos för svensk luftfart finns numera i varje nummer en beräkning av hur koldioxidutsläppen från inrikes och utrikes luftfart kan komma att utvecklas utifrån passagerarprognoserna. Beräkningarna kan bidra till bättre analysunderlag i arbetet med att föreslå och vidta åtgärder för att minska luftfartens miljöpåverkan. Det skulle främst bidra till målen Begränsad klimatpåverkan och Frisk luft.

Litteraturstudie kring forskning om överflytt av gods mellan väg och järnväg

Allt fler godstransporter sker på väg och allt färre på järnväg. Vi har genomfört en litteraturstudie av befintlig kunskap för att ta reda på varför det är så. Syftet har varit att ge bättre kunskap om hinder och möjligheter för överflytt av gods till järnväg av miljöskäl, och därmed genom vårt regelarbete kunna bidra till målet Begränsad klimatpåverkan.

Studien visar att givet att transporten möter grundläggande krav på kvalitet, väljs i regel det billigaste alternativet. Transporternas miljöpåverkan spelar en liten roll när val om transportsätt görs, även om dess betydelse ökat över tid.

Lastbilens flexibilitet framhålls ofta som dess främsta konkurrensfördel, medan det för tåget handlar om stordriftsfördelar som sänker kostnaderna. De två trafikslagen möter två olika behov, vilket innebär att det inte finns någon trafikslagsövergripande konkurrens vid majoriteten av alla godstransporter. Trafikverket anser att cirka 4 procent av godstrafiken på väg i Sverige skulle kunna flyttas över till järnväg utifrån de förutsättningar som finns i dag. Med ökande krav på snabbhet, tillgänglighet, tillförlitlighet och flexibilitet blir det svårt för järnvägen att konkurrera med lastbilstransporter, även om järnvägskapaciteten skulle öka. Om ambitionerna om ökat godstransportarbete på järnväg ska förverkligas, behövs större flexibilitet, ökad tillförlitlighet, kapacitetsökningar och smidiga övergångar mellan trafikslagen.

4.3 Säkrare fritidsbåtstrafik respektive allmänflygtrafik

Vi ska enligt regleringsbrevet redovisa hur vi under året har arbetat för att åstadkomma en säkrare fritidsbåtstrafik respektive allmänflygtrafik.

4.3.1 Säkrare fritidsbåtstrafik

Sjösäkerhetsrådet

En viktig plattform för arbetet med säkrare fritidsbåtstrafik är Sjösäkerhetsrådet. Det är ett samarbetsorgan mellan myndigheter och

organisationer¹⁴ som alla har anknytning till fritidsbåtlivet och som leds av Transportstyrelsen. Rådet arbetar utifrån en strategi, Säkrare båtliv 2020.

Rådet både underlättar och bidrar till kunskapsinhämtningen och det utgör dessutom den viktigaste länken till allmänheten. Medlemmarna sprider mycket sjösäkerhetsinformation. Under sommaren är Sjöpolisen, Kustbevakningen, Livräddningssällskapet, båtorganisationerna och Sjärräddningssällskapet ofta synliga i media, och medlemmarna sprider information via egna kanaler.

Flytväst ökar chanserna till överlevnad väsentligt

Användning av flytvästar är ett prioriterat arbetsområde när det gäller fritidsbåtar. Vi har fortsatt med de årliga flytvästanalyser som görs av en expertgrupp från Transportstyrelsen och Livräddningssällskapet. Analysen från 2017 visar att av de som drunknade utan flytväst hade uppskattningsvis hälften, cirka 10 personer per år, överlevt om de haft flytväst. Om de dessutom hade haft möjlighet att larva, hade några till klarat sig.

Vi har också genomfört en mätning av användningen under högsäsongen. Syftet var att se om man använder flytväst, vilka flytvästtyper som används, om det finns räddningsstegar och vilka båttyper som förekommer.

Vi har medverkat till en broschyr från Konsumentverket om vikten av kontroll och underhåll av uppblåsbara flytvästar.

Kustväderprognoser för bättre färdplanering

Kustväderprognosen görs av SMHI på uppdrag av Transportstyrelsen. Det är en prognos anpassad till kust- och skärgårdsområdena och den är i första hand till för dem som inte har tillgång till internet. Prognosen sänds till kommunikationsradio på marin VHF, tre gånger per dygn under perioden 1 maj till 30 september.

Det är viktigt att studera och bedöma väderläget till sjöss noggrant både vid färdplaneringen och under färdens gång. Att ha tillgång till kustväderprognoser ökar möjligheterna att göra säkra bedömningar.

Informationsinsatser och underlag för analys

De stora båtmässorna i Stockholm och Göteborg är bra tillfällen att möta och nå ut till många båtägare. Vi har också deltagit på en fackmässa för båthamnar. Exempel på ämnen vi tagit upp på mässorna har varit kontroll

¹⁴ Medlemmar i Sjösäkerhetsrådet: Transportstyrelsen (ordförande), Båtförsäkringsbolagen, Försvarmakten, Kustbevakningen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Riksföreningen Sveriges Gästhamnar, Sjöfartsverket, Sjöpolisen Region Stockholm, Sjöpolisen Region Väst, Sjärräddningssällskapet, SMHI, Sweboat, Båtbranschens Riksförbund, Svenska Båtunionen, Svenska Kanotförbundet, Svenska Kryssarklubben, Svenska Livräddningssällskapet, Svenska Sportdykarförbundet och Sveriges Sportfiske- och Fiskevårdsförbund.

och underhåll av uppblåsbara flytvästar, hamnsäkerhet, sjövettskola för barn samt information för skolklasser och nyanlända flyktingungdomar.

Vi har tagit fram ett material riktat till män över 50 år om vikten av att använda flytväst, eftersom de utgör en riskgrupp när det gäller fritidsbåtsolyckor. Materialet har spridits via tidningar och sociala media.

Vi samlar in kunskap om vilka fritidsbåtsolyckor som inträffar, hur de går till och hur de skulle kunna undvikas för vidare analys.

Vi har arbetat vidare med att bygga upp rutiner för insamling av information kring antalet skadade i båtlivet och få med nya akutsjukhus i rapporteringssystemet Båt-Strada.

4.3.2 Säkrare allmänflygtrafik

EU-arbete för lättare, bättre och enklare regler för allmänflyget

Vi har deltagit aktivt i det arbete som EASA driver, bland annat deltar vi i olika arbetsgrupper där nya och uppdaterade regler för luftfarten tas fram. De senaste åren har EASA prioriterat att förenkla reglerna och där har Sverige haft en aktiv roll. Reglerna syftar till en säker allmänflygtrafik och arbetet med att förenkla reglerna förväntas öka regelefterlevnaden.

Flygsäkerhetsarbetet inom EU presenteras i European Plan for Aviation Safety (EPAS) där olika risker för luftfarten identifieras. I EPAS presenteras också förslag på aktiviteter för att minimera riskerna och dessa förslag har vi implementerat i Sverige. EASA har utvecklat ett informationsmaterial som riktar sig direkt till allmänflygets utövare i syfte att minska antalet olyckor och på så sätt höja säkerheten.

Samarbete för fortsatt nationell utveckling genom Allmänflygsäkerhetsrådet

Säkerhetsarbetet pågår också nationellt inom ramen för allmänflygsäkerhetsrådet. Där ingår, förutom Transportstyrelsen, de intresseorganisationer som representerar olika delar av allmänflyget. För att konkretisera och lättare kunna följa upp arbetet mot de transportpolitiska målen har rådet tagit fram ett specifikt flygsäkerhetsmål för allmänflyget. Målet gäller fram till 2025 och har följande lydelse: En kontinuerlig minskning av haverier, omkomna och allvarligt skadade.

Allmänflygsäkerhetsrådet har identifierat risker inom de olika verksamheterna och analyserat och utvärderat flygsäkerhetsutvecklingen. Analysen visar genomgående att alltför många olyckor sker på grund av att utövarna har bristande attityd till de risker som finns. Medlemsorganisationerna har utifrån underlaget lämnat förslag på vilka åtgärder som är mest lämpliga att vidta för att informera utövarna, minimera

riskerna och höja säkerheten. Det handlar bland annat om riktade informationskampanjer, framtagning av flygsäkerhetsinformation och besök på flygklubbar.

De senaste åren har regelverken som styr allmänflyget genomgått stora förändringar. Numera styr EU-förordningar många områden och Transportstyrelsen har lagt ner mycket tid på att implementera dem. Det har funnits ett stort behov av riktade informationsinsatser i samband med arbetet och dessa informationsinsatser kommer att behövas även framöver. Eftersom EU-förordningarna inte reglerar hela allmänflygsegmentet, finns det behov av att se över och ge ut nya uppdaterade nationella regler så att de i allt väsentligt efterliknar EU:s regelverk. Vi har initierat ett projekt för att uppnå detta.

4.4 Digitalisering

Vi ska enligt regleringsbrevet redovisa hur vi under året har arbetat för att förbereda anslutning av relevanta meddelandeflöden inom vårt ansvarsområde till Mina meddelanden samt andra större framsteg i myndighetens digitaliseringsarbete.

4.4.1 Mina meddelanden

Genom Mina meddelanden styr vi om från utskick via post till digitala utskick. Under 2017 arbetade vi vidare med att etablera Mina meddelanden som en gemensam utskickstjänst för säkra digitala utskick till privatpersoner och företag. I december driftsattes avisering av trängselskatt och infrastrukturavgifter. Vi gjorde under 2017 cirka 7 miljoner utskick via post för dessa meddelandetyper. Hur många av de 7 miljoner utskicken som i slutändan blir digitala beror på hur många av mottagarna som väljer att få sina utskick i digital form. De första digitala utskicken till medborgarna kommer att ske i januari 2018.

En plan finns framtagen för anslutning av resterande möjliga ärenden från Transportstyrelsen inom skatte-, körkorts- och fordonsområdena. I planen är ambitionen att samtliga utskick för fordon och förare på väg ska vara möjliga att skicka 2019. De ärenden vi kan digitalisera omfattar cirka 33 miljoner utskick per år och genomförandet förväntas ge ökad kundnytta, positiv påverkan på miljön och ökad intern effektivitet.

4.4.2 Andra större framsteg inom digitalisering

Självservicetjänst för betalningsinformation

En självservicetjänst har tagits fram där medborgaren digitalt kan ta del av sina obetalda skulder och tillhörande betalningsinformation. Tidigare har medborgare fått vända sig till kundtjänst för att få del av informationen under kundtjänst öppettider. Antal inloggningar på tjänsten är ungefär 10 000 per månad.

Uppföljning av myndighetens digitaliseringsgrad

Vi arbetar med att följa upp vår digitalisering via ett e-index. Vårt e-index ska på sikt bestå av tre delar:

- kärnverksamhetens digitaliseringsgrad (digitalt index)
- utvecklingstakten inom digitaliseringsområdet (nyckeltal)
- de digitala tjänsternas kvalitet (mäts direkt i tjänsterna).

