

TSG
2019-345

ÅRSREDOVISNING

2018

Transportstyrelsen

Årsredovisningen finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats
transportstyrelsen.se

TSG 2019-345
Februari 2019

Innehåll

1	GENERALDIREKTÖREN HAR ORDET	6
2	TRANSPORTSTYRELSENS UPPDRAG.....	7
3	RESULTATREDOVISNINGEN.....	8
3.1	Regelgivning	10
3.1.1	Verksamhetens utveckling	10
3.1.2	Trafikslagsövergripande aktiviteter.....	10
3.1.3	Järnväg	11
3.1.4	Luftfart	12
3.1.5	Sjöfart	13
3.1.6	Vägtrafik	15
3.2	Tillståndsprövning.....	18
3.2.1	Verksamhetens utveckling	18
3.2.2	Järnväg	18
3.2.3	Luftfart	19
3.2.4	Sjöfart	21
3.2.5	Vägtrafik	22
3.3	Tillsyn	27
3.3.1	Verksamhetens utveckling	27
3.3.2	Trafikslagsövergripande aktiviteter.....	27
3.3.3	Järnväg	28
3.3.4	Luftfart	30
3.3.5	Sjöfart	32
3.3.6	Vägtrafik	34
3.4	Registerhållning	37
3.4.1	Verksamhetens utveckling	37
3.4.2	Järnväg	37
3.4.3	Luftfart	38
3.4.4	Sjöfart	38
3.4.5	Vägtrafik	39
3.5	Redovisning av avgiftsbelagd verksamhet.....	42

3.5.1	Analys av Transportstyrelsens avgiftsbelagda verksamhet där intäkterna disponeras	42
3.5.2	Analys av Transportstyrelsens resultat för avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna inte disponeras	44
3.6	Medarbetare och kompetens	47
3.6.1	Kompetensförsörjning.....	47
3.6.2	Anställda och personalomsättning	48
3.6.3	Sjukfrånvaro	49
3.7	Övrig återrapportering.....	51
3.7.1	Marknadsövervakning.....	51
3.7.2	Forskning och innovation.....	53
3.7.3	Digitalisering.....	56
3.7.4	Miljö.....	57
3.7.5	Kollektivavtalsenliga villkor vid upphandling.....	60
3.7.6	Totalförsvarsarbete.....	60
3.7.7	Klassificeringen på statliga inrapporteringskoder.....	61
4	FINANSIELL REDOVISNING.....	63
4.1	Resultaträkning	64
4.2	Balansräkning.....	65
4.3	Anslagsredovisning	66
4.3.1	Villkor för anslag	67
4.4	Redovisning mot inkomsttitel	68
4.5	Finansieringsanalys	69
4.6	Sammanställning av väsentliga uppgifter	71
4.7	Tilläggsuppgifter och noter	72
4.7.1	Redovisningsprinciper.....	72
4.7.2	Värderingsprinciper.....	72
4.7.3	Styrelsen	74
4.7.4	Ledande befattningshavare.....	75
4.7.5	Noter.....	76
5	INTERN STYRNING OCH KONTROLL.....	84
5.1	Transportstyrelsens process för intern styrning och kontroll. 84	

5.2	Risker på hanterbar nivå men delar av uppföljningen behöver förbättras	84
5.3	Tidigare redovisade brister.....	85
5.3.1	Redovisning av uppbördsfordringar.....	85
5.3.2	Informationssäkerhet.....	85
6	UNDERSKRIFT	86

1 Generaldirektören har ordet

Säkerhetsfrågor har varit högt prioriterade i Transportstyrelsen under 2018. Det skärpta globala säkerhetsläget, nya former av it-brottslighet och ökade krav på en god krisberedskap ställer höga krav på ett välutvecklat säkerhetsarbete. Det gäller också för vårt bidrag till totalförsvarets utveckling.

Myndighetens åtgärder för att komma till rätta med brister i it-säkerheten har fortskridit. Förbättringar i tekniska system och arbetsrutiner sker fortlöpande och breda utbildningsinsatser genomförs. Tillsammans med de omfattande krav som ställs i den nya dataskyddsförordningen har informationssäkerhetsarbetet i myndigheten tagit viktiga steg framåt.

2018 var ett mörkt år i vägtrafiken och åtgärder behövs, många viktiga insatser pågår redan. I samarbete med andra myndigheter har Transportstyrelsen bland annat tagit fram ett förslag till förbättrad förarutbildning, gjort insatser mot olagliga trafikskolor och haft en ökad tillsyn för bättre regelefterlevnad inom yrkestrafiken. Dessutom har myndigheten intensifierat arbetet med varningar för körkortsåterkallelser för vissa trafikförseelser.

De globala klimatfrågorna har påverkat vårt arbete på många sätt. Transportstyrelsen har varit aktiva i arbetet med nationell och internationell regelgivning, framförallt inom sjö- och luftfart där ett globalt styrmedel nu beslutats för den internationella flygtrafiken. I ett forsknings-samarbete med Chalmers delfinansierar vi en så kallad sniffer som läser av förhöjda svavelhalter från fartyg som passerar Öresund.

Under året har ett nytt besiktningsdirektiv införlivats i det svenska regelverket och ett omfattande arbete med att införa Bonus Malus-systemet för fordonsbeskattningen har genomförts enligt plan.

Det här är några nedslag i den oerhört omfattande och detaljrika verksamhet vår myndighet arbetar med. Jag är stolt över medarbetarnas djupa kompetens och oförtröttliga engagemang för de frågor och utmaningar medborgare och näringsliv möter i vårt transportsystem.



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 återrapporteringskrav. I de avsnitt där vi redovisar prestationer för våra huvuduppgifter (3.1–3.4) visar vi resultat från ett urval av prestationer. Urvalet baseras på väsentlighet utifrån antal, kostnader eller bidrag till de transportpolitiska målen.

Tabell 1. Ekonomisk översikt, fördelning av intäkter och kostnader per verksamhetskategori 2016–2018

Tusen kronor	2016 ¹	2017 ¹	2018
Regelgivning			
Intäkter			
Intäkter av anslag för avgiftsbelagd verksamhet	89 799	85 609	30 269
Intäkter av anslag för skattefinansierad verksamhet	264 926	285 394	360 119
Intäkter av anslag för miljözoner	0	0	1 808
Intäkter av anslag för civilt försvar	0	0	874
Övriga intäkter	3 071	3 514	3 675
Summa intäkter	357 797	374 518	396 745
Kostnader	371 473	387 660	414 223
Tillståndsprövning			
Intäkter			
Intäkter av anslag för avgiftsbelagd verksamhet	222 374	218 222	357 113
Intäkter av anslag för skattefinansierad verksamhet	135 178	151 992	165 699
Intäkter av anslag för civilt försvar	0	0	1 132
Övriga intäkter	12 619	2 783	2 999
Summa intäkter	370 171	372 997	526 943
Kostnader	374 992	379 149	530 826
Tillsyn			
Intäkter			
Intäkter av anslag för avgiftsbelagd verksamhet	249 742	244 223	236 780
Intäkter av anslag för skattefinansierad verksamhet	30 472	50 126	72 851
Intäkter av anslag för civilt försvar	0	0	960
Övriga intäkter	165 116	140 368	175 804
Summa intäkter	445 330	434 718	486 395
Kostnader	405 070	437 686	454 273
Registerhållning			
Intäkter			
Intäkter av anslag för avgiftsbelagd verksamhet	989 979	923 436	784 690
Intäkter av anslag för skattefinansierad verksamhet	92 899	118 399	110 461
Intäkter av anslag för trängselskatt i Stockholm	103 305	121 102	71 452
Intäkter av anslag för trängselskatt i Göteborg	129 638	148 354	98 930
Intäkter av anslag för civilt försvar	0	0	2 515
Övriga intäkter	95 040	110 656	101 155
Summa intäkter	1 410 861	1 421 947	1 169 203
Kostnader	1 440 570	1 430 644	1 178 226

Tusen kronor	2016 ¹	2017 ¹	2018
Summering			
Intäkter			
Intäkter av anslag för avgiftsbelagd verksamhet	1 551 895	1 471 490	1 408 852
Intäkter av anslag för skattefinansierad verksamhet	523 474	605 912	709 129
Intäkter av anslag för miljözoner	0	0	1 808
Intäkter av anslag för trängselskatt i Stockholm	103 305	121 102	71 452
Intäkter av anslag för trängselskatt i Göteborg	129 638	148 354	98 930
Intäkter av anslag för civilt försvar	0	0	5 481
Övriga intäkter	275 846	257 321	283 633
Summa intäkter	2 584 159	2 604 179	2 579 286
Kostnader	2 592 105	2 635 139	2 577 548

¹ Till 2018 har ett antal verksamheter klassificerats om inom myndigheten vilket innebär att de intäkter och kostnader som hör till verksamheterna under 2018 redovisas under en annan verksamhetskategori än tidigare. I avsnitten för regelgivning, tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning har kostnaderna för dessa verksamheter flyttats för att möjliggöra jämförelser mellan åren. I denna tabell har motsvarande flytt inte gjorts då intäkterna inte kan flyttas på ett rättvisande sätt.