Under 2017 har uppföljningsarbetet fokuserat på digitalt index, där vi har mätt kärnverksamheternas digitaliseringsgrad för alla tillstånds- och tillsynsprocesser inom samtliga trafikslag. Därmed har vi lagt grunden för att kunna följa upp hur digitaliseringen utvecklas över tid. Vi har även tagit fram en analysrapport och genomfört en workshop utifrån resultatet från digitalt index i syfte att planera framtida digitaliseringsinitiativ.

Den samlade bedömningen av resultatet bekräftar de generella trender och resultat vi har sett tidigare. Privatpersoner och företag möts i regel endast av e-tjänster när de vill inleda ett ärende. Därefter är de hänvisade till brev, telefon och e-post. I vår interna hantering av ärenden förekommer omfattande manuell hantering, även av rutinmässiga handläggningsmoment som bör kunna automatiseras. Inom området myndighetsdata – som innefattar åtkomst och spridning av grundläggande information för ärendehandläggning samt publicering av beslut eller öppna data – är utvecklingsnivån ojämn.

Information om fordonsägares totala skuld för felparkeringsavgifter

Vi har tagit fram en tjänst som möjliggör för kommuner att koppla upp sig för att få information om fordonsägares totala skuld för felparkeringsavgifter direkt till parkeringsvakternas handdatorer. Informationen innebär att parkeringsvakterna kan fatta beslut om att flytta fordon vars ägare har en skuld som överstiger 5 000 kronor i obetalda och förfallna avgifter. Göteborgs stad är först ut med att använda tjänsten.

Kontroll av identitet i kundtjänst

En lösning för digital autentisering för kundtjänst har tagits fram och testats inom körkortsverksamheten för de fall en medborgare vill ångra

förlustanmälan av körkort. Det är nu möjligt att häva förlustanmälan genom att identifiera sig med BankId när man har ringt till kundtjänst.

Denna lösning är generell och är möjlig att applicera även inom andra delar av vår verksamhet där en persons identitet behöver säkerställas för att kunna ta nästa steg i processen.

Livshändelseanalys – digitalisering av behörighetshandlingar

Mötet mellan medborgaren och det offentliga är på väg att förändras. Det innebär bland annat ett större krav på att offentliga tjänster tar hänsyn till medborgarens behov av service. Vi har därför arbetat utifrån en metod som tar vara på människors upplevelser och behov. I livshändelsen Jag ska ta förarbevis har vi lyssnat och analyserat medborgares perspektiv samt de aktörer som ingår och tagit vara på dessa erfarenheter i vårt utvecklingsarbete. Det har i sin tur lett till att vi har tagit fram ett koncept på hur en framtida digital hantering av förarbevis kan utformas. Förstudien har även resulterat i erfarenheter som stöd för kommande studier.

4.5 Nationella upphandlingsstrategin

Vi ska enligt regleringsbrevet redogöra för hur vi utifrån Nationella upphandlingsstrategin har utvecklat arbetet med strategiska offentliga inköp.

Under 2017 genomförde vi en mätning av vår inköpsmognad för att identifiera förbättringsområden med anledning av de sju inriktningsmål som ingår i den nationella upphandlingsstrategin.

4.5.1 Offentlig upphandling som strategiskt verktyg för en god affär

Transportstyrelsen har en centraliserad inköpsorganisation som ansvarar för inköpsprocessen. Vi bedriver ett förbättringsarbete för att uppnå ett enhetligt arbetssätt för samtliga inköp och för att arbeta mer strategiskt och mer strukturerat med uppföljning av avtal.

Under året har en plan som avspeglar kommande inköpsbehov för år 2018–2020 sammanställts. Planen utökades till att omfatta tre år för att underlätta det strategiska arbetet inom inköpsområdet.

4.5.2 Effektiva offentliga inköp

Inköpsprocessens genomförandefas är definierad och beskriver vem som gör vad. Utgångspunkten är att det ska vara lätt att göra rätt.

Transportstyrelsen har ett e-handelssystem för beställningar från ramavtal och systemstöd för upphandlingar. Systemstödet används även för avrop

från ramavtal med avropsordningen förnyad konkurrensutsättning och annonserade direktupphandlingar.

Under 2017 har följande aktiviteter bidragit till att förbättra processen:

- Vi har ökat antal kontrollsteg i inköpsprocessen för att säkra god kvalitet.
- Utbildningsinsatser har genomförts om innovationsupphandling och om hur vi arbetar med inköp i syfte att öka kvaliteten.
- Rutinen för avtalsförvaltning har detaljerats för komplexa avtal för att säkerställa god styrning och kontroll i genomförda inköp.
- Vi samarbetar med andra myndigheter vid gemensamma inköpsbehov.
- Vi deltar kontinuerligt i olika nätverk inom inköpsområdet både regionalt och nationellt.

4.5.3 En mångfald av leverantörer och en väl fungerande konkurrens

Överlag har vi god konkurrens i genomförda upphandlingar. Det förekommer dock även inköp från marknader med få aktörer där konkurrensen är liten.

Inför en del av våra inköp genomför vi skriftliga marknadsundersökningar (Request for information, RFI). Vi ger på det sättet marknaden insyn i våra behov i ett tidigt skede, vilket förhoppningsvis stärker konkurrensen. Arbetssättet underlättar även vårt kravställningsarbete både inför avrop från centrala ramavtal och inför annonserade upphandlingar.

Vi strävar efter att dela upp ett inköp i mindre delar där det är lämpligt för att möjliggöra för små och medelstora leverantörer att lämna anbud.

Inom inköpsområden med internationella anbudsgivare tillämpas vanligtvis längre anbudstid för att öppna upp för konkurrens och i vissa fall publiceras förfrågningsunderlaget på engelska i stället för svenska.

Dialog med leverantörer är viktigt för att få kännedom om marknaden och uppnå en väl fungerande konkurrens. Vi har genomfört en träff med leverantörer inom ett ramavtal för it-konsulter i syfte att förbättra kvaliteten i dessa inköp.

4.5.4 En rättssäker offentlig upphandling

I vår inköpsprocess finns kontroller för att minska risk för exempelvis jäv. Anbudsgivare får besvara en fråga om jäv i samband med anbudslämnande. Det finns även en övergripande intern förvaltningshandbok som berör jäv.

Utöver den ansvariga upphandlaren utses alltid en ersättare som kvalitetsgranskar dokumentation, vilket även en jurist gör med fokus på kommersiella villkor. Vid upphandling av ramavtal deltar vanligtvis även en inköpare i arbetet.

För de avtal som tecknas efter genomförd upphandling tillämpas fyra ögonprincipen innan de undertecknas av behörig.

Med hjälp av det systemstöd för inköp som vi använder säkerställs korrekt hantering av anbud både i annonserade upphandlingar och vid avrop med förnyad konkurrensutsättning.

4.5.5 En offentlig upphandling som främjar innovationer och alternativa lösningar

Transportstyrelsen har under året introducerat begreppet innovationsupphandling i dialog med verksamheten, med stöd av material från Upphandlingsmyndigheten.

Vi genomför när så är möjligt innovationsvänliga upphandlingar genom att efterfråga funktion/resultat och i vissa fall samverkan med leverantörer. Arbetssättet med skriftliga marknadsundersökningar bedömer vi kan bidra till att främja innovationsvänlig upphandling ytterligare.

4.5.6 En miljömässigt ansvarsfull offentlig upphandling

Inom ramen för denna strategi har vi kontinuerligt utvecklat vårt arbete. Det finns rutiner för arbetet med att utforma miljökrav i samband med inköp. I korthet utgår arbetssättet från Upphandlingsmyndighetens kriteriebibliotek inom området. Det sker årligen uppföljning av avtalade miljökrav via stickprov. Det genomförs även årligen en intern miljörevision som inkluderar inköpsprocessen.

4.5.7 Offentlig upphandling som bidrar till ett socialt hållbart samhälle

Där det är tillämpligt kräver vi att leverantörer ska respektera grundläggande sociala krav i sin verksamhet och att produkter ska vara framställda under förhållanden som är förenliga med krav från Internationella arbetsorganisationen (ILO) och FN:s barnkonvention.

Leverantörerna ska dessutom erbjuda det arbetarskydd och tillämpa den arbetsmiljölagstiftning som gäller i tillverkningslandet och följa den arbetsrätt, inklusive lagstiftning om minimilön, och det socialförsäkrings-skydd som gäller i tillverkningslandet.

I juni 2017 tillkom en ny lagstiftning om arbetsrättsliga villkor gällande lön, arbetstid och semester i samband med upphandling. Under året annonserade vi upphandlingar inom lokalvård där dessa krav inkluderades för första gången.

4.6 Marknadsövervakning

Transportstyrelsen har i uppdrag att övervaka och ansvara för frågor som rör marknadstillträde och konkurrensvillkor på transportmarknaden.

Uppdraget omfattar även villkor för resenärer och köpare av godstransporttjänster. Vi ska verka för en väl fungerande och effektiv transportmarknad. Uppdraget innebär att vi analyserar olika transportmarknaders funktionssätt för att se kvaliteter och brister, och tar fram åtgärdsförslag. Vi för också en löpande dialog med Konkurrensverket och Konsumentverket.

Nedan visar vi några exempel på aktiviteter som har genomförts under 2017.

4.6.1 Marknadsförutsättningar i samband med Brexit

Vi har publicerat en rapport som syftar till att vara ett första steg i att förbereda Transportstyrelsen på Storbritanniens utträde ur EU.

Slutsatsen är att vi bör förbereda, utveckla eller förstärka vår verksamhet inför utträdet genom att till exempel

- vidareutveckla arbetssättet inom internationell regelgivning
- bistå Regeringskansliet med expertkunskap vid utveckling av nya regler som följer av utträdet
- bevaka utträdet och eventuella effekter.

4.6.2 Kollektivtrafik på vatten

Vi har intervjuat fyra regionala kollektivtrafikmyndigheter angående deras upphandlingsprocess av kollektivtrafik på vatten. En slutsats är att regionernas upphandlingsprocesser till stor del liknar varandra. Skillnader finns till exempel i avtalslängden.

En enkät skickades även till trafikföretag, verksamma inom samma fyra regioner, om deras syn på möjligheter att delta i offentlig upphandling, vilka faktorer och krav som påverkar och på vilket sätt.

Företagen har olika syn på möjligheten att delta i offentlig upphandling, vilket kan bero på att förutsättningar varierar för olika företag. Fler än hälften av företagen, i synnerhet mindre företag, upplevde att miljökrav försvårade deras möjlighet att delta i offentlig upphandling. De nya upphandlingsreglerna möjliggör dessutom att ställa hårdare hållbarhetskrav, vilket kan medföra att det blir ännu svårare för företag att delta.

4.6.3 Godstransportköparens och resenärers syn på järnvägsmarknaden

Vi har gjort marknadsundersökningar bland företag och privatpersoner för att få en bild av godstransportköparens och resenärers syn på järnvägsmarknaden. Många av de svarande är nöjda med hur tågtransporter fungerar och är positivt inställda till järnvägen. Bland resenärer är det tydligt att säkerhet, punktlighet och renlighet i vagnar och på stationer är viktigast för hur tågresa uppfattas. För godstransportköparna spelar priset en avgörande roll. Både godstransportköpare och resenärer ser förbättringspotential i bättre punktlighet och störningsinformation. Bland godstransportköpare finns önskemål om ändrade affärsupplägg där de får möjlighet att minska sitt risktagande i samband med godstransporter på järnväg.

4.6.4 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990–2016

Vi har analyserat pris- och utbudsutvecklingen på persontransportmarknaden för järnväg. Jämfört med 1990 är utbudet av tillgängliga resval dubbelt så stort och restiden är i genomsnitt 20 procent kortare. Även om genomsnittspriset varit stabilt över tid, har prisdifferentieringen ökat.

Det har nu gått fem år sedan marknaden avreglerades. Den trafik som etablerats efter avregleringen har främst fungerat som komplement till den redan befintliga fjärrtrafiken, exempelvis på sträckan mellan Stockholm och Göteborg där viss konkurrens råder inom snabbtågssegmentet. Sett ur ett resenärsperspektiv har det inte bara lett till ett mer varierat utbud, utan även till sänkta biljettpriser och kortare restid.

4.6.5 5 företag har över 99 procent av marknaden för fordonsbesiktning

Transportstyrelsen har följt utvecklingen av hur marknaden för fordonsbesiktning utvecklas efter omregleringen av det tidigare besiktningsmonopolet. Marknaden regleras på tre olika sätt: ackreditering av besiktningsföretaget, certifiering av besiktningssteknikern och tillsyn av Transportstyrelsen. Dessa tre regleringar har gjort att etableringströskeln för nya företag uppfattas som hög, vilket har lett till att det i dag bara finns 3 småföretag med varsin besiktningsstation i Sverige. I stället har 5 stora företag tillsammans över 99 procent av marknaden, varav de 3 största har 80 procent av marknaden.

4.6.6 Marknadsövervakning förarutbildning

Vi har tagit fram en rapport om marknadsövervakning inom området förarutbildning. Rapporten omfattar körlektioner vid trafikskola, introduktionsutbildning samt riskutbildning B del 1. Fördelningen av trafikskolor i landet följer populationen i alla län förutom för Uppsala län, där det är färre utbildare per innevånare än i övriga län. De brister som oftast uppmärksammas vid tillsyn är hanteringen av utbildningskortet och provresultat vid förarprovet. Prissättningen för de granskade utbildningarna är generellt sett homogen över landet. Vi ser inte något behov av förändrad lagstiftning på området med anledning av marknadsundersökningen. Framtida undersökningar med denna som grund kan möjligen vägleda framtida behov av förändrad lagstiftning.

4.7 Forskning och innovation

Transportstyrelsen har ett ansvar för forskning och innovation (FoI) kopplat till vårt uppdrag.

Syftet med forskningen är att den ska bidra till ny kunskap där vi har sett att det finns ett särskilt stort kunskapsbehov. Syftet är också att den kunskap som forskningen genererar ska kunna användas i vår verksamhet. Forskningsinsatserna ska vara av relevans för de transportpolitiska målen.

Nedan redovisas resultatet av några av de slutförda FoI-projekten.

4.7.1 Förekomst av tenn på båtskrov

Den tennorganiska föreningen TBT tillhör en av de giftigaste substanserna människan släppt ut till vattenmiljön. TBT har framför allt använts i båtottenfärger men är sedan 1989 förbjuden för användning på fritidsbåtar och sedan 2003 är det även inom EU ett förbud på fartyg. Transportstyrelsen är ansvarig tillsynsmyndighet för förekomsten av TBT på fartyg, men omfattningen av tillsynen är blygsam beroende på att tillgängliga verktyg för mätning och analys av förekomsten av TBT har relativt dålig noggrannhet och är dyra.

Projektet har utvecklat en metod för att snabbt och kostnadseffektivt kunna detektera TBT. Våra inspektörer kan nu scanna ett fartyg med ett handhållet screeningverktyg. Om det ger utslag på tenn, kan de direkt ge besked om att bristen måste åtgärdas i stället för att skrapa av färg och skicka till labb för analys. Med oförändrad resursinsats kommer antalet tillsyner att kunna ökas, vilket i förlängningen ger en positiv effekt på miljön, främst vad gäller miljö kvalitetsmålet Giftfri miljö.

4.7.2 Förbättrade verktyg för riskbaserad tillsyn av flygföretag

Globalisering och en snabbt ökad kostnadspress inom flygbranschen har drivit fram nya affärsmodeller. Dessa kan innebära en rad olika saker, från en ny typ av ledningsstruktur hos tillståndshavaren, bruk av underleverantörer till anställningsform av personal. Incident- och haverirapporter samt tidigare studier visar att denna förändring kan medföra faror, till exempel stor press på snabba omställningar i organisationen, utan att man omhändertagit utbildning och procedurförändring.

Projektet har identifierat indikatorer för riskbedömning och tagit fram ett verktyg för datainsamling som kan integreras i nuvarande analysmodell. Där bedömer vi tillståndshavarens behov av tillsyn, vilket gör att resurserna sätts in där de bedöms göra störst nytta.

Vi bedömer att vår tillsyn kan effektiviseras med hjälp av verktyget och att vi kommer att kunna se systemrelaterade risker tidigare. Vi kan även ta hänsyn till ny forskning från Karolinska Institutet där man visar att nya affärsmodeller påverkar människorna i systemet på ett sätt som är negativt för flygsäkerheten, vilket ger ett än bättre kunskapsunderlag för vår tillsyn.

4.7.3 En utvärdering av riskutbildning för motorcyklister

Den obligatoriska riskutbildningen för motorcyklister som infördes 2009 ska bidra till säkrare förare och därmed mindre risk för olyckor. Trots det är motorcyklister fortsatt överrepresenterade i vägtrafikolyckor.

Statens väg- och transportforskningsinstitutet (VTI) har på vårt uppdrag jämfört resultatet från 2010 med 2017 med fokus på om utbildningen är inriktad på rätt saker och hur den genomförs. De observationer som gjorts pekar på att den teoretiska delen av utbildningen uppvisade en del brister, främst när det gäller lärarnas agerande. Den praktiska delen genomförs på ett tillfredsställande sätt.

Bristerna visar att det finns ett behov av att se över lärarkraven och ta fram nya utbildningsmetoder för den teoretiska riskutbildningsdelen.

Utvärderingens resultat visar samtidigt att körkortselevernans kunskaper har ökat på vissa områden 2017 jämfört med 2010. Till exempel hade kunskapen om riskerna med att köra vid trötthet eller i höga hastigheter förbättrats. VTI förespråkar en ökad tillsyn av denna utbildning.

Transportstyrelsen kommer att använda resultaten som underlag för den kommande översynen av de författningar som styr kraven på utbildningen.

4.7.4 Myndighetsutövning och reglering i relation till utvecklingen av automatiserad trafik

Utvecklingen av automatiserade och autonoma vägfordon går mycket snabbt. Tidigare har fordon och infrastruktur utvecklats var för sig i parallella spår. Med automatiseringen blir fordonen, trafikmiljön och människan ett mer integrerat system. Hur den internationella regleringsprocess som finns för fordon och fordonsteknik kan utvecklas än mer mot ett integrerat system har varit i fokus i ett projekt som genomförts i nära samarbete med forskningsinstitutet RISE Viktoria.

Resultaten pekar på att den internationella regleringsprocessen behöver förändras eller kompletteras. Myndigheterna behöver ställa mer funktions- och prestationsinriktade krav på fordonen och fordonssystemen även i interaktionen med människan. Tillverkarna måste sedan visa för myndigheterna hur man säkerställer att dessa krav är uppfyllda. Myndigheternas kompetens behöver därför kompletteras med kunskap om hur uppfyllandet av sådana krav kan verifieras.

5 Medarbetare och kompetens

Transportstyrelsen ska vara en attraktiv arbetsgivare med hög kompetens.

5.1 Lönehantering flyttad till Statens Servicecenter

Under 2017 genomförde vi ett anslutningsprojekt om överföring av lönehantering till Statens Servicecenter. Överföringen blev klar och driftsattes den 1 november 2017. Genom överföringen flyttades fyra medarbetare över till Statens Servicecenter genom verksamhetsövergång.

I och med att lönehanteringen flyttades till Statens Servicecenter så fördes även alla uppgifter om medarbetare och löner över till Statens Servicecenters it-system. De statistiska uppgifter om medarbetare som lämnas i årsredovisningen för 2017 bygger på information från Statens Servicecenter och är inte fullt jämförbara med uppgifterna för 2015 och 2016 som bygger på information från Transportstyrelsens egna personal- och ekonomisystem. Vi har inte kunnat säkerställa att samma beräkningsgrunder använts i de olika systemen för de uppgifter som räknas fram.

5.2 Tydlig minskning av sjukfrånvaron

Vid utgången av 2017 hade Transportstyrelsen 1 922 medarbetare, vilket är en liten ökning med 1,6 procent jämfört med föregående år. Antalet visstidsanställda har minskat och var endast 31 personer.

Tabell 36. Antal anställda (tillsvidareanställda och visstidsanställda) 2015–2017

Antal anställda per 31 december	Tillsvidareanställda			Visstidsanställda		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Antal totalt	1 819	1 891	1 922	37	78	31
Antal kvinnor	1 029	1 053	1 052	24	50	15
Antal män	790	838	870	13	28	16
Andel kvinnor	57 %	56 %	55 %	65 %	64 %	48 %
Andel män	43 %	44 %	45 %	35 %	36 %	52 %

Förhållandet mellan män och kvinnor har ytterligare jämnats ut, då andelen män ökat med en procentenhet. Personalomsättningen definierar vi som kvoten mellan antalet som slutat under året och antalet anställda vid årets slut. Totalt slutade 198 personer, varav 18 personer avgått med ålderspension, vilket ger en personalomsättning på 10 procent för 2017. Detta ligger i linje med föregående år. Vid utgången av året hade Transportstyrelsen 139 chefer, 70 kvinnor och 69 män, vilket är 3 chefer färre än förra året.

Tabell 37. Medelålder 2015–2017

Medelålder	2015	2016	2017
Kvinnor	45,6	45,8	45,0
Män	46,2	46,1	46,0

Medelåldern ligger på 45,5 år och åldersfördelningen i övrigt är stabil över tid.