Inom regelgivning har det skett en förflyttning av intäkter mellan anslagen för avgiftsbelagd och skattefinansierad verksamhet som i huvudsak beror på att myndighetsavgiften inom luftfart togs bort under året. De verksamheter som finansierades av myndighetensavgiften – framför allt regelutveckling och stöd till regeringen i internationella luftfartsfrågor – belastade tidigare anslaget för avgiftsbelagd verksamhet och finansieras 2018 istället via anslaget för skattefinansierad verksamhet. Kostnaderna för denna verksamhet 2018 var 67 miljoner kronor. 2017 var motsvarande kostnad 55 miljoner kronor.

Avgiftsstrukturen för körkortsområdet har ändrats under 2018 vilket innebär att verksamheterna för utfärdande och förnyelse av behörighetshandlingar och utlandsärenden körkort/förarbevis inom vägtrafik nu räknas in i tillståndsprövning istället för registerhållning. Detta innebär att kostnader och intäkter av anslag för avgiftsbelagd verksamhet har flyttats från registerhållning till tillståndsprövning i förhållande till 2016 och 2017. Kostnaden och motsvarande anslagsintäkt uppgick till 108 miljoner kronor för 2018.

Cirka 16 miljoner kronor av de ökade intäkterna av anslag för skattefinansierad verksamhet inom tillsyn beror på att en större del av avgifterna har undantagits från krav på full kostnadstäckning jämfört med tidigare år. Att de övriga intäkterna inom tillsyn har ökat beror på att intäkterna från undervägsavgiften ökat med 37 miljoner kronor.

Intäkterna av anslagen för trängselskatt i Göteborg och Stockholm inom registerhållning har minskat beror i huvudsak på att en stor del av det nationella systemet för trängselskatt blivit fullt avskrivet under året. Detta har inneburit en minskning med cirka 65 miljoner kronor.

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, miljö och hälsa i förhållande till kostnaderna som uppkommer för dem som berörs.

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

3.1.1 Verksamhetens utveckling

Tabell 2. Regelgivning 2016–2018

Trafikslag	Antal kungörelser i TSFS			Total kostnad (tusen kronor)		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Järnväg	9	7	6	50 835	60 748	75 953
Luftfart	36	14	24	104 128	99 981	118 476
Sjöfart	36	48	36	88 260	92 584	96 622
Vägtrafik	52	51	32	128 250	134 346	123 172
Trafikslagsövergripande ¹	2	3	3	-	-	-
Summa	133	123	101	371 473	387 660	414 223

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 2017. Antalet kungörelser varierar 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.

Kostnaderna för regelgivning utgjorde 16 procent av vår totala verksamhetskostnad.

3.1.2 Trafikslagsövergripande aktiviteter

Tabell 3. Regelgivning, trafikslagsövergripande 2016–2018

Antal kungörelser i Transportstyrelsens författningssamling		
2016	2017	2018
2	3	3

Transportstyrelsen har beslutat 3 trafikslagsövergripande författningar, varav 1 grundförfattning och 2 ändringsförfattningar. Grundförfattningen

handlar om tillämpning av eurokoder och om indelning av byggnadsverk i säkerhetsklasser medan ändringsförfattningarna innehåller regler om våra avgifter.

3.1.3 Järnväg

Tabell 4. Regelgivning inom järnvägsområdet 2016–2018

Antal kungörelser i Transportstyrelsens författningssamling			Total kostnad (tusen kronor)		
2016	2017	2018	2016	2017	2018
9	7	6	50 835	60 748	75 953

Transportstyrelsen har beslutat 6 författningar på järnvägsområdet, varav 1 grundförfattning och 5 ändringsförfattningar.

Regelarbetet på järnvägsområdet är främst en följd av ändringar i lagar och förordningar samt införlivande av direktiv. Flera av dessa är säkerhetsrelaterade och riktade mot järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare med tillstånd enligt EU-reglering (säkerhetstillstånd eller säkerhetsintyg).

Kostnaderna är högre jämfört med 2017. Det beror på det omfattande regelarbete som genomfördes inom det fjärde järnvägspaketet under 2018.

Införlivandet av fjärde järnvägspaketet utmanar både internationellt och nationellt

Syftet med det fjärde järnvägspaketet är att möjliggöra ett enklare, billigare och friare järnvägssystem i Europa utan rättsliga, tekniska och administrativa hinder. Införlivandet kräver fyra nya nationella lagar och revidering av ungefär 25 andra författningar.

Sverige har meddelat Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) och EU-kommissionen att Transportstyrelsen avser skjuta på införlivandet av fjärde järnvägspaketet i svensk lagstiftning till 2020. Det beror på att den svenska järnvägslagstiftningen behöver en omfattande omarbetning och uppdelning för att bli mer överskådlig och lättare att anpassa till framtida förändringar. På grund av nya krav i kontrollförfarandet krävs det dessutom ytterligare tid för att samtliga aktörer ska kunna anpassa sin verksamhet. Det gäller såväl Transportstyrelsen som de organisationer som vill bli utsedda organ enligt den nya lagstiftningen och verksamhetsutövarna som ska anlita de utsedda organen.

Arbetet med det fjärde järnvägspaketet bedrivs både på Transportstyrelsen och i EU-kommissionens och ERA:s forum. EU-kommissionen beslutade om nya regler 2018. Transportstyrelsens kostnader för att genomföra det fjärde järnvägspaketet uppgick 2018 till drygt 21 miljoner kronor.

Transportstyrelsen har

- samordnat och koordinerat aktiviteter internationellt och nationellt
- deltagit som användarrepresentanter i framtagandet av ERA:s stödsystem för hantering av ansökningar om säkerhetstillstånd och godkännande, så kallad One Stop Shop
- bidragit med kompetens i arbetet med att ta fram ramverk för samarbetsavtal mellan ERA och nationella myndigheter
- påbörjat förhandlingar med ERA rörande ovan nämnda bilaterala samarbetsavtal
- fortsatt bistå Näringsdepartementet i deras arbete med att införliva de nya direktiven i svensk lagstiftning och även lämnat förslag på förtydligade eller utökade mandat för Transportstyrelsen på olika områden till Näringsdepartementet
- tagit fram och implementerat ett kompetensstyrningssystem som uppfyller EU-krav och innehåller kompetensförsörjningsanalyser och kompetensplaner för Transportstyrelsen och för de kompetenser som vi kommer att hyra ut till ERA för medverkan i deras expertgrupp
- färdigställt ett tiotal föreskrifter som också varit ute på externremiss
- genomfört branschdialog om nya regler och den nya ansökningsprocessen för säkerhetstillstånd och godkännande
- informerat branschen om pågående arbete genom regelbundna avstämningar och löpande uppdateringar på vår webbplats
- tagit fram en plan för arbetet med den verksamhetsutveckling och de förändringar som krävs inom myndigheten.

3.1.4 Luftfart

Tabell 5. Regelgivning inom luftfartsområdet 2016–2018

Antal kungörelser i Transportstyrelsens författningssamling			Total kostnad (tusen kronor)		
2016	2017	2018	2016	2017	2018
36	14	24	104 128	99 981	118 476

Transportstyrelsen har beslutat 22 författningar på luftfartsområdet, varav 7 grundförfattningar och 15 ändringsförfattningar, inklusive 4 upphävandeförfattningar. Därutöver har 2 tillkännagivanden kungjorts.

Antalet beslutade författningar har ökat från föregående år, vilket framför allt beror på att två större regelarbeten inom områdena luftvärdighet och flygutbildning/flygcertifikat har slutförts.

Regelverket om begränsningar av utsläppen har antagits

2018 fattade Internationella luftfartsorganisationen (ICAO) ett beslut om att införa ett globalt marknadsbaserat styrmedel som benämns CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). Syftet är att reglera det internationella flygets koldioxidutsläpp. Beslutet som omfattar standarder och rekommendationer för bland annat flygbolagens övervakning, rapportering och verifiering av utsläppen fattades med stöd av mer än två tredjedelars majoritet. Det visar på ett brett stöd för införandet av en global klimatåtgärd för flyget. I korthet innebär det att det internationella flygets koldioxidutsläpp tillåts växa fram till år 2020. Därefter måste flygbolagen köpa utsläppskrediter för de utsläpp som överstiger 2020 års nivå, vilket då bidrar till utsläppsminskningar inom andra sektorer. Med denna åtgärd förväntas det internationella flyget få en så kallad koldioxidneutral tillväxt efter år 2020.

Arbetet med utformningen av regelverket har pågått under flera år och 2018 tog ICAO fram ett förslag på hur medlemsländerna rent praktiskt ska genomföra CORSIA. Transportstyrelsen har bidragit med expertis samt stöttat Sveriges rådsmedlem i de förhandlingar som föregått förslaget.

Sverige och Europa har under hela processen arbetat för att CORSIA ska ha så hög miljöambition som möjligt. Redan 2019 måste flygbolagen börja övervaka, rapportera och verifiera sina utsläpp i enlighet med kraven inom CORSIA.

3.1.5 Sjöfart

Tabell 6. Regelgivning inom sjöfartsområdet 2016–2018

Antal kungörelser i Transportstyrelsens författningssamling			Total kostnad (tusen kronor)		
2016	2017	2018	2016	2017	2018
36	48	36	88 260	92 584	96 622

Transportstyrelsen har beslutat 35 författningar på sjöfartsområdet, varav 3 grundförfattningar och 32 ändringsförfattningar. Därutöver har 1 tillkännagivande kungjorts.

Ett lägre antal författningar beslutades jämfört med 2017, vilket har sin förklaring i att det under 2017 meddelades ett ovanligt stort antal ändringsförfattningar till följd av de nya grundförfattningarna.