Tabell 38. Åldersfördelning 2015–2017

Åldersfördelning per 31 december	Kvinnor			Män		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017
20–29	125	132	109	83	90	71
30–39	256	264	267	194	209	199
40–49	298	327	304	224	266	281
50–59	257	259	255	218	209	220
60–65	111	115	115	83	89	96
66–	6	6	2	1	3	3

Tabell 39. Personalens sjukfrånvaro i procent 2015–2017

	2015	2016	2017
Total sjukfrånvaro	4,7	5,2	3,4
Andel av total sjukfrånvaro som varat längre än 60 dagar	41,4	48,5	62,7
Total frånvaro, kvinnor	5,9	6,6	4,4
Total frånvaro, män	3,2	3,5	2,1
Total frånvaro, anställda –29 år	4,1	3,8	2,2
Total frånvaro, anställda 30–49 år	4,6	4,9	3,3
Total frånvaro, anställda 50 år–	5,1	6,2	3,7

Sjukfrånvaron har minskat väsentligt jämfört med föregående år, från 5,2 till 3,4 procent. Det är resultatet av ett målmedvetet arbete i samarbete med chefer och företagshälsovården. Detta för att identifiera orsaker till korttidsfrånvaro och samtidigt att ha en aktiv rehabiliteringsprocess som underlättar för den enskilde medarbetaren att komma tillbaka efter en längre tids sjukfrånvaro. Metodutveckling har skett främst genom att ge chefer rätt förutsättningar för att ge stöd till medarbetare så att en återgång till arbetslivet blir både möjlig och hållbar.

Den medarbetarundersökning som vi genomför, i samarbete med Linköpings universitet, fokuserar huvudsakligen på arbetsmiljö. Den har påvisat vikten av kunskaper hos cheferna och att rikta insatser där de behövs bäst och inte enbart arbeta med generella förbättringar. Förutom ett direkt stöd i enskilda ärenden så arbetar vi också långsiktigt med att höja kunskaper genom att visa på samband mellan en god arbetsmiljö och hälsa. Detta påverkansarbete sker genom chefsutbildningar, artiklar på intranätet och i det dagliga arbete som sker inom ramen för det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Trots de överlag positiva resultaten ökade långtidssjukfrånvaron under 2017, vilket är något som vi behöver analysera och rikta insatser mot under kommande verksamhetsår.

5.3 Kompetensförsörjning i olika perspektiv

Kompetensprofiler för utredare

I syfte att utveckla och förbättra kvaliteten i myndighetens utredningsarbete har flera insatser genomförts. Vi har tagit fram kompetensprofiler för utredare vilket tydliggör och skapar enhetlighet kring kompetenskraven för medarbetare som arbetar med utredningar. För att utveckla utredarnas kompetens finns nu ett utbildningspaket bestående av; grund- och repetitionsutbildning och fördjupad utredningsmetodik. Det finns också en utbildning inom styrning och ledning av utredningar för chefer. För erfarna utredare har ett nätverk startats som syftar till kunskapsutveckling och erfarenhetsutbyte. Myndigheten har också slutit ett avtal med en extern leverantör av utredningstjänster.

Säkerställa kompetens för att klara fjärde järnvägs paketet

Ett arbete med att utveckla kompetensstyrningen inom järnväg har under året resulterat i kompetensprofiler för medarbetare som arbetar med godkännande, tillståndsprovning och tillsyn. Syftet är att säkra att myndigheten har den kompetens som krävs för att genomföra våra arbetsuppgifter enligt befintliga EU-regler och de krav som införs genom fjärde järnvägs paketet som ska vara implementerat i vår verksamhet senast 2019. Arbetet innebär också att vi upprättar kompetensförsörjningsanalyser och kompetensplaner.

Attraktiv arbetsgivare

Vi arbetar kontinuerligt med vår arbetsgivarprofil i syfte att uppfattas som en modern och attraktiv arbetsgivare. Särskilda satsningar mot svårrekryterade grupper har gett god effekt vad gäller intresserade kandidater. Utveckling av metoder och verktyg inom rekryteringsprocessen och tydligare budskap inom ramen för olika rekryteringsverktyg har bidragit till förmågan att rekrytera.

Kompetensprofiler för alla chefer har tagits fram och implementerats under hösten. En av effekterna förväntas bli en standardisering av metoder och gemensam terminologi för bedömning av chefers kompetens så att vi utvecklar vår chefskompetens, samtidigt som enhetligheten ökar.

Program för nyanlända, personer med funktionsnedsättning och moderna beredskapsjobb

Vi har ett program för att möta regeringens uppdrag om nyanlända, personer med funktionsnedsättning och moderna beredskapsjobb. Inom ramen för praktik för nyanlända har 34 personer deltagit i praktik inom olika delar av verksamheten. 4 personer har erbjudits arbete inom moderna beredskapsjobb och 2 personer med funktionsnedsättning har erbjudits praktik. Utvärderingar som gjorts bland de deltagande visar att de upplever de olika insatserna som värdefulla och som en tillgång i deras fortsatta strävan för att kunna få ett arbete på arbetsmarknaden.

Förbättrat arbetsmiljöarbete

Under året har myndigheten prioriterat frågor om diskriminering och kränkande särbehandling men också frågor kring mångfald och mänskliga rättigheter. Det har skett genom att dessa frågor integrerats i det systematiska arbetsmiljöarbetet. Utbildningsinsatser har gjorts inom detta ämnesområde för chefer och skyddsombud men också för medarbetare genom föreläsningar och lättillgängliga webbutbildningar. Utvärderingar som gjorts visar att en av effekterna blivit att medvetenheten ökat kring dessa frågor betydelse för arbetsmiljön och bidragit till att skapa en helhetssyn.

Webbutbildning om informations säkerhet

Flera steg har tagits för att främja myndighetens digitalisering och samtidigt stärka dess säkerhetskultur. Bland annat har en webbutbildning om informations säkerhet varit obligatorisk för alla medarbetare och liknande insatser planeras också i framtiden. En egenproducerad utbildning om den kommande dataskyddsförordningen har erbjudits alla medarbetare. Effekten av den har blivit att en tidigare kunskapslucka nu har täckts, vilket gör oss bättre rustade för att möta de utmaningar som nämnda förordning kan föra med sig.

6 Intern styrning och kontroll

Arbetet med intern styrning och kontroll syftar till att med rimlig säkerhet se till att verksamheten bedrivs effektivt, enligt gällande rätt och andra förpliktelser, med en tillförlitlig och rättvisande redovisning och god hushållning med statens medel.

6.1 Arbetssätt vid riskhantering

Intern styrning och kontroll är en del av den ordinarie planerings- och uppföljningsprocessen. Riskanalyser har genomförts på alla avdelningar och det samlade materialet från riskanalyserna har analyserats för att avgöra vilka risker som kan anses som myndighetsövergripande risker. Vid behov kompletteras avdelningarnas material av den centrala funktionen för riskhantering. Transportstyrelsens styrelse har sedan bedömt och fastställt de myndighetsövergripande riskerna.

Riskanalyserna har kontinuerligt uppdaterats och arbetet med att genomföra kontrollåtgärder har följts upp kvartalsvis.

Bedömningen av den interna styrningen och kontrollen görs utifrån ett helhetsperspektiv och baseras på riskanalys, värdering och prioritering av risker, identifierade kontrollåtgärder och resultat av vidtagna åtgärder.

6.1.1 Resultat av revisioner

Både internrevisionen och Riksrevisionen har granskat arbetet med intern styrning och kontroll. Granskningarna har resulterat i ett antal rekommendationer.

Riksrevisionens rekommendationer

Riksrevisionen rekommenderar i sin rapport¹⁵ Transportstyrelsen att stärka den centrala styrningen och uppföljningen av FISK-processen, uppdatera styrande och stödjande dokument med tydliga kriterier och vägledning för olika moment i FISK-processen och öka stödet till myndighetens olika avdelningar och involvera de centrala FISK-samordnarna i hela processen.

Internrevisionens rekommendationer

Internrevisionen rekommenderar att styrande och stödjande dokument tas fram för att skapa en tydligare ansvarsfördelning, ökad enhetlighet och säkerhet i hanteringen. Det bör tydligt framgå att vi ska beakta verksamhetskraven i myndighetsförordningen vid riskanalyser och avvägningar mellan kostnad och nytta vid beslut om åtgärder bör redovisas tydligt.

¹⁵ Revisionsrapport – Rutiner och intern styrning och kontroll 2016, dnr 3.1.2-2016-0570, Riksrevisionen.

Internrevisionen rekommenderar också att processen för intern styrning och kontroll bör dokumenteras, från riskanalyser till beslut om kontrollåtgärder och bedömning och att processen utvärderas årligen.

6.1.2 Utveckling av vårt arbetssätt

Under 2017 har en ny riktlinje för intern styrning och kontroll tagits fram och beslutats. Riktlinjen syftar till att förtydliga ansvarsfördelning och obligatoriska moment i processen för intern styrning och kontroll.

Vi har också tagit fram ett förslag till vägledning som stöd för arbetet samt etablerat ett internt nätverk. Vägledningen ska komplettera riktlinjen och ge ett grundläggande stöd för hur arbetet med intern styrning och kontroll kan bedrivas. Vägledningen ska också utökas för att ge ytterligare stöd för analys och värdering av specifika typer av risker, till exempel oegentligheter.

Nätverket ska ge ökat stöd och samsyn i analys och värdering av risker. Inom ramen för nätverket kommer ett verktyg för värdering av riskers konsekvenser att tas fram.

Vi har under året tillämpat en befintlig metod för att utvärdera processen för intern styrning och kontroll. Processen kommer fortsättningsvis att utvärderas i samband med övrig återkommande uppföljning inom myndigheten.

Dessa åtgärder utgör grunden i ett långsiktigt förbättringsarbete för vår interna styrning och kontroll och omhändertar huvuddelen av rekommendationerna från Riksrevisionen och Internrevisionen. Genom de åtgärder som vi planerat för 2018 omhändertar vi de kvarvarande rekommendationerna.

6.2 Brister i intern styrning och kontroll

6.2.1 Redovisningen av uppbördsfordringar

Under 2015 identifierade vi en risk för att verksamheten inte redovisas på ett tillförlitligt och rättvisande sätt på grund av brister i vår kundreskontra och dess försystem. Den viktigaste åtgärden för att komma till rätta med problemen var att ta fram en ny reskontra för kundfordringar. Det projekt som skulle leverera detta försenades i omgångar och avbröts 2017 på grund av otillräcklig kvalitet i leveranserna.

En ytterligare konsekvens av att projektet avbröts var att de lån som finansierat projektet återbetalades, vilket ledde till att besparingar krävdes för att hålla kostnader inom beslutade anslagsnivåer och höjde myndighetens likviditetsrisk.

Planering för omstart av projekt för ny kundreskontra har påbörjats. Vi har också utökat antalet datauttag och manuella kontroller för att höja kvaliteten i underlagen för uppbördsfordingar.

6.2.2 Informationssäkerhet

Sedan 2013 har vi haft ett pågående åtgärdsarbete som rör informationssäkerhet utifrån risker vi identifierat. Under 2015 genomförde Säkerhetspolisen (Säpo) tillsyn av vårt säkerhetsskydd och noterade andra brister. Vi har under 2017 genomfört en rad åtgärder för att komma till rätta med bristerna.

De åtgärder vi identifierat med anledning av de brister som Säpo identifierat är genomförda och tillsynen avslutades i juni 2017.

Några av de åtgärder som vidtas med anledning av de risker vi själva identifierat har däremot inte genomförts inom utsatt tid och kvarstår. Bland annat kvarstår åtgärder i handlingsprogram för informationssäkerhet, fortsatt arbete med behörigheter, utveckla ledningssystemet och myndighetens säkerhetskultur.

7 Finansiell redovisning

Anslagsförbrukning

Verksamheten har bedrivits inom ramen för respektive tilldelat anslag (förvaltningsanslag, anslag för intag av trängselskatt och anslag för utbetalning av supermiljöbilspremier). Tilldelade anslag uppgick enligt regleringsbrev sammanlagt till totalt 3 063 miljoner kronor. Av detta har 2 798 miljoner kronor förbrukats och avräknats. Belopp som avräknats har ökat med 141 miljoner kronor jämfört med 2016. Utbetalningarna av supermiljöbilspremier var 103 miljoner kronor högre och verksamhetskostnaderna för övriga anslag var 38 miljoner högre jämfört med år 2016.

Reglerna för supermiljöbilspremier¹⁶ innebär att det blir en fördröjning från påställning till utbetald premie då ägaren måste intyga att denne inte fått någon annan typ av stöd och att inga andra hinder för utbetalning finns innan utbetalning kan ske. Vid årsskiftet återstod 249 miljoner kronor av anslaget för supermiljöbilspremier och det fanns 1 678 fordon som var berättigade till supermiljöbilspremie, men där utbetalning inte skett 2017. Dessa utestående premier uppgår till maximalt 38 miljoner kronor och kommer att belasta 2018 års anslag.

Verksamhetens kostnader

Transportstyrelsens totala kostnader för verksamheten uppgick till 2 635 miljoner kronor, vilket är en ökning med 43 miljoner kronor. Ökningen beror på att både den anslagsfinansierade verksamheten ökat med 27 miljoner kronor och den övriga verksamhet (uppdragsfinansierad och verksamhet som finansieras av avgifter som Transportstyrelsen får disponera) ökat med 16 miljoner kronor.

Ökningen beror främst på ökade personalkostnader och omvärdering av pågående utvecklingsprojekt. Kostnader har tillkommit för åtgärder för att öka säkerhetsmedvetandet och åtgärda brister i hanteringen av säkerhetskänslig information. Samtidigt har kostnader för konsulttjänster och licenser minskat i samma omfattning.



¹⁶ Förordningen (2011:1590) om supermiljöbilspremie.

7.1 Resultaträkning

Belopp i tkr		2017	2016
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag		2 346 858	2 308 313
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	not 1	252 511	260 806
Intäkter av bidrag		2 100	11 579
Finansiella intäkter		2 710	3 461
Summa		2 604 179	2 584 159
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	not 2	-1 269 883	-1 195 844
Kostnader för lokaler		-94 603	-93 383
Övriga driftkostnader	not 3	-1 097 915	-1 122 942
Finansiella kostnader		-1 871	-2 760
Avskrivningar och nedskrivningar	not 10, 11, 13, 14	-170 866	-177 176
Summa		-2 635 139	-2 592 105
VERKSAMHETSUTFALL		-30 959	-7 946
Uppbördsverksamhet			
Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras	not 4	1 506 511	1 489 247
Skatteintäkter m.m.		16 569 242	16 691 623
Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamhet		-18 081 008	-17 968 892
SALDO	not 5	-5 255	211 977
Transfereringar			
Medel som erhållits från statens budget för finansiering av bidrag		450 815	347 966
Medel som erhållits från myndigheter för finansiering av bidrag		169	1 958
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag	not 6	925 806	783 393
Finansiella intäkter		56	74
Lämnade bidrag	not 7	-1 293 915	-1 213 955
SALDO	not 8	82 930	-80 563
ÅRETS KAPITALFÖRÄNDRING	not 9	46 716	123 468

7.2 Balansräkning

Belopp i tkr		2017-12-31	2016-12-31
TILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Balanserade utgifter för utveckling	not 10	229 708	346 287
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	not 11	266	2 833
Pågående immateriella anläggningstillgångar	not 12	78 493	110 596
Summa immateriella anläggningstillgångar		308 468	459 716
Materiella anläggningstillgångar			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	not 13	11 993	14 478
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	not 14	34 460	45 019
Pågående nyanläggningar	not 15	56	295
Förskott avseende materiella anläggningstillgångar	not 16	626	-
Summa materiella tillgångar		47 135	59 792
Varulager m.m.			
Varulager och förråd	not 17	1 884	2 884
Summa varulager m.m.		1 884	2 884
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar	not 18	159 415	137 673
Fordringar hos andra myndigheter	not 19	69 742	73 401
Övriga kortfristiga fordringar	not 20	1 169 950	1 160 606
Summa fordringar		1 399 108	1 371 680
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	not 21	85 941	67 652
Övriga upplupna intäkter		266 988	287 026
Summa periodavgränsningsposter		352 929	354 679
Avräkning med statsverket			
	not 22	-22 487	-58 370
Kassa och bank			
Behållning räntekonto i Riksgälden		176 510	444 180
Kassa och bank		-	-
Summa kassa och bank		176 510	444 180
SUMMA TILLGÅNGAR		2 263 546	2 634 560
KAPITAL OCH SKULDER			
Myndighetskapital			
Statskapital	not 23	470	155
Balanserad kapitalförändring	not 23	1 249 103	1 344 439
Kapitalförändring enligt resultaträkningen	not 9	46 716	123 468
Summa myndighetskapital		1 296 289	1 468 062
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	not 24	2 532	5 731
Övriga avsättningar	not 25	19 052	17 037
Summa avsättningar		21 584	22 768
Skulder m.m.			
Lån i Riksgälden	not 26	362 318	534 920
Räntekontokredit i Riksgälden	not 27	-	-
Kortfristiga skulder till andra myndigheter		91 399	75 085
Leverantörsskulder		180 512	197 489
Övriga kortfristiga skulder	not 28	173 588	119 910
Summa skulder m.m.		807 818	927 404
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	not 29	136 708	215 472
Oförbrukade bidrag		447	-181
Övriga förutbetalda intäkter		700	1 036
Summa periodavgränsningsposter		137 854	216 326
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		2 263 546	2 634 560
Ansvarsförbindelser			
		Inga	10 700

År 2016 fanns ett skadeståndskrav på 10 700 tkr. Under 2017 har anspråket avslagits av Justitiekanslern.

Beloppet för jämförelseåret har justerats då Transportstyrelsen inte redovisat ansvarsförbindelsen i årsredovisningen 2016.

7.3 Anslagsredovisning

Belopp i tkr

Anslag	Ingående överföringsbelopp	Årets tilldelning enligt RB	Omdisponerade anslagsbelopp	Indragning	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överföringsbelopp
Utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård							
1:8 ap.1 Supermiljöbilspremie - del till Transportstyrelsen	141 063	700 000		-141 063	700 000	-450 815	249 185
Utgiftsområde 22 Kommunikationer							
1:11 ap.5 Trängselskatt i Stockholm – del till Transportstyrelsen	16 695	120 000	-14 695		122 000	-121 102	898
1:12 ap.3 Transportstyrelsen - avgiftsbelagd verksamhet	-6 652	1 511 298	-38 861		1 465 785	-1 471 490	-5 705
1:12 ap.4 Transportstyrelsen - skattefinansierad verksamhet	34 487	581 793	38 861	-18 230	636 911	-605 912	30 999
1:14 ap.6 Trängselskatt i Göteborg - del till Transportstyrelsen	27 362	150 000	-27 362		150 000	-148 354	1 646
Summa	212 955	3 063 091	-42 057	-159 293	3 074 696	-2 797 673	277 023

Kommentarer

Transportstyrelsen har ett anslag för supermiljöbilspremie för utbetalning av bidrag till de som har förvärvat en ny supermiljöbil. Anslaget för 2017 uppgick till 700 miljoner kronor. Vid årsskiftet återstod cirka 249 miljoner kronor av anslaget och det fanns 1 678 fordon som var berättigade till supermiljöbilspremie men inte hade fått den på grund av den administrativa hanteringen som är tidskrävande. Premierna för dessa fordon uppgår till maximalt 38 348 tusen konor och kommer belasta vårt anslagsbehållning som disponeras 2018 samt 2018 års anslag.

Villkor för anslag

ap.3 Transportstyrelsen - avgiftsbelagd verksamhet

Anslagsposten får användas för sådana förvaltningsutgifter hos Transportstyrelsen som täcks av avgifter som redovisas brutto på statens budget.

Anslagsposten får användas för att betala svenskt medlemskap i internationella organisationer inom transportområdet i de fall där utgiften täcks av avgifter som redovisas brutto på statens budget.

ap.4 Transportstyrelsen - skattefinansierad verksamhet

Anslagsposten får användas för sådana förvaltningsutgifter hos Transportstyrelsen som inte finansieras med avgifter, andra anslag/anslagsposter eller övriga intäkter.

Minst 10 000 000 kronor ska användas för arbetet med att genomföra det fjärde järnvägspaketet.

Anslagsposten får användas för att betala svenskt medlemskap i internationella organisationer inom transportområdet i de fall där utgiften inte finansieras med avgifter, andra anslag/anslagsposter eller övriga intäkter.

Från anslagsposten får Transportstyrelsen disponera medel för att kunna använda och samverka med det gemensamma radiokommunikationssystemet Rakel. Transportstyrelsen ska betala 332 500 kronor till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap som abonnemangsavgift för detta system. Beloppet ska betalas efter fakturering från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

Anslagsposten får även användas för utgifter förknippade med förberedelser av införandet av ett bonus malus-system.

Vi har använt 12 069 002 kronor för arbetet med att genomföra det fjärde järnvägspaketet.

Vi har betalat 332 500 kronor till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap i abonnemangsavgift för radiokommunikationssystemet Rakel.