Trafikreglering i Skagerack och Kattegatt leder till lägre bränsleförbrukning och lägre utsläpp

Transportstyrelsen har tillsammans med danska Søfartsstyrelsen skickat in ett förslag om trafikreglering i Skagerack och Kattegatt till Internationella sjöfartsorganisationens (IMO:s) möte i underkommittén Navigation, Communication, Search and Rescue. Förslaget blev accepterat i underkommittén och beslutades sedermera av IMO:s säkerhetskommitté.

De beslutade åtgärderna, som träder i kraft 2020, syftar till att skapa en säkrare passage genom området norr om Skagen. Området är i dag hårt trafikerat och det uppstår ofta närsituationer mellan fartyg. Vidare förväntas beslutet leda till att trafiken minskar i den hårt trafikerade rutten som i dag finns i Kattegatt och att det skapas säkra farledsstråk för fartyg med ett stort djupgående. Beslutet etablerar en strukturerad och säker fördelning av trafiken i hela Kattegatt där 60 000–70 000 fartyg årligen seglar.

De utredningar som gjorts pekar på att den beslutade trafikregleringen kan innebära en bränslebesparing på 1 200 ton, vilket är en minskning med cirka 1 procent. Det skulle innebära en minskning av utsläpp i motsvarande omfattning: cirka 4 000 ton koldioxid och 80 ton kväveoxid. Olycksfrekvensen i området förväntas minska med cirka 8 procent.

Klimatstrategi för sjöfarten har beslutats inom IMO

IMO:s miljökommitté har beslutat om en initial klimatstrategi för sjöfarten. Sverige har genom Transportstyrelsen deltagit aktivt i den långa process som föregått beslutet. Klimatstrategin innehåller en vision om att sjöfarten ska gå mot nollutsläpp så snart som möjligt under det här århundradet. Strategin innehåller även flera målsättningar, bland annat att utsläppen av växthusgaser ska kulminera snarast och därefter minska med åtminstone 50 procent till 2050 jämfört med 2008 samt en strävan mot nollutsläpp så snart som möjligt. Sverige hade önskat en ambitiösare strategi, men ser det ändå som en framgång att en strategi beslutats.

Regelverket kring farligt gods har visat sig vara otydligt

På grund av sommarens torka har det varit svårt att få tag på grovfoder i Sverige och det har därför funnits ett behov av att importera djurfoder. Om fodret transporteras på fartyg betraktas det i vissa fall som farligt gods, eftersom det under vissa omständigheter är brandfarligt. Transportstyrelsen tog under sommaren emot väldigt många frågor och har blivit medvetna om att regelverket kring frakt av farligt gods är otydligt. Som stöd har information lagts ut på vår webbplats och framöver kommer vi tillsammans med våra grannländer kring Östersjön att arbeta med att tydliggöra regelverket.

Tydligare ansvarsfördelning och reglering av sjötrafiktjänst och sjötrafikrapporteringsystem

Transportstyrelsen och Sjöfartsverket har under en längre tid utrett ansvarsfördelningen och regleringen av sjötrafiktjänst (VTS) och sjötrafikrapporteringsystem (SRS) med utgångspunkt i internationella krav och överenskommelser. Myndigheterna har skickat utredningen med en framställan till regeringen om ett utpekande av behörig myndighet och VTS-myndighet. Framställan föreslår att regeringen utser Transportstyrelsen till behörig myndighet för VTS och SRS. Den föreslår också att Sjöfartsverket utses till nationell VTS-myndighet med operativt ansvar för frågor som rör VTS och SRS. För vår del betyder ett formellt utpekande att vår roll och vårt ansvar förtydligas, både när det gäller vårt arbete nationellt och internationellt. Vi föreslår även att en ny lag och förordning om sjötrafiktjänst och sjötrafikrapporteringsystem tas fram. Där ska ett ramverk med de grundläggande bestämmelserna finnas angivna tillsammans med nödvändiga bemyndiganden om föreskriftsrätt.

3.1.6 Vägtrafik

Tabell 7. Regelgivning inom vägtrafikområdet 2016–2018

Antal kungörelser i Transportstyrelsens författningssamling			Total kostnad (tusen kronor)		
2016	2017	2018	2016	2017	2018
52	51	32	128 250	134 346 ¹	123 172 ¹

¹ Kostnader för regelinformation ingår från och med 2017 i regelgivning.

Transportstyrelsen har beslutat 32 författningar på vägtrafikområdet, varav 5 grundförfattningar och 27 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 utlämnande av körkort, godkännande av alkolås och klimatbonusbilar exempel på författningar som beslutades under 2018. Kostnaderna har minskat jämfört med tidigare år med anledning av vakanser.

Nya besiktningregler och ny webbtjänst har införts

Besiktningdirektivet från EU har ändrats och nya nationella besiktningregler har därför införts. De nya reglerna innebär bland annat att besiktningperioden ersätts med ett sista datum då fordonet ska besiktas och det är därmed möjligt för alla fordonsägare att besikta sitt fordon när som helst under året. 96 procent de fordonsägare som fick ett ändrat besiktningdatum i samband med förändringen besiktade sitt fordon i tid.

För att underlätta för fordonsägarna har Transportstyrelsen tagit fram en ny webbtjänst som visar när ett fordon ska besiktas. Tjänsten har varit välanvänd sedan lanseringen och sannolikt besparat medborgarna en mängd samtal till kundtjänsten för fordonsfrågor.

Förslag på nytt förarutbildningssystem ska resultera i nya trafiksäkra, risk- och miljömedvetna förare

Departement, myndigheter och branschorganisationer har alla varit enade om att det finns många skäl att se över förarutbildningssystemet, eftersom antalet nyanlända skapar ett behov av utbildning på andra språk och fler sökande än tidigare inte är tillräckligt förberedda och kunniga när de ska göra proven. Dagens informationssamhälle och de blivande förarna ställer andra krav på information än det som myndigheterna levererar i dag. Nollvisionens mål kan inte heller nås utan bättre utbildade förare.

Via en nulägesbeskrivning, en forskningsstudie över andra länders förarutbildning och förarprov samt möten med bransch och organisationer för personer med funktionsvariationer har ett förslag på ett nytt förarutbildningssystem tagits fram tillsammans med Trafikverket. Förslaget innebär bland annat att

- den nuvarande introduktionsutbildningen tas bort och ersätts av en handledarutbildning
- två obligatoriska vägledningspass införs
- riskutbildningen förlängs
- en digital plattform för information, stöd och uppföljning skapas
- en fördjupad återkoppling vid fyra misslyckade prov blir obligatorisk.

Den regelutveckling som krävs för att förverkliga förslaget för att nå ökad tillgänglighet och uppfyllelse av nollvisionens mål har också tagits fram. Det nya förarutbildningssystemet ska vara attraktivt och digitalisering ska ske där det förväntas ge ökad tillgänglighet. De blivande nya förarna ska kunna tillgodogöra sig utbildningen och vara trafiksäkra, risk- och miljömedvetna förare.

Regleringsarbetet för självkörande fordon pågår internationellt

Utvecklingen mot automatiserade funktioner i fordon till helt självkörande går fort och förväntas höja trafiksäkerheten, eftersom flertalet olyckor och incidenter beror på människan (föraren). Transportstyrelsen har tillsammans med Näringsdepartementet företrätt Sverige i möten med FN:s arbetsgrupp för trafiksäkerhet. 2018 antogs en resolution om införande av automatiserade eller självkörande fordon på väg. Dess syfte är att stötta

beslutsfattare och fordonstillverkare i de länder som har anslutit sig till någon av FN:s vägtrafikkonventioner genom att visa hur självkörande fordon kan införas i trafiken på ett säkert sätt.

Hittills har arbetet resulterat i möjliggörande och reglering av ett antal förarstödsystem så som

- fjärrstyrning av bilen vid parkering
- korrigerande styrfunktion
- nödfilhållningssystem
- enkelt filhållningssystem som fortfarande kräver förarkontroll och vidrörande på ratten
- filhållningssystem som tillåter föraren att släppa ratten.

3.2 Tillståndsprovning

Tillståndsprovning innebär kontroll av 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 2016–2018

Trafikslag	Antal beslutade tillståndsprovningsärenden			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/fattat beslut (kronor)		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Järnväg	1 356	1 565	1 971	17 212	15 923	19 146	12 693	10 174	9 714
Luftfart	33 728 ¹	34 376 ¹	32 923	57 038 ¹	60 689	61 814	1 691	1 765	1 878
Sjöfart	27 654	10 477	9 971	14 061	13 504	19 007	508	1 289	1 906
Vägtrafik	691 319 ²	756 196 ²	820 710	385 727 ³	395 147 ³	430 859	558	523	525
Summa	754 057	802 614	865 575	474 037	485 263	530 826	629	605	613

¹ Medicinsk handläggning för luftfarts-certifikat har omklassificerats till tillsyn. För 2016 har 9 191 ärenden och för 2017 har 7 745 ärenden klassificerats om. Orsaken är att merparten av den medicinska handläggningen är en granskning av flygläkarnas undersökningar.

² Från och med 2018 räknas antal beslutade ärenden och inte antal avslutade (ad acta-lagda) ärenden. Jämförelsetalen för 2016 och 2017 har räknats om utifrån samma grund.