7.4 Redovisning mot inkomsttitel

Belopp i tkr

Inkomsttitel	Beräknat belopp	Inkomster
2511 036 - Expeditions- och ansökningsavgifter		293
2534 004 - Avgifter för körkort och motorfordon		23 770
2534 005 - Avgifter för järnvägsområdet	65 000	63 170
2534 006 - Avgifter för luftfartsområdet	240 000	434 169
2534 007 - Avgifter för sjöfartsområdet	60 000	63 859
2534 008 - Avgifter för vägtrafikområdet	940 000	922 018
2624 002 - Inkomster av uppbörd av felparkeringsavgifter		93 274
2711 006 - Restavgifter och dröjsmålsavgifter		79 075
2714 322 - Överlastavgift		5 643
2714 323 - Avgift vid överträdelser av kör- och vilotider		39 784
2714 324 - Avgift vid överträdelser av regler om cabotage		80
2714 325 - Avgift vid överträdelser av regler om vissa identitetskontroller		180
9341 017 - Stämpelskatt		2 931
9461 012 - Fordonsskatt		13 184 690
9461 022 - Saluvagnsskatt		7 795
9462 014 - Vägavgifter		669 259
9463 011 - Trängselskatt, Göteborg		957 312
9463 012 - Trängselskatt, Stockholm		1 589 778
9463 031 - Trängselskattetillägg, Göteborg		57 854
9463 032 - Trängselskattetillägg, Stockholm		104 878
Summa	1 305 000	18 299 811

Kommentarer till väsentliga avvikelser

Utfallet på avgifter för luftfartsområdet innehåller redovisning av kompensation från Eurocontrol för förlorade skatteintäkter 2017 samt överskott avseende kompensation från Eurocontrol som ackumulerats till och med utgången av 2016. Beloppet uppgick till cirka 208 miljoner kronor.

Utfallet på inkomster av uppbörd av felparkeringsavgifter innehåller redovisning av ackumulerat överskott till och med utgången av 2016 avseende administration av felparkeringsavgifter. Överskottet uppgick till cirka 33 miljoner kronor.

7.5 Finansieringsanalys

Belopp i tkr	2017	2016
DRIFT		
Kostnader not 30	-2 461 072	-2 412 687
Finansiering av drift		
Intäkter av anslag	2 346 858	2 308 313
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	252 342	260 259
Intäkter av bidrag	2 100	11 579
Övriga intäkter	2 710	3 461
Summa medel som tillförts för finansiering av drift not 31	2 604 011	2 583 612
Ökning(-)/minskning(+) av lager	1 000	-585
Ökning(-)/minskning(+) av kortfristiga fordringar not 32	-41 516	-6 407
Ökning(+)/Minskning(-) av kortfristiga skulder not 33	53 903	87 719
Inlevererat överskott, balanserad kapitalförändring	-218 803	-
KASSAFLÖDE FRÅN DRIFT	-62 478	251 653
INVESTERINGAR		
Investeringar i materiella tillgångar	-10 192	-26 821
Investeringar i immateriella tillgångar	-56 027	-160 062
Summa investeringsutgifter	-66 219	-186 883
Finansiering av investeringar		
Lån från Riksgälden	19 382	157 890
- amorteringar	-191 983	-193 819
Försäljning av anläggningstillgångar	1 834	11 555
Tillförda driftmedel (inkl bidrag)	53 524	27 826
Summa medel som tillförts för finansiering av investeringar	-117 243	3 452
KASSAFLÖDE TILL INVESTERINGAR	-183 463	-183 431
UPPBÖRDSVERKSAMHET		
Intäkter som inte disponeras av myndigheten	1 506 511	1 489 247
Intäkter av uppbörd	16 569 242	16 691 623
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder not 34	8 387	-237 948
Inbetalningar i uppbördsverksamhet	18 084 140	17 942 922
Medel som tillförts statsbudgeten från uppbördsverksamhet	-18 081 008	-17 968 892
KASSAFLÖDE TILL UPPBÖRDSVERKSAMHET	3 132	-25 971
TRANSFERERINGSVERKSAMHET		
Lämnade bidrag	-1 293 915	-1 213 955
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder not 35	-71 908	-26 571
Utbetalningar i transfereringsverksamhet	-1 365 823	-1 240 526
Finansiering av transfereringsverksamhet		
Medel som tillförts från statsbudgeten för finansiering av bidrag	450 815	347 966
Medel som erhållits från andra myndigheter för finansiering av bidrag	169	1 958
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag	925 862	783 468
Summa medel som tillförts för finansiering av transfereringsverksamhet	1 376 845	1 133 392
KASSAFLÖDE TILL/FRÅN TRANSFERERINGSVERKSAMHET	11 022	-107 135
FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL	-231 787	-64 884
SPECIFIKATION AV FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL		
Likvida medel vid årets början	385 810	450 694
Ökning(+)/minskning(-) av tillgodohavande Riksgälden	-267 671	-276 765
Ökning(+)/minskning(-) av avräkning med statsverket	35 884	211 881
Summa förändring av likvida medel	-231 787	-64 884
Likvida medel vid periodens slut	154 023	385 810

7.6 Sammanställning av väsentliga uppgifter

Belopp i tkr

	2017	2016	2015	2014	2013
Låneramar					
Beviljad låneram (enl. 7 kap 1 § budgetlagen)	671 000	650 000	785 000	785 000	400 000
Utnyttjad låneram (vid räkenskapsårets slut)	362 318	534 920	570 849	603 469	332 073
Låneram investeringar, Övrig kreditram (enl. 7 kap 6 § budgetlagen)	-	-	-	-	372 000
Utnyttjad låneram (vid räkenskapsårets slut)	-	-	-	-	332 788
Kontokrediter hos Riksgälden					
Beviljad räntekontokredit (enl. 7 kap 4 § budgetlagen)	50 000	50 000	100 000	100 000	100 000
Max utnyttjad räntekontokredit under året	ej nyttjad	ej nyttjad	ej nyttjad	ej nyttjad	ej nyttjad
Räntekonto					
Ränteintäkter	2 513	3 000	1 494	2 747	5 746
Räntekostnader	1 847	2 674	1 610	3 788	6 730
Avgiftsintäkter som disponeras					
Utfall	1 178 316	1 044 199	1 041 923	1 079 036	995 128
Varav offentligrättsliga avgifter och uppdragsverksamhet	1 174 786	1 039 371	1 037 352	1 075 056	987 179
Budget	1 168 000	1 083 892	1 105 037	960 967	1 103 198
Avgiftsintäkter som inte disponeras					
Utfall	1 506 511	1 489 247	1 626 979	1 675 152	1 699 580
Varav offentligrättsliga avgifter	1 321 957	1 313 792	1 452 984	1 516 017	1 558 787
Budget	1 305 000	1 362 959	1 557 418	1 553 825	1 652 542
Anslagskredit					
Beviljad	89 583	89 778	91 000	69 445	150 111
Utnyttjad	5 705	6 652	-	-	-
Anslagssparande	277 023	212 955	264 611	195 092	473 242
Personal¹					
Årsarbetskrafter	1 755	1 902	1 801	1 804	1 740
Medeltal anställda	1 970	1 937	1 855	1 893	1 811
Driftkostnad per årsarbetskraft	1 403	1 268	1 265	1 289	1 288
Kapitalförändring					
Årets kapitalförändring	46 716	123 468	130 582	74 916	756 039
Balanserad kapitalförändring	1 249 103	1 344 439	1 213 856	1 138 940	382 901

¹ Uppgifterna för 2017 baseras på information från Statens Servicecenter. Tidigare års uppgifter har baserats på information från vårt eget personal- och ekonomisystem. Vi har inte kunnat säkerställa att samma beräkningsgrunder använts i de olika systemen för de uppgifter som räknas fram.

7.7 Tilläggsuppgifter och noter

7.7.1 Redovisningsprinciper

Transportstyrelsens redovisning följer god redovisningssed. Följande författningar tillämpas vid redovisningen:

- förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag
- förordningen (2000:606) om myndigheters bokföring
- Ekonomistyrningsverkets föreskrifter och råd till ovanstående.

Brytdatum den 5 januari 2018 har använts för inkommande leverantörsfakturor, utgående kundfakturor och inomstatliga mellanhavanden.

Samtliga skattefordringar har värderats enligt fastställda värderingsprinciper.

7.7.2 Värderingsprinciper

Allmän värderingsprincip

Om inget annat anges har tillgångar, skulder och avsättningar värderats till anskaffningsvärde.

Anläggningstillgångar

Som anläggningstillgångar redovisas egenutvecklade immateriella tillgångar som har ett anskaffningsvärde om minst 1 000 000 kronor och för inköpta immateriella anläggningstillgångar tillämpas ett halvt basbelopp som gräns. Från och med år 2017 särredovisas upparbetade kostnader, färdigställda och omvärderade immateriella anläggningstillgångar. Materiella tillgångar som har ett anskaffningsvärde om minst ett halvt prisbasbelopp redovisas som anläggningstillgång. Utöver beloppsgränserna ska dessutom den beräknade ekonomiska livslängden uppgå till lägst 3 år. Objekt som utgör en fungerande enhet och uppfyller ovanstående kriterier klassificeras som anläggningstillgångar. Avskrivning sker från och med den månad anskaffningen kan tas i bruk.

Anläggningstillgångar under uppförande i hyrda lokaler redovisas under posten förbättringsutgifter på annans fastighet.

Konst, lånad av Statens konstråd, redovisas som anläggningstillgång finansierad via statskapital. Ingen avskrivning sker.

Tillämpade avskrivningstider:

3år	Pc och pc-kringutrustning Kontorsutrustning Ljud- och bildutrustning Nätverkskopiatorer/multiskrivare
5år	Systemprogramvaror/licenser (immateriella anläggningstillgångar, inte pc-program) Serverar/nätverk Personbilar Vissa förbättringsutgifter på annans fastighet Möbler
7år	Teknisk plattform

År 2016 gjordes en avvikelse från redovisningsprincipen för immateriella anläggningstillgångar då anläggningstillgångens livslängd bedömts vara kortare än 5 år.

Linjär avskrivningsmetod tillämpas.

Varulager

Inköp av råkort, vilka främst används vid körkortstillverkning, redovisas som lager.

Kundfordringar

Utestående kundfordringar har värderats genom en kollektiv bedömning. Kundfordringar som förfallit med mer än 60 dagar bedöms vara osäkra till 100 procent.

Uppbördsfordringar, avgifter

Transportstyrelsen bokför aviserade men ej förfallna skylt- och vägtrafikregisteravgifter.

Utestående uppbördsfordringar avgifter har värderats genom en kollektiv bedömning. Kundfordringar som förfallit med mer än 60 dagar bedöms vara osäkra till 100 procent.

Uppbördsfordringar, skatter

Utestående uppbördsfordringar skatter har värderats genom en kollektiv bedömning inom varje skatt. Statistik har påvisat att betalningsbenägenheten skiljer sig åt för olika skatter och därför har olika procentsatser använts för reservering. En annan skillnad är tidpunkt för restföring.

Uppbördsfordringar avseende fordonsskatt som förfallit med mer än 60 dagar bedöms vara osäkra till 81 procent.

Uppbördsfordringar avseende trängselskatt som förfallit med mer än 90 dagar bedöms vara osäkra till 87 procent.

Uppbördsfordringar avseende vägavgift som förfallit med mer än 60 dagar bedöms vara osäkra till 83 procent.

Leverantörsskulder

Leverantörsskulder i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs.

7.7.3 Styrelsen

Styrelse förordnad fr.o.m. juli 2017

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr) 2017
Anna Felländer Digitaliseringsekonom	- Ledamot i Whisprgroup AB - Ledamot Anna Felländer AB	17 500
Anita Johansson , ordförande Konsult	- Ledamot i Mittuniversitetet - Ledamot i Försäkringskassan - Ordförande i Håll Nollan serviceaktiebolag	35 000
Jan Landahl F.d. riksrevisor	- Inga övriga uppdrag	17 500
Anette Landén Avd.chef Skatteverket	- Ledamot i Ekobrottsmyndighetens insynsråd	17 819
Ingrid Udén Mogensen F.d. informationssäkerhetschef	- Inga övriga uppdrag	17 500
Johan Trouvé VD för Västsvenska Handelskammaren	- Ledamot i insynsrådet i Länsstyrelsen Västra Götaland - Ordförande i Gullmarsstrand Hotell & Konferens - Ledamot i stiftelsen Svenska Mässan - Ledamot i stiftelsen Korsvägen (Universum Science Park)	35 356

Ledamöter vars förordnande upphört under 2017

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr) 2017
Mikael Ahlström t.o.m. 2017-07-27 Egen företagare	<ul style="list-style-type: none"> - Ordförande i Sprout Park AB - Ordförande i Britny Communication AB - Ordförande i The Park AB - Ordförande i Summer Design AB - Ordförande i Reaktor Sthlm Audio Design AB - Ordförande i Sprout Advance AB - Ordförande i SUP46 AB - Ledamot i Hyper Island Capital AB - Ledamot i Stiftelsen Fryshuset 	20 417
Rolf Annerberg t.o.m. 2017-07-20 Särskild utredare i Regeringskansliet	- Inga övriga uppdrag	41 011
Helena Dyrssen t.o.m. 2017-06-30 VD och seniorkonsult på Nordic Public Affairs	- Inga övriga uppdrag	17 678
Andrea Femrell t.o.m. 2017-07-27 VD på Näringslivets Regelnämnd	<ul style="list-style-type: none"> - Ledamot/VD i NNR Service AB - Ledamot i Stockholm Globe Arena Fastigheter AB - Ledamot i insynsrådet för Bolagsverket 	20 417
Elvy Söderström t.o.m. 2017-07-27 F.d. kommunalråd	<ul style="list-style-type: none"> - Styrelseledamot i Rise Processum AB - Ordförande i Norrtåg AB - Styrelseledamot i Strukturfondspartnerskapet i Mellersta Norrland - Ledamot i insynsrådet i Länsstyrelsen Västernorrland - Ordförande i Transito AB:s ägarråd 	20 595

7.7.4 Ledande befattningshavare

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr) 2017
Jonas Bjelfvenstam Generaldirektör Transportstyrelsen fr.o.m. 2017-01-19	- Ledamot i styrelsen för Linköpings universitet	1 309 652
Maria Ågren Generaldirektör Transportstyrelsen t.o.m. 2017-01-18	<ul style="list-style-type: none"> - Vice ordförande i styrelsen för Arbetsgivarverket - Ledamot i insynsrådet för Havs- och vattenmyndigheten - Ledamot i styrelsen för Luleå Tekniska universitet - Ledamot i styrelsen för IVL 	170 358

7.7.5 Noter

Belopp i tkr. Summeringar och avrundningar enligt rapporteringen i Hermes. Differenser kan därmed uppstå vid summering av olika avsnitt. Siffror inom parantes i löpande text avser 2016. Belopp som avrundas till 0 redovisas med "0". Poster som saknar utfall redovisas med "-".

Not 1 Intäkter av avgifter och andra ersättningar

Av intäkter av avgifter och andra ersättningar utgör 3 014 tkr (3 018 tkr) intäkter enligt 4 § avgiftsförordningen.

Not 2 Kostnader för personal

	2017	2016
Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	829 503	804 863
varav styrelse och ej anställd personal	2 064	1 978
Sociala avgifter	404 313	388 171
varav styrelse och ej anställd personal	427	356
Övriga personalkostnader	36 067	2 810
varav styrelse och ej anställd personal	29	48
	1 269 883	1 195 844

Not 3 Övriga driftkostnader

	2017	2016
Reparationer och underhåll	7 521	26 174
Offentligrättsliga avgifter, skatter, kundförluster m.m.	1 417	1 994
Resor, representation, information	51 142	52 260
Medlemsavgifter	136 649	122 953
Inköp av varor	138 107	155 786
Köp av tjänster	763 078	763 776
	1 097 915	1 122 942

Medlemsavgifter består huvudsakligen av Sveriges medlemsavgift i Eurocontrol.

Not 4 Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras

	2017	2016
Offentligrättsliga avgifter	1 323 764	1 316 134
Förluster avseende offentligrättsliga avgifter	-1 999	-2 479
Andra ersättningar	184 554	175 455
Ränteintäkter	192	136
	1 506 511	1 489 247

Not 5 Saldo uppörd

	2017	2016
Återföring av föregående års periodiserade skatter	-1 345 525	-1 133 548
Periodiserade trängselskatter	579 938	644 660
Periodiserade fordonsskatter	733 031	675 197
Periodiserade vägavgifter	27 301	25 668
	-5 255	211 977

Not 6 Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag

	2017	2016
Gemensam avgift säkerhetskontroll, (GAS)	858 259	721 286
Communication, Navigation, Surveillance (CNS)	67 547	62 108
	925 806	783 393

Not 7 Lämnade bidrag	2017	2016
Lämnade bidrag avser:		
Supermiljöbilspremie	450 815	347 966
Prediktering av trötthetssymptom	169	530
Bidrag till krisberedskap	0	1 428
Flygplatsers kostnader, Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	775 385	801 923
Flygplatsers kostnader, Communication, Navigation, Surveillance (CNS)	67 547	62 108
	1 293 915	1 213 955

Not 8 Saldo transfereringar

Saldo transfereringar 82 930 tkr (-80 563 tkr) består i sin helhet till resultat av Gemensam avgift säkerhetskontroll. Under-/övertäckningen regleras genom avgiftssättning.

Not 9 Kapitalförändring enligt resultaträkningen	2017	2016
Avgiftsfinansierad verksamhet		
Över-/Underskott undervägsavgifter	-22 432	21 722
Över-/Underskott GAS	82 930	-80 563
	60 498	-58 841
Uppdragsfinansierad verksamhet		
Över-/Underskott i uppdragsverksamheten	-8 528	-29 668
	-8 528	-29 668
Uppbörd		
Periodiserade skatter	-5 255	211 977
	-5 255	211 977
	46 716	123 468

Not 10 Balanserade utgifter för utveckling	2017-12-31	2016-12-31
Ingående anskaffningsvärde	991 569	884 953
Årets anskaffningar	34 606	122 173
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-17 689	-15 557
Utgående anskaffningsvärde	1 008 486	991 569
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-645 283	-509 665
Årets avskrivningar	-151 014	-146 756
Årets nedskrivningar	0	-4 418
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	17 518	15 557
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-778 778	-645 283
Bokfört värde	229 708	346 287

Under 2017 har fem projekt aktiverats till ett värde av totalt 34 606 tkr.

Posterna årets utrangering förklaras av försäljning av licenser med ett restvärde på 170 tkr.

Not 11 Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	2017-12-31	2016-12-31
Ingående anskaffningsvärde	17 866	15 464
Årets anskaffningar	0	3 067
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-3 109	-665
Utgående anskaffningsvärde	14 757	17 866
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-15 033	-14 607
Årets avskrivningar	-354	-636
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	896	211
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-14 491	-15 033
Bokfört värde	266	2 833

Under 2017 har inga rättigheter aktiverats.

Posterna årets utrangeringar förklaras av försäljning av licenser till ett värde av 2 213 tkr.

Not 12 Pågående immateriella anläggningstillgångar	2017-12-31	2016-12-31
Ingående anskaffningsvärde	110 596	103 600
Årets anskaffningar	56 027	156 995
Årets färdigställda anläggningar	-34 606	-122 173
Återförda IB-värden	-53 524	-27 826
Utgående anskaffningsvärde	78 493	110 596
Bokfört värde	78 493	110 596

Transportstyrelsen har under 2017 omvärderat immateriella projekt till ett totalt värde av 61 478 tkr, varav 53 524 tkr avser föregående år och resterande belopp avser 2017.

Not 13 Förbättringsutgifter på annans fastighet	2017-12-31	2016-12-31
Ingående anskaffningsvärde	36 629	31 948
Årets anskaffningar	345	5 088
Tillgångar under uppförande	1 373	-407
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-744	-
Utgående anskaffningsvärde	37 603	36 629
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-22 151	-17 307
Årets avskrivningar	-4 203	-4 844
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	744	-
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-25 610	-22 151
Bokfört värde	11 993	14 478

Posterna årets utrangering förklaras av utrangering av fullt avskrivna förbättringsutgifter på annans fastighet.

Not 14 Maskiner, inventarier, installationer m.m.	2017-12-31	2016-12-31
Ingående anskaffningsvärde	126 541	136 509
Årets anskaffningar	8 543	21 977
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-16 260	-31 945
Utgående anskaffningsvärde	118 823	126 541
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-81 522	-80 843
Årets avskrivningar	-15 296	-20 521
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	12 455	19 842
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-84 363	-81 522
Bokfört värde	34 460	45 019

Posterna årets utrangeringar förklaras till största delen av försäljning av it-utrustning till ett värde av 2 936 tkr.

Not 15 Pågående nyanläggningar	2017-12-31	2016-12-31
Ingående anskaffningsvärde	295	133
Årets anskaffningar	4 804	9 836
Årets färdigställda anläggningar	-5 042	-9 673
Utgående anskaffningsvärde	56	295

Not 16 Förskott avseende materiella anläggningstillgångar

Ett förskott på 626 tkr har betalats avseende backupsystem till kortkverteringsmaskin.

Not 17 Varulager och förråd

Varulager och förråd består av råkort och har minskat med 1 000 tkr.

Not 18 Kundfordringar	2017-12-31	2016-12-31
<i>Kundfordringar</i>		
Fakturerade	158 007	165 330
Aviserade	79 972	66 952
<i>Avgår</i>		
Uppbördsfordringar, avgifter	-61 876	-72 185
Osäkra kundfordringar	-16 688	-18 577
	159 415	141 520

Årets kostnad för befarade kundförluster uppgår till -721 tkr (2 266 tkr) och årets kostnad för konstaterade kundförluster uppgår till 1 371 tkr (4 009 tkr).