³ Från och med 2018 ingår utfärdande och förnyelse av behörighetshandlingar och utlandsärenden körkort/förarbevis i tillståndsprovning för vägtrafik. Kostnaderna för 2016 och 2017 har räknats om för att inkludera denna verksamhet.

Det totala antalet ärenden inom tillståndsprovningen har ökat kraftigt jämfört med tidigare år. Det beror i huvudsak på förändringar i avgiftsstrukturen för körkortsområdet, vilket gör att utfärdande och förnyelser av behörighetshandlingar nu räknas in i denna antalsuppgift.

Kostnaderna för tillståndsprovning utgjorde 21 procent av vår totala verksamhetskostnad. Ytterligare analys av utvecklingen redovisas under respektive trafikslag.

3.2.2 Järnväg

Tabell 9. Tillståndsprovning inom järnvägsområdet 2016–2018

Antal beslutade tillståndsprovningsärenden			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/fattat beslut (kronor)		
2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
1 356	1 565	1 971	17 212	15 923	19 146	12 693	10 174	9 714

Antalet beslutade tillståndsprovningsärenden var totalt sett högre 2018 än 2017. Den främsta anledningen till det är den ökning av lokförarbevis som

beskrivs nedan. Även antalet beslut för infrastrukturförvaltare var väsentligt högre under 2018 än 2017. Det beror på att många företag kunnat byta tillstånd från sidospår till den nya tillståndsformen industrispår som inte omfattas av EU-regleringen. Vi har också hanterat omprövningar från 2017 med hjälp av tillsynspersonal. Det bidrog till högre kostnader under 2018.

Den nedan redovisade prestationen lokförarbevis rör den tillståndsverksamhet som har en stor volym. Vårt arbete bidrar främst till att uppfylla det transportpolitiska hänsynsmålet om 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 2016–2018 tillståndsprovning inom järnvägsområdet

Prestationer	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Utfärdande av lokförarbevis	365	495	640	2 962	3 370	4 515	8 115	6 808	7 055
<i>Kvinnor</i>	56	74	109						
<i>Män</i>	309	421	531						

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

3.2.3 Luffart

Tabell 11. Tillståndsprovning inom luffartsområdet 2016–2018

Antal beslutade tillståndsprovningensärenden			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/fattat beslut (kronor)		
2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
33 728 ¹	34 376 ¹	32 923	57 038 ¹	60 689	61 814	1 691	1 765	1 878

¹ Medicinsk handläggning för luftfartscertifikat har omklassificerats till tillsyn. För 2016 har 9 191 ärenden och för 2017 har 7 745 ärenden klassificerats om. Orsaken är att merparten av den medicinska handläggningen är en granskning av flygläkarnas undersökningar.

Under 2018 trädde ett nytt regelverk för drönare i kraft, vilket tog bort tillståndsplikten för större delen av alla drönare. Jämfört med 2016 och 2017 har därför tillståndsprovningen sjunkit med cirka 1 500 respektive 1 000 tillstånd, vilket i stort sett är hela förändringen i tillståndsprovningen. Jämfört med 2017 har antalet registerkontroller och tillstånd för säkerhetspersonal minskat, samtidigt som antalet ärenden för flygcertifikat

har ökat med motsvarande mängd. 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 2016–2018 tillståndsprövning inom luftfartsområdet

Prestationer	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Personliga certifikat	10 479	10 551	11 774	12 000	12 778	11 729	1 145	1 211	996
<i>Kvinnor</i>			949						
<i>Män</i>			10 153						
<i>Uppgift saknas¹</i>			672						
Tillstånd inom luftfartsskydd	12 873 ²	14 636	13 566	6 410	7 554	8 534	498	516	629

¹ I Transportstyrelsens ärendehanteringssystem saknar en del individer person- eller samordningsnummer där kontrollsiffran för kön framgår.

² Jämförelsetalen för 2016 har räknats om så att registerkontroller inkluderas i prestationens volym.

För prestationen personliga certifikat har antalet ökat. Ökningen beror på ändrade regler om utfärdande av behörighet för avancerad flygning och bogsering av segelflygplan. Ändringen innebär att behörigheterna skrivs in i certifikatet i stället för i flygdagboken. Under 2018 var det nästintill lika många ärenden om överföring såväl till som från Sverige.

Antalet tillstånd inom luftfartsskydd minskade 2018 jämfört med 2017 och det beror på att ansökningar om registerkontroll och tillstånd för säkerhetspersonal var färre än 2017. Att ansökningarna minskat beror troligtvis på att större ombyggnadsprojekt på flygplatser och byte av leverantör för säkerhetskontroll till stor del hanterades under 2017 och att nya ansökningar inte är lika aktuellt som tidigare.

Driftsgodkännande av ny metod för drönare i kontrollerat luftrum

Transportstyrelsen godkände Luftfartsverkets (LFV) ansökan om driftsgodkännande för en ny metod som gäller hantering av otillåten flygning med drönare i kontrollerat luftrum. Tidigare har LFV vid rapport om drönare i luftrummet stängt av luftrummet för alla trafik. För främst Arlanda och Bromma har det fått stor påverkan både på säkerhet och tillgänglighet. Den nya metoden ger vissa möjligheter att låta flygtrafiken fortgå om drönaren befinner sig i ett läge där flygsäkerheten inte påverkas negativt. Det sker genom att flygledaren lämnar information om drönaren och piloterna är delaktiga i beslutet om eventuella åtgärder, till exempel att avbryta en inflygning eller landa på en annan flygplats.

3.2.4 Sjöfart

Tabell 13. Tillståndsprövning inom sjöfartsområdet 2016–2018

Antal beslutade tillståndsprövningsärenden			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/fattat beslut (kronor)		
2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
27 654	10 477	9 971	14 061	13 504	19 007	508	1 289	1 906

Minskningen av antalet beslutade tillståndsprövningsärenden beror på minskat antal behörigheter och certifikat, se tabell 14 nedan. De ökade kostnaderna beror på avskrivningskostnader för utveckling av it-system.

De valda prestationerna i tabell 14 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 2016–2018 tillståndsprövning inom sjöfartsområdet

Prestationer	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Behörigheter och certifikat	25 734	9 578	8 796	6 869	7 366	10 694	267	769	1 216
<i>Kvinnor</i>		1 454	1 440						
<i>Män</i>		8 100	7 336						
<i>Uppgift saknas¹</i>		24	20						

¹ Uppgifterna har tagits fram med hjälp av kontrollsiffran i personnumret. Utländska medborgare saknar svenskt personnummer och samordningsnummer och vi kan därför inte avgöra kön.

Antal utfärdade behörigheter och certifikat har minskat något jämfört med 2017. Under 2016 bytte majoriteten av de svenska sjömännen ut sina behörigheter mot nya på grund av nya internationella bestämmelser. Resultatet av detta utbyte blev att ett betydligt större antal behörigheter och certifikat än genomsnittet utfärdades under 2016 och ett lägre antal utfärdades under 2017 och 2018. Fördelningen i antalet tillstånd mellan kvinnor och män är i stort sett oförändrad jämfört med föregående år.

Tabell 15. Genomsnittliga handläggningstider, behov av kompletteringar, andel beslut om avslag och antal ärenden på området behörigheter 2016–2018

Ärendetyp	Handläggningstider (dagar)			Behov av kompletteringar (%)			Andel beslut om avslag (%)			Antal ärenden		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Personliga tillstånd – behörigheter	8,5	5,2	3,5	13,2	18,1 ¹	17,9	0,3	5,2	2,0	8 777	2 722	2 656
Personliga tillstånd – certifikat	4,3	1,6	1,9	1,5	5,4 ¹	6,5	0	1,2	0,6	16 031	5 151	4 213

¹ Uppgifter som tidigare redovisats för 2017 är felaktiga på grund av fel i den rapport som genererar uppgifterna.

Handläggningstiderna för behörigheter minskade med 1,7 dagar under 2018 i jämförelse med 2017 tack vare förbättrade e-tjänster. Att

handläggningstiderna för certifikat ökar beror på ökat behov av kompletteringar.

Andelen avslag för behörighet har minskat jämfört med 2017, då många sjömän ansökte om behörigheter utan att veta om de uppfyllde kraven. 2018 kom färre sådana ansökningar in. De förbättrade e-tjänsterna gör det också lättare att förstå vilka krav som ställs för olika behörigheter och certifikat, vilket också minskat andelen avslag.

Försäkringscertifikat för avlägsnande av vrak

Transportstyrelsen började under 2018 utfärda certifikat enligt vrakkonventionen, som reglerar ansvar och skyldighet att betala för att avlägsna vrak som kan vara en fara för miljön eller för andra fartyg. Konventionen kräver att alla fartyg över 300 bruttoton har ett certifikat som visar att fartyget är försäkrat alternativt att täckning finns för kostnader vid en bärgning. Fartyg som besöker de länder som har tillträtt konventionen måste ha ett sådant certifikat. Även om olyckor inom sjöfarten har minskat drastiskt under de senaste åren, har problemen som vraken orsakar ökat.

3.2.5 Vägtrafik

Tabell 16. Tillståndsprövning inom vägtrafikområdet 2016–2018

Antal beslutade tillståndsprövningsärenden			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/fattat beslut (kronor)		
2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
691 319 ¹	756 196 ¹	820 710	385 727 ²	395 147 ²	430 859	558	523	525

¹ Från och med 2018 räknas antal beslutade ärenden och inte antal avslutade (ad acta-lagda) ärenden. Jämförelsetalen för 2016 och 2017 har räknats om utifrån samma grund.