Jämförelseåret har justerats med 3 847 tkr avseende inomstatliga kundfordringar i not 18 och 20, uppbördsfordringar, avgifter.

Not 19 Fordringar hos andra myndigheter	2017-12-31	2016-12-31
Kundfordringar hos andra myndigheter	9 782	4 010
Fordran ingående mervärdesskatt	59 960	69 392
	69 742	73 401

Not 20 Övriga fordringar	2017-12-31	2016-12-31
<i>Uppbörd</i>		
Uppbördsfordringar, avgifter	61 876	72 185
Osäkra uppbördsfordringar, avgifter	-29 182	-28 101
Uppbördsfordringar, trängselskatter	678 889	633 467
Osäkra uppbördsfordringar, trängselskatter	-305 744	-226 127
Uppbördsfordringar, fordonskatter	1 087 090	1 012 966
Osäkra uppbördsfordringar, fordonskatter	-354 058	-337 769
Uppbördsfordringar, vägavgifter	31 254	29 524
Osäkra uppbördsfordringar, vägavgifter	-3 953	-3 857
Eurocontrol, fakturerade avgifter	25 092	22 919
Eurocontrol, avräkning	-25 092	-22 919
Övrigt	3 780	4 470
	1 169 950	1 156 758

Eurocontrol, avräkning avser åren 2012-2017. Regleras genom avgiftsättning. Negativ fordran har omfört till skuld.

Jämförelseåret har justerats med 3 847 tkr avseende inomstatliga kundfordringar i not 18 och 20, uppbördsfordringar, avgifter.

Not 21 Periodavgränsningsposter	2017-12-31	2016-12-31
<i>Förutbetalda kostnader, drift</i>		
Medlemsavgifter	35 725	32 008
Hyror	18 357	18 279
Övrigt	31 859	17 365
	85 941	67 652
<i>Upplupna övriga intäkter</i>		
Drift		
Eurocontrol	19 500	17 000
Tjänsteförsäljning m.m.	12 181	10 831
Uppbörd		
Avgifter som ej disponeras	8 763	6 443
Trängselskatt	206 793	237 321
Transfereringar:		
Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	19 751	15 432
	266 988	287 026
Summa periodavgränsningsposter	352 929	354 679
Not 22 Avräkning med statsverket	2017-12-31	2016-12-31
<i>Uppbörd</i>		
Ingående balans	6 811	4 102
Redovisat mot inkomsttitel	-18 299 811	-17 968 892
Uppbördsmedel som betalats till icke räntebärande flöde	18 312 206	17 971 601
Medel från räntekonto som tillförts inkomsttitel		
<i>Fordringar avseende uppbörd</i>	19 206	6 811
<i>Anslag i icke räntebärande flöde</i>		
Ingående balans	0	0
Redovisat mot anslag	450 815	347 966
Medel hänförliga till transfereringar mm som betalats till icke räntebärande flöde	-450 815	-347 966
<i>Fordringar/Skulder avseende anslag i icke räntebärande flöde</i>	0	0
<i>Anslag i räntebärande flöde</i>		
Ingående balans	-71 892	-264 582
Redovisat mot anslag	2 346 858	2 308 313
Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-2 365 091	-2 319 605
Återbetalning av anslagsmedel	62 287	203 982
<i>Skulder avseende anslag i räntebärande flöde</i>	-27 837	-71 892
<i>Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto i Riksbanken</i>		
Ingående balans	6 711	-9 771
Inbetalningar i icke räntebärande flöde	20 511 946	20 090 787
Utbetalningar i icke räntebärande flöde	-2 671 120	-2 450 670
Betalningar hänförliga till anslag och inkomsttitlar	-17 861 391	-17 623 635
<i>Saldo</i>	-13 855	6 711
<i>Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto i Riksbanken</i>	-13 855	6 711
Saldo avräkning med statsverket	-22 487	-58 370

Not 23 Balanserad kapitalförändring

	Stats- kapital	Bal.kap. Avgiftsfin- verks	Bal.kap. Uppdrags- fin. verks	Bal.kap. Uppbörds- verks	Kapital- förändring enl RR	Summa
Utgående balans 2016	155	109 367	101 524	1 133 548	123 468	1 468 062
Rättelse/ändr. princip						0
A Ingående balans 2017	155	109 367	101 524	1 133 548	123 468	1 468 062
Föregående års kapitalförändring		-58 841	-29 668	211 977	-123 468	0
Invärderad konst	315					315
Inlevererat överskott		-185 321	-33 482			-218 803
Årets kapitalförändring					46 716	46 716
B Summa årets förändring		-244 163	-63 150	211 977	-76 752	-172 088
C Utgående balans 2017	470	-134 795	38 373	1 345 525	46 716	1 296 289

Not 24 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

	2017-12-31	2016-12-31
Ingående avsättning	5 731	6 436
Årets pensionskostnad	1 019	1 740
Årets pensionsutbetalningar	-4 219	-2 445
Utgående avsättning	2 532	5 731

Avser pensionsförpliktelser som Transportstyrelsen svarar för genom individuella överenskommelser om delpensioner och pensionsersättningar.

Not 25 Övriga avsättningar

	2017-12-31	2016-12-31
Ingående avsättning	17 037	15 639
Årets avsättning	2 500	2 400
Årets upplösning	-485	-1 002
Utgående avsättning	19 052	17 037

Avser till sin helhet avsättningar till lokala omställningsmedel.
Cirka 1 mnkr bedöms upplösas under 2018.

Not 26 Lån i Riksgälden

	2017-12-31	2016-12-31
Ingående balans	534 920	570 849
Under året upptagna lån	19 382	157 890
Årets amorteringar	-191 983	-193 819
	362 318	534 920
Beviljad låneram	671 000	650 000

Not 27 Räntekontokredit i Riksgälden

	2017-12-31	2016-12-31
Beviljad kreditram	50 000	50 000
Räntekontokrediten i Riksgälden har ej nyttjats under 2017.	-	-

Not 28 Övriga skulder	2017-12-31	2016-12-31
<i>Drift</i>		
Innehållen skatt för egen personal	22 128	20 051
Övrigt	63 614	21 462
<i>Uppbörd</i>		
Avgifter som ej disponeras		
- körkortavgifter	17 127	16 147
- felparkeringsavgifter	45 606	39 699
- yrkestrafikavgifter	2 397	3 183
Skatter		
- trängselskatter	18 934	15 904
Oplacerade medel	3 782	3 463
	173 588	119 910

Inbetalda uppbördsmedel kommer att tillföras inkomsttitel alternativt betalas vidare.

Not 29 Periodavgränsningsposter	2017-12-31	2016-12-31
<i>Upplupna kostnader</i>		
<i>Drift</i>		
Upplupna löneskulder inkl. sociala avgifter	2 659	15 847
Upplupna semesterlöner inkl. sociala avgifter	91 890	84 984
Utlägg och skattefria ersättningar	734	1 261
Köpta tjänster m.m.	17 073	19 454
<i>Transfereringar</i>		
Flygplatsers kostnader, Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	24 352	93 926
	136 708	215 472
<i>Oförbrukade bidrag</i>		
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	167	-187
Övriga	280	6
	447	-181
<i>Förutbetalda intäkter</i>		
<i>Uppbörd</i>		
Avgifter som ej disponeras	700	1 036
	700	1 036
Summa periodavgränsningsposter	137 854	216 326

Oförbrukade bidrag planeras att användas under 2018.

Not 30 Finansieringsanalys, kostnader	2017	2016
Kostnader enligt resultaträkningen	-2 635 139	-2 592 105
Justering:		
Årets förändringar av avsättningar	-1 183	693
Realisationsförluster	4 384	1 549
Årets avskrivningskostnader	170 866	177 176
	-2 461 072	-2 412 687

Not 31 Finansieringsanalys, intäkter	2017	2016
Summa medel som tillförts för finansiering av drift	2 604 179	2 584 159
Justering:		
Reavinst vid försäljning av anläggningstillgångar	-169	-546
	2 604 011	2 583 612

Not 32 Kortfristiga fordringar, finansieringsanalys	2017	2016
Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB	1 726 359	1 503 704
Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB	-1 752 036	-1 726 359
Justering årets förändring:		
Fordringar uppbörd, avgifter	-15 237	12 099
Fordringar uppbörd, skatter	25 273	121 777
Upplupna intäkter, skatter	-30 527	90 200
Upplupna intäkter, avgifter som ej disponeras	2 320	-2 398
Upplupna intäkter, GAS	4 319	-7 446
Befarade kundförluster GAS	-1 985	2 016
Förändring under året	-41 516	-6 407

Not 33 Kortfristiga skulder, finansieringsanalys	2017	2016
Skulder m.m. och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB	-1 143 730	-1 140 211
Skulder m.m. och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB	945 673	1 143 730
Justering årets förändring:		
Lån i Riksgälden	172 601	35 929
Övriga skulder, uppbörd	9 449	15 052
Upplupna kostnader GAS, transfereringar	69 575	32 001
Förutbetalda intäkter, avgifter som ej disponeras	336	1 217
Förändring under året	53 903	87 719

Jämförelseåret har justerats avseende övriga skulder, uppbörd och förutbetalda intäkter, avgifter som ej disponeras.

Not 34 Kortfristiga fordringar och skulder, uppbörd	2017	2016
Årets förändring:		
Aviserade avgifter	15 237	-12 099
Aviserade skatter	-25 273	-121 777
Upplupna intäkter, avgifter som ej disponeras	-2 320	2 398
Upplupna intäkter, skatter	30 527	-90 200
	18 172	-221 678
Årets förändring:		
Övriga skulder, uppbörd	-9 449	-15 052
Förutbetalda intäkter	-336	-1 217
	-9 785	-16 269
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder, uppbörd	8 387	-237 948

Jämförelseåret har justerats avseende övriga skulder, uppbörd och förutbetalda intäkter, avgifter som ej disponeras.

Not 35 Kortfristiga fordringar och skulder, transfereringar	2017	2016
Årets förändring:		
Upplupna intäkter, GAS	-4 319	7 446
Osäkra kundfordringar, GAS	1 985	-2 016
	-2 334	5 430
Årets förändring:		
Upplupna kostnader, GAS	-69 575	-32 001
	-69 575	-32 001
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder, transfereringar	-71 908	-26 571

8 Underskrift

Vi intygar att årsredovisningen ger en rättvisande bild av verksamhetens resultat samt av kostnader, intäkter och myndighetens ekonomiska ställning.

Vi bedömer att brister avseende den interna styrningen och kontrollen vid myndigheten föreligger på följande punkter:

- avbruten åtgärd avseende införande av reskontra för redovisning av uppbördsfordringar
- uteblivna åtgärder avseende brister i informationssäkerhet.

Anita Johansson
Ordförande

Johan Trouvé

Anette Landén

Ingrid Udén Mogensen

Anna Felländer

Jan Landahl

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör

Norrköping den 14 februari 2018.



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503