² Från och med 2018 ingår utfärdande och förnyelse av behörighetshandlingar och utlandsärenden körkort/förarbevis i tillståndsprövning för vägtrafik. Kostnaderna för 2016 och 2017 har räknats om för att inkludera denna verksamhet.

Området omfattar körkorts- och yrkestrafikärenden. Antalet tillståndsprövningsärenden var totalt sett högre än 2017. Under 2018 ökade antalet beslutade körkortsärenden jämfört med 2017. Det ökade antalet bestod till största delen av ett ökat antal beslut om förlängningar av högre behörighet, se tabell 17 nedan.

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

Genom att ge tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik och körkortstillstånd ser vi till att lämpliga sökande kan komma ut i trafiken och bidrar därmed till både ökad tillgänglighet och ökad trafiksäkerhet. Samtidigt bidrar vi genom återkallelser av yrkestrafiktillstånd, till exempel på grund av obetalda skatter eller brott mot arbetstidslagstiftningen, eller genom ingripanden som återkallelser, varningar och medicinska villkor inom

körkortsområdet till att ta bort olämpliga trafikföretag och förare från trafiken. Möjligheten att installera alkolås är ett exempel på hur ökad tillgänglighet kan nås med bibehållen trafiksäkerhet.

Varje prestation består av en eller flera ärendetyper, enligt referenserna under tabellen nedan. Förändringar i volymer och kostnader för prestationer, användning av e-tjänster och andel autohandlagda ärenden förklaras i avsnitten om respektive prestation nedan.

Tabell 17. Utveckling av prestationer 2016–2018 för tillståndsprövning inom vägtrafikområdet

Prestationer	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2016 ¹	2017 ¹	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Körkortstillstånd ²	274 610	320 310	325 946	56 176	57 856	59 093	198	174	181
Körkortstillstånd efter återkallelse	12 547	13 098	17 045	19 322	20 158	22 057	1 441	1 301	1 294
Förlängning högre behörighet ³	33 793	44 642	85 018	9 248	12 725	20 387	268	280	240
Ingripanden ⁴	49 298	49 256	59 063	82 209	84 653	95 141	1 127	1 218	1 611
Alkolås ⁵	2 111	1 935	2 047	10 529	11 816	11 735	3 955	4 954	5 733
Yrkesmässig trafik	4 270	3 886	3 330	15 777	16 690	13 595	3 695	4 295	4 083

¹ Från och med 2018 räknas beslutade ärenden och inte avslutade (ad acta-lagda) ärenden. Jämförelsetalen för 2016 och 2017 har räknats om utifrån samma grund. Detta påverkar inte uppgifterna för Yrkesmässig trafik.

² Avser körkortstillstånd grupp I, körkortstillstånd grupp II och III och körkortstillstånd efter villkor alkolås.

³ Avser förlängning med hälsodeklaration och förlängning med läkarintyg.

⁴ Avser ingripande ej omhändertaget, ingripande PV ej omhändertaget, ingripande läkaranmälan och ingripande omhändertaget.

⁵ Avser alkolås, alkolås övervakning och villkorlig körkortsåterkallelse.

Tabell 18. Användning av e-tjänster för olika ärendetyper 2016–2018

Ärendetyp	Nyttjande av e-tjänster			Totalt antal ärenden		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Körkortstillstånd grupp I	72 %	88 %	94 %	263 594	307 377	296 884 ¹
Körkortstillstånd grupp II och III	55 %	76 %	75 %	18 335	23 584	27 482 ¹
Förlängning med hälsodeklaration	48 %	69 %	81 %	9 140	13 106	20 929 ¹

¹ Från och med 2018 har detta volymmått ändrats från antal avslutade ärenden (ad acta) till antal beslutade ärenden.

Tabell 19. Andel enbart automathandlagda tillståndsärenden inom körkort

Utfall 2016	Utfall 2017	Utfall 2018
54 %	58 %	56 %

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 via e-tjänst eller på annat sätt.

Antal beslut om körkortstillstånd fortsatte att öka

Antalet ärenden om körkortstillstånd ökade jämfört med 2017. En trolig orsak till ökningen är högkonjunkturen. Kostnaderna för tillståndsprövningen har ökat marginellt i förhållande till tidigare år.

Fler körkortstillstånd efter återkallelse

Transportstyrelsen kan enligt körkortslagen återkalla (dra in) en persons körkortsbehörighet för en viss tidsperiod på ett antal olika grunder. I vissa fall måste personen ansöka om nytt körkortstillstånd efter återkallelsen för att få tillbaka sin behörighet. Antalet ärenden om körkortstillstånd efter återkallelse ökade under 2018 jämfört med 2017.

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 kraftiga cykler där volymen varierat mellan cirka 34 000 och 112 000 ärenden per år. Förlängningsärendena nådde 2015 och 2016 som förväntat botten i cykeln, och antalet började öka 2017. Ökningen blev mindre än beräknat 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. Ökningen fortsatte fram till sommaren 2018, då den började plana ut. Kostnadsutvecklingen följer i stort förändringen i antal förlängningar.

Fler återkallade körkort

Totalt sett ökade antalet ingripandeärenden 2018 jämfört med 2017. Det vanligaste skälet 2018 till att få körkortet indraget var fortkörning (cirka hälften av ärendena). Därefter kom medicinska skäl och rattfylleri.

Från och med 2018 har vi utökat handläggningen av ingripandeärenden genom att besluta om preliminära varningar för förseelser som missad stopplikt och hastighetsöverträdelser. Justitiekanslern har uttalat kritik för att Transportstyrelsen under för lång tid inte använt varningar som den del av ingripandeprocessen som det enligt förarbetena var avsett att vara.

Fler alkoholärenden

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 ökade 2018 jämfört med 2017.

Lägre besvarandegrad i telefonin

Tabell 20. Telefoni körkort

Mått/period	2016	2017	2018
Anrop per år	804 840	858 227	910 923
Besvarade per år	774 484	758 205	745 257
Besvarandegrad ¹	96 %	88 %	82 %
Medelväntetid ²	2.03	3.04	4.11

¹ Antal besvarade samtal i förhållande till totalt inkomna anrop.

² Antal minuter och sekunder.

Besvarandegraden minskade 2018 jämfört med 2017. De ökade volymerna av ärenden – främst förlängningar och körkortstillstånd efter återkallelse enligt ovan – ledde till ökat behov av manuell ärendehandläggning och därmed minskad bemanning i telefonin med färre besvarade samtal som följd. Det bidrog till att besvarandegraden i telefonin sjönk till en nivå där återuppringningarna, och därmed anropen, ökade. Under sommaren 2018 var det även en tillfällig ökning av antalet anrop på grund av ett missat utskick av posten med cirka 9 000 körkort.

Stora skillnader mellan könen för återkallade körkort

Tabell 21. Könsuppdelad statistik inom körkortsområdet

Område	Antal			Andel		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Beviljade körkortstillstånd						
<i>Kvinnor</i>	238 390	259 252	259 097			
<i>Män</i>	101 710	108 144	109 467	43 %	42 %	42 %
	136 680	151 108	149 630	57 %	58 %	58 %
Giltiga körkort						
<i>Kvinnor</i>	6 448 662	6 519 406	6 591 128			
<i>Män</i>	3 048 674	3 081 655	3 115 937	47 %	47 %	47 %
	3 399 988	3 437 751	3 475 191	53 %	53 %	53 %
Återkallade körkort						
<i>Kvinnor</i>	31 527	32 736	34 617			
<i>Män</i>	5 649	6 000	6 313	18 %	18 %	18 %
	25 878	26 736	28 304	82 %	82 %	82 %

För beviljade körkortstillstånd och giltiga körkort är könsfördelningen förhållandevis jämn. För återkallade körkort finns däremot påtagliga skillnader som är bestående över tid mellan könen. Rapporten Medvetna felhandlingar¹ från Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) pekar på att fler män än kvinnor tycks brista i respekt för trafikreglerna och begår fler medvetna felhandlingar i trafiken. Kvinnors felhandlingar i trafiken beror oftare på bristande körvana, så kallade rutinfel. Mer fakta behövs för att kunna göra mer analyser av orsakssamband när det gäller dessa stora könsskillnader.

¹ Forward Sonja, Lewin Catharina. 2006. *Medvetna felhandlingar i trafiken, en litteraturundersökning, VTI-rapport 534*. VTI.

Statistiken för utvalda prestationer i tabell 17 bygger på information ur ärendehanteringssystemet där det inte på ett enkelt sätt går att få fram uppgifter om kön. Den könsuppdelade statistiken bygger i stället på uppgifter ur vägtrafikregistret.

Färre ärenden inom yrkesmässig trafik

Antalet tillståndsärenden som gäller yrkesmässig trafik var lägre under 2018 jämfört med tidigare år. En möjlig orsak är att högkonjunkturen började avta. Kostnaden per ärende var lägre, vilket kan vara en effekt av att den e-tjänst för ansökan om yrkestrafiktillstånd som infördes under år 2017 fallit väl ut. Kostnaderna har även minskat på grund av omfördelning av resurser från tillståndsprövning till tillsyn, som beskrivs under tabell 30.

Typgodkännandeverksamheten ökar i samband med brexit

Typgodkännande är en kontrollform som visar att ställda krav är uppfyllda och möjliggör att fordon och delar till fordon kan sättas ut på EU-marknaden. En av de största typgodkännandemyndigheterna inom EU är Vehicle Certification Agency (VCA) och finns i Storbritannien. I samband med brexit omfattas inte längre Storbritannien av EU:s regelverk och de typgodkännanden som hanterats av VCA behöver flyttas till en annan medlemsstat. 2018 utsåg Transportstyrelsen VCA som teknisk tjänst. Detta gör det möjligt för oss att utfärda typgodkännanden, som erkänns inom EU, baserat på provningsunderlag från VCA. Under 2018 har ett 100-tal typgodkännanden utfärdats baserade på sådana underlag.

En utökad roll som typgodkännandemyndighet kan innebära att Sveriges inflytande inom internationella fordonsfrågor ökar och att Transportstyrelsen får ett ökat anseende. Det innebär också fler arbetstillfällen i Sverige och på Transportstyrelsen.

Utökad försöksverksamhet för självkörande fordon

Transportstyrelsen granskar ansökningar om försöksverksamhet med självkörande fordon och säkerställer att försöken bedrivs utan att äventyra trafiksäkerheten. Ökad komplexitet i försöken innebär nya frågeställningar och att tillståndsprövningen måste utvecklas kontinuerligt. I Sverige pågår två tillståndsgivna försöksverksamheter med självkörande fordon. Båda har beviljats utökad tillstånd att bedriva försök för ytterligare sträckor. Därutöver finns det sju företag som ansökt eller som avser att ansöka om tillstånd för komplexare försök.

Försök med automatiserade fordon är viktiga för att få kunskap om hur tekniken samspelar med föraren, passagerare, andra trafikanter och infrastrukturen. Det är även viktigt för att få acceptans för dessa fordon i samhället och av intressenter i transportsystemet.

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 tillsynen 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 22. Antal genomförda tillsyner 2016–2018

Trafikslag	Antal tillsyner			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Järnväg	154 ¹	129	150	44 357	32 465	35 342	288 032	251 665	235 615
Luftfart	12 142 ²	11 317 ²	10 197	210 033 ²	231 267	236 168	17 298	20 435	23 161
Sjöfart	2 752	2 795	2 135	63 014	67 504	72 124	22 898	24 152	33 782
Vägtrafik	4 403	10 335 ³	12 542	92 535	106 450	110 638	21 016	10 300	8 821
Summa	19 451	24 576	25 024	409 939	437 686	454 273	21 075	17 809	18 153

¹ Jämförelsetalet för 2016 har räknats om, eftersom vi från och med 2017 inte längre räknar granskning av organisationsförändringar som tillsyn.

² Medicinsk handläggning för luftfartscertifikat har omklassificerats till tillsyn. För 2016 har 9 191 ärenden och för 2017 har 7 745 ärenden klassificerats om. Orsaken är att merparten av den medicinska handläggningen är en granskning av flygläkarnas undersökningar.

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.

Kostnaderna för tillsyn utgjorde 18 procent av vår totala verksamhetskostnad. Ytterligare analys av utvecklingen redovisas under respektive trafikslag.

3.3.2 Trafikslagsövergripande aktiviteter

Förberedelse pågår för nya informationssäkerhetskrav och incidentrapportering i enlighet med NIS-direktivet

Europaparlamentet och rådet antog 2016 ett direktiv om åtgärder för en hög gemensam nivå på säkerhet i nätverk och informationssystem inom hela EU (NIS-direktivet). Syftet med direktivet är att skapa tillit och förtroende och att fastställa åtgärder för att uppnå en hög gemensam nivå på säkerheten i nätverk och informationssystem inom unionen. Därigenom ska den inre marknadens funktion förbättras.

Direktivet innebär att leverantörer av samhällsviktiga tjänster ska arbeta systematiskt med informationssäkerhet. De ska vidta säkerhetsåtgärder för att hantera risker och incidenter i nätverk och informationssystem som de är beroende av för att kunna tillhandahålla tjänsterna. NIS-lagen² som genomför NIS-direktivet i svensk rätt, trädde i kraft 2018.

Transportstyrelsen är utpekad tillsynsmyndighet och ska utöva tillsyn över leverantörer av samhällsviktiga verksamheter inom transportsektorn så att dessa uppfyller kraven på säkerhetsåtgärder och incidentrapportering.

Transportstyrelsen har gjort förberedelser för att bygga upp tillsynsverksamhet kopplad till detta nya uppdrag och har samverkat med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) i framtagandet av föreskrifter som hör ihop med den nya regleringen.

3.3.3 Järnväg

Tabell 23. Antal genomförda tillsyner inom järnvägsområdet 2016–2018

Antal tillsyner			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
154 ¹	129	150	44 357	32 465	35 342	288 032	251 665	235 615

¹ Jämförelsetalet 2016 har räknats om, eftersom vi från och med 2017 inte längre räknar granskning av organisationsförändringar som tillsyn.

Under 2018 fortsatte Transportstyrelsen med riktade och djupgående tillsyner med efterföljande kontroll av verksamhetsutövarnas åtgärder för att säkerställa en hög regelefterlevnad. Analys av antal och kostnader redovisas med prestationen nedan, se tabell 24.

Utgångspunkten i vår tillsyn är verksamhetsutövarnas ledningssystem för säkerhet, som omfattar rutiner för bland annat ledning och styrning, riskbedömning, övervakning och operativ drift. De utvalda prestationerna för tillsynen syftar 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, eftersom vår tillsyn bidrar till att de företag som bedriver verksamhet gör det på ett säkert sätt så att olyckor undviks.

² Lagen (2018:1174) om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster.

Tabell 24. Prestationer tillsynsverksamhet inom järnvägsområdet

Prestationer	Antal tillsyner			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Säkerhetstillsyn mot infrastrukturförvaltare	59	62	40	20 812	14 873	16 721	352 746	239 888	418 029
Säkerhetstillsyn mot järnvägsföretag	63 ¹	62	83	19 175	12 776	13 048	304 365	206 069	157 203

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

Antalet säkerhetstillsyner mot infrastrukturförvaltare är lägre, medan kostnaden är högre 2018 jämfört med tidigare år. Det beror på att tillsynerna som gjorts har varit mer djupgående och åtgärder har följts upp i större utsträckning med verifieringar på plats hos tillsynsobjekten.

Antalet säkerhetstillsyner mot järnvägsföretag ökade 2018. Bland annat ökade antalet tillsyner mot företag som transporterar farligt gods, eftersom vi har kunnat göra många tillsyner på samma ställe, till exempel på en bangård där det kommer in tåg från många olika aktörer. Detta leder till att ett besök förgrenar sig ut i många tillsyner. Kostnaderna för järnvägstillsyn år 2018 var precis som år 2017 lägre än år 2016 med anledning av att resurser har prioriterats till arbete med fjärde järnvägspaketet. Åren 2016–2018 har metoden för säkerhetstillsyn järnväg utvecklats, se nedan. De tillsyner som görs i dag är effektivare och kan göras med färre resurser utan försämrad kvalitet.

Säkerhetstillsynens nya metod verkar för en god säkerhetskultur hos järnvägsföretag

Transportstyrelsen beaktade under 2018 säkerhetskultur på ett djupare plan. Fokus låg på hur vi kan bli bättre på att genomföra intervjuer och belysa säkerhetskulturen vid tillsyn. Detta eftersom säkerhetskulturen är en viktig del i ett järnvägsföretags säkerhetsarbete. Transportstyrelsen har identifierat att företag som har en bra säkerhetskultur och aktivt arbetar med säkerhetskultur får positiv effekt på både lednings- och medarbetarnivå. Viljan att göra rätt ökar och förbättringsarbetet tar fart om brister eller felaktigheter används i ett lärande syfte. En hög och ständigt utvecklande säkerhetskultur är en av drivkrafterna i ett väl fungerande säkerhetsstyrningssystem.

Brister i Trafikverkets banavgiftssystem

I tillsynen av Trafikverkets banavgiftssystem fann vi ett antal brister. Den del av banavgifterna som ska spegla trafikens kostnader – spåravgiften – är för låg. Andra avgiftskomponenter har otydligt eller inget stöd i lagen, enligt Transportstyrelsen. Trafikverket måste också se till att banavgifternas utveckling är långsiktigare och förutsägbarare. Transportstyrelsen beslutade att Trafikverket ska ta fram en plan för hur de ska se till att

banavgiftssystemet lever upp till lagens krav. Trafikverket valde att överklaga beslutet men överklagan avslogs på alla punkter utom en: kravet på en långsiktig planering för avgiftssystemet.

Trafikverket har redovisat hur de tänker göra om banavgiftssystemet. På kort sikt kan förändringarna innebära utmaningar för marknaden. Godstrafiken kommer gradvis att få betala högre banavgifter, detta utöver den sedan tidigare planerade höjningen av avgifter som Trafikverket aviserade 2014. På längre sikt kommer förändringarna dock att göra det lättare att använda banavgifterna för att ge signaler till järnvägsföretag om val av fordon. Tyngre tåg sliter mer på banan och kräver därför större underhåll, vilket genererar högre kostnader för Trafikverket. Genom styrning av banavgifterna kommer företagen att få incitament att till exempel välja fordon som sliter mindre på banan. Avgiftssystemet kommer också att bli transparentare för marknadsaktörer.

Banavgifter är en viktig fråga för järnvägsbranschen och transportpolitiken. Trafikverket är den största infrastrukturförvaltaren i Sverige och deras avgifter påverkar en stor del av järnvägsmarknaden. Järnvägslagen ställer krav på hur banavgifterna ska vara utformade och det är Transportstyrelsens uppgift att granska avgifterna för att se till att de lever upp till lagens krav.

3.3.4 Luftfart

Tabell 25. Antal genomförda tillsyner inom luftfartsområdet 2016–2018

Antal tillsyner			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn(kronor)		
2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
12 142 ¹	11 317 ¹	10 197	210 033 ¹	231 267	236 168 ²	17 298	20 435	23 161

¹ Medicinsk handläggning för luftfartscertifikat har omklassificerats till tillsyn. För 2016 har 9 191 ärenden och för 2017 har 7 745 ärenden klassificerats om. Orsaken är att merparten av den medicinska handläggningen är en granskning av flygläkarnas undersökningar.

² Undervägsverksamheten (en route) utgör 67 procent av de totala tillsynskostnaderna inom luftfarten för 2018 och huvuddelen av detta är medlemsavgift till Eurocontrol.

Förändringen i antal jämfört med 2016 och 2017 beror på att tillståndsplikten för majoriteten av antalet drönare försvann i och med att ett nytt regelverk trädde i kraft under 2018. Därmed försvann även behovet av tillsyn av drönare.

Kostnaderna har ökat något jämfört med tidigare år, vilket till största delen förklaras av en allmän kostnadsökning. Vissa förändringar har skett, eftersom utbildningskostnaderna har varit högre än normalt. Samtidigt har kostnaderna för att hantera myndighetsavgiften minskat, då den togs bort under året.

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 26. Prestationer tillsynsverksamhet inom luftfartsområdet

Prestationer	Antal tillsyner			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Tillsyn av flygoperatörer	297	294	293	19 290	20 922 ¹	21 088	64 950	71 163	71 973
Tillsyn luftfartsskydd	164	202	160	10 138	11 888	11 864	61 820	58 851	74 150

¹ Kostnaderna för 2017 har uppdaterats för att inkludera kostnader för subventionerad verksamhet.

Tillsynen av flygoperatörer är i nivå med tidigare år. Under 2018 genomfördes samverkanstillsyner med Arbetsmiljöverket och inspektion av den nya operatören Norwegian Air Sweden AB. Samverkantillsynen med Arbetsmiljöverket har till syfte att skapa en överblick över och förståelse av påverkan av de flygoperativa regelverken och variationer i arbetsvillkor, hälsa och säkerhetsbeteende bland trafikpiloter. Brister identifierades i hur flygbolag åtgärdar och följer upp resultatet av de medarbetarundersökningar som de genomför, och effekter av arbetet är förbättrade procedurer mot kränkande särbehandling och ökad förmåga att analysera arbetsmiljörisker.

Totalt sett ligger kostnadsförändringen vad gäller tillsyn av flygoperatörer inom den normala variationen. Kostnaden för tillsyn av specialiserad flygverksamhet – tidigare bruksflyg – har ökat något, troligtvis till följd av ett nytt regelverk.

Antalet tillsyner inom luftfartsskydd har minskat. Det förklaras främst av färre tillsyner på kända avsändare jämfört med 2017. Det beror på att de kända avsändare som fick sitt tillstånd under 2013 måste förnya det, eftersom tillstånden är giltiga i 5 år. En förnyelse av tillståndet kan likställas med en tillsyn då alla delar av verksamheten granskas och vi har därför genomfört färre tillsyner under 2018.

Kostnaderna har ökat något jämfört med 2016, främst på grund av att flera tillsynsinsatserna mot flygplatser varit mer omfattande.

Avbruten upphandling av helikoptrar för akutsjukvård i extrem glesbygd

En landstingsupphandling av helikoptrar för akutsjukvård i extrem glesbygd har avbrutits. Den avbröts på grund av att det bara kommit in ett anbud och efter kontakter mellan den upphandlande parten och Transportstyrelsen. Vår rättsutredning visade att kraven i upphandlingen var felaktiga. Tjänsten som upphandlades ska enligt regelkraven utföras med tvåmotoriga helikoptrar men förfrågningsunderlaget ställde endast krav på enmotoriga. Upphandlingen drevs av tre landsting.

3.3.5 Sjöfart

Tabell 27. Antal genomförda tillsyner inom sjöfartsområdet 2016–2018

Antal tillsyner			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
2 752	2 795	2 135	63 014	67 504	72 124	22 898	24 152	33 782

Kostnaderna har ökat jämfört med 2017 på grund av ökade avskrivningskostnader för ett nytt it-system för egenkontroll.

De valda prestationerna i tabell 28 utgör de viktigaste delarna för att upprätthålla ett säkert och tillgängligt transportsystem.

Tabell 28. Prestationer tillsynsverksamhet inom sjöfartsområdet

Prestationer	Antal tillsyner			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Tillsyn av hamnar	169	330	264	2 628	2 881	3 230	15 552	8 730	12 235
Tillsyn av fartyg	1 037	820	544	28 157 ¹	31 294 ¹	34 508	27 152	38 163	63 434

¹ Kostnaderna för 2016 och 2017 har räknats om för att inkludera kostnader för subventionerad verksamhet.

Antalet tillsyner av hamnar varierar mellan åren beroende på tillsynsintervallen i hamnarnas tillstånd.

Under 2018 skedde en växling från periodisk tillsyn av fartyg med tidsbestämda intervall till riskbaserad tillsyn på samtliga fartyg som omfattas av det nya funktionsbaserade regelverket för nationell sjöfart. Det har medfört ett minskat antal tillsyner av fartyg totalt. Kostnaderna för 2018 ökade jämfört med 2017 på grund av ökade avskrivningskostnader för ett nytt it-system för egenkontroll, som det nämns mer om nedan.

Första delen genomförd av införandet av funktionsbaserade regler

Under 2018 infördes den första delen av det nya tillsynssystemet enligt de funktionsbaserade reglerna för nationell sjöfart. Denna del omfattade ungefär 800 fartyg som har krav på certifikat. Införandet innebär inte bara att de ska följa ett nytt regelverk utan även att inrapportering och verifiering av fartygsuppgifter samt avrapportering av självdeklaration sker i ett nytt it-system för egenkontroll, EKAN. Att reglerna är funktionsbaserade innebär att i stället för att tala om exakt hur något ska göras talar reglerna om vad som ska uppnås. Det medför att det ges utrymme för olika lösningar och ställer nya krav på bedömningen, där redare och myndighet ibland har olika uppfattning. För att effektivisera processen har vi utvecklat en utbildningsmodul för inspektörerna och tagit fram instruktioner för riskanalyser till redarna.

En sniffer på Öresundsbron ska hjälpa till i arbetet med oljepröver

För att kontrollera att reglerna om svavelhalter i bränsle följs ska medlemstaterna i EU ta prover och analysera marina bränslen både genom

dokumentationskontroll och oljepröver enligt det så kallade svaveldirektivet. Transportstyrelsen har tecknat ett avtal med Chalmers tekniska högskola om en så kallad sniffer som Chalmers har satt upp på Öresundsbron. Sniffen ska kunna identifiera fartyg som passerar bron och släpper ut förhöjda halter av svavel. Baserat på den informationen kan den riskbaserade tillsynen förbättras och prover kan tas på de fartyg som sniffen identifierar som riskobjekt. Under 2018 identifierades 2 fartyg med förhöjda värden; ingen av dessa gick dock till svensk hamn.

Fortsatt minskning av antal rapporter om avvikande bränslekvalitet

Det ställs krav på att fartygen analyserar den bunkerolja som levererats till dem. Om svavelhalten inte överensstämmer med den som leverantören angett på det så kallade bunkerkvittot, ska fartyget underrätta sin flaggstat om detta. Svenskflaggade fartyg ska vända sig till Transportstyrelsen. 11 fartyg lämnade under 2018 in rapport om avvikande bunkerqualität. Rapporterna visade endast på mindre avvikelser, med nivåer från 0,12 procent till 0,16 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.

Tillsyn över erkända organisationer

I och med att Transportstyrelsen delegerar myndighetsutövning till de erkända organisationerna har myndigheten en skyldighet att kontrollera att organisationerna utför uppdraget på ett effektivt sätt och i enlighet med gällande delegeringsavtal. Transportstyrelsen utför tillsynen genom revision av verksamheten vid organisationernas regionkontor samt genom inspektioner ombord på fartyg som anlitar erkända organisationer för tillsynen. Transportstyrelsen har hittills inte funnit några brister eller avvikelser som enskilt eller vid en sammantagen bedömning ger myndigheten anledning att säga upp något av delegeringsavtalen.

Under de senaste åren har Transportstyrelsen utökat möjligheterna för fartyg med svensk flagg att anlita erkända organisationer (klassificeringssällskap) i stället för myndigheten för den föreskrivna tillsynen. De erkända organisationerna har en världsomfattande representation som medför att rederier får flexiblare tillgång till inspektörer, oavsett var fartygen opererar eller byggs. Branschen har välkomnat utvecklingen och hittills har 86 fartyg utnyttjat möjligheten till fullo.

3.3.6 Vägtrafik

Tabell 29. Antal genomförda tillsyner inom vägtrafikområdet 2016–2018

Antal tillsyner			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
4 403	10 335 ¹	12 542	92 535	106 450	110 638	21 016	10 300	8 821

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.

Ökningen i antal och kostnader jämfört med tidigare år förklaras i prestationen yrkestrafik i tabell 30.

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 30. Prestationer tillsynsverksamhet inom vägtrafikområdet

Prestationer	Antal tillsyner			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Förarutbildning	407	356	353	14 602	16 216	13 550	35 876	45 550	38 385
Yrkestrafikföretag	2 984	9 139 ¹	11 036	19 072	25 611	29 754	6 391	2 802	2 696

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

2017 skapades ett kontaktformulär på vår webbplats för att förenkla inrapporteringen av brister i förarutbildningen. De anmälda bristerna förs in i det befintliga riskvärderingssystemet och ligger till grund för mer riktade insatser, vilket har lett till ett ökat antal mindre tillsyner. Samtidigt har vi genomfört färre stora tillsyner och det gör att kostnaderna är lägre, trots att det totala antalet tillsyner ligger kvar på samma nivå.

Den nya verksamheten redovisningscentraler för taxi har gett oss ett ökat urval för tillsyn av tillståndshavare för taxi. Därför har resurser omprioriterats från tillståndsprövning till tillsyn. Det har visat sig, via uppgifterna från redovisningscentralerna, att fler taxitillståndshavare än väntat inte uppfyller regelverket. Det föranledde fler tillsyner år 2018 än tidigare år, vilket bidragit till att antalet tillsyner gentemot yrkestrafikföretag totalt sett ökade. Omfördelningen av resurser tillsammans med ökade krav

på registrering och utbyte av information mellan medlemsstaterna gällande den yrkesmässiga trafiken har bidragit till högre kostnad

Försöksverksamhet för egenkontroll av tillsyn över trafikskolor och riskutbildare är genomförd

Ett arbete om egenkontroll för förarutbildare har genomförts under en treårsperiod och avslutades den 30 april 2018. Syftet med arbetet var att föreslå en metod för egenkontroll, pröva den föreslagna metoden i försöksverksamhet samt analysera och utvärdera försöken. Ett femtiotal riskutbildare och trafikskolor deltog. Samtliga deltagare som återkopplat är positiva till egenkontroll. En analys av provresultatet för trafikskolorna som deltagit, gentemot övriga trafikskolor, tyder på att det finns positiva effekter av att ha varit med i försöket.

Transportstyrelsen har inlett ett arbetssätt där tillståndshavarna uppmuntras att införa någon form av metod för egenkontroll i syfte att få företagen att själva upptäcka och åtgärda eventuella brister. Vi har börjat arbeta med systemtillsyn även om flertalet av våra regelverk ännu inte innehåller krav på att tillståndshavarna ska ha en dokumenterad metod för egenkontroll.

Myndighetssamverkan har lett till förbättrad poliskontroll om olaglig förarutbildning

Transportstyrelsen samverkar med andra myndigheter i syfte att skapa sunda konkurrensförhållanden inom förarutbildningen. Medverkande myndigheter är Trafikverket, Skatteverket, Ekobrottsmyndigheten och Polismyndigheten. Genom en ökad samverkan ökar möjligheterna att identifiera omfattningen av den olagliga förarutbildningen och arbeta för kraftfullare åtgärder.

Ett resultat av 2018 års samverkansmöten är att myndigheterna har genomfört en gemensam insats i Karlskrona, där polisen med hjälp av samverkande myndigheter kontrollerade ett tiotal fordon. Under kontrollerna framkom misstanke om att yrkesmässig förarutbildning bedrevs utan giltigt tillstånd. Efter insatsen har polisen i Blekinge rapporterat in flera personer för olovlig körning och tillåtande av olovlig körning eftersom giltigt handledarskap saknats. Polisen har i och med detta lagt in som rutin att kontrollera misstanke om olaglig förarutbildning i sitt dagliga arbete i trafiken.

Uppgifter från redovisningscentraler ökar vårt urval för tillsyn av tillståndshavare för taxi

Från och med 2018 ska samtliga besiktade taxametrar vara kopplade mot en redovisningscentral. Information från taxametererna ska föras över veckovis till en redovisningscentral för att kunna kontrolleras av Skatteverket. Om en taxitillståndshavare gör sig skyldig till upprepad underlåtenhet att överföra taxameteruppgifter, ska Transportstyrelsen återkalla tillståndet. Skatteverkets möjligheter för att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet

stärks i och med detta, vilket kommer att kunna bidra till en sundare konkurrens.

Under 2018 fick samtliga fem redovisningscentraler upplysningar om vårt tillsynsansvar samt information om gällande krav och regelverk. Information har samlats in om de tillståndshavare för taxi som är anslutna till respektive redovisningscentral. Implementeringen av dessa centraler har utökat vårt urval för kontroll, eftersom de tillhandahåller information om de taxitillståndshavare som inte uppfyller kraven. Vi gjorde under 2018 därför flera kontroller som ledde till ingripanden mot taxibolag som inte uppfyller regelverket inom yrkestrafiken och således inte bidrar till konkurrens på lika villkor.

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 31. Registerhållning 2016–2018

Trafikslag	Antal registerförda fordon och fartyg ¹			Total kostnad (tusen kronor)		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Järnväg ²	17 199	17 270	17 684	2 847	1 484	1 653
Luftfart	3 034	3 021	3 013	4 325	4 307	3 974
Sjöfart	9 284	9 072	8 769	12 091	13 033	16 594
Vägtrafik	10 905 173	11 282 753	11 447 155	1 317 394 ³	1 305 706 ³	1 156 005
Summa	10 934 690	11 312 116	11 476 621	1 336 657	1 324 530	1 178 226

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

² Antalet avser fullt godkända fordon i trafik.

³ Från och med 2018 ingår utfärdande och förnyelse av behörighetshandlingar och utlandsärenden körkort/förarbevis i tillståndsprövning för vägtrafik. Kostnaderna för 2016 och 2017 har räknats om med anledning av detta.

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. Kostnaderna för registerhållning utgjorde 46 procent av Transportstyrelsens totala verksamhetskostnad.

3.4.2 Järnväg

I fordonsregistret fanns 17 684 godkända fordon den 31 december 2018. Under året nyregistrerades 210 godkända fordon, medan 175 skrotades. Antalet järnvägsfordon i användning har vuxit de senaste åren. Jämfört med 2013 finns i dag tusentals fler fordon i drift. En möjlig förklaring till varför det är så kan vara att mer gods transporteras på järnväg i dag än tidigare år.

3.4.3 Luffart

Den 31 december 2018 fanns det 3 013 luftfartyg i luftfartygsregistret. De senaste åren har det skett en successiv minskning av antalet i registret.

Under 2018 nyregistrerades 94 luftfartyg och 102 avregistrerades. Exporter utgör den enskilt vanligaste orsaken till en avregistrering. Avregistreringar ger ökad kvalitet och tillförlitlighet av informationen i luftfartygsregistret, eftersom luftfartyg som till exempel exporterats eller skotats rensas bort.

Vid årsskiftet till 2019 fanns det 1 857 män och 50 kvinnor som var ägare till luftfartyg i luftfartygsregistret. Att det är en övervägande del män som äger fartyg kan ha att göra med att det historiskt sett varit män som i större omfattning intresserat sig för luftfartyg och som haft ekonomisk möjlighet att äga luftfartyg.

3.4.4 Sjöfart

Den 31 december 2018 fanns det totalt 8 769 fartyg registrerade i fartygsregistret. Under året nyregistrerades 250 fartyg, medan 553 fartyg avregistrerades.

Minskningen över tid av antalet registrerade fartyg 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 har därmed ökat kvaliteten och tillförlitligheten på informationen.

Ett nytt fartygsregistersystem har tagits i drift i samband med att ny lagstiftning för fartygsregistrering börjat tillämpas. Förändringen innebär att indelningen av fartyg i skepp och båtar ändrats: skepp är fartyg längre än 24 meter, till skillnad mot tidigare gräns om 12 x 4 meter. Båtar är fartyg som inte är skepp. De fartyg som var registrerade med inteckningar och maximalt 24 meter långa kommer att vara kvar i fartygsregistrets som skepp så länge som inteckningarna finns. Ointecknade skepp förs successivt över till fartygsregistrets båtdel om de är maximalt 24 meter fram till och med den 31 januari 2020 enligt en övergångsbestämmelse. Cirka 1 500 fartyg omfattas.

Trots ovanstående minskning ser det ut som om svensk sjöfart har en ökande tillströmning till fartygsregistret. Den har börjat synas under andra halvan av 2018. Nyligen gavs besked om att ett svenskt rederi både flaggar tillbaka tidigare svenskregistrerat tonnage och fartyg som inte varit svenska tidigare.

Den 31 december 2018 fanns det i registret 5 734 fartyg som ägdes av män, och av dessa fartyg var 2 345 registrerade som skepp och 3 389 som båtar. Det fanns vid samma tidpunkt 873 fartyg som ägdes av kvinnor, varav 533 skepp och 340 båtar. Att det är män som är i majoritet när det gäller fartygsägande har sannolikt historiska skäl.

3.4.5 Vägtrafik

Vägtrafikregistret (VTR) är det mest omfattande registret på Transportstyrelsen. VTR är ett samlingsnamn för flera verksamhetssystem som hanterar information och funktioner om fordon och förare. Registret innehåller uppgifter om cirka 11 450 000 fordon. Registret är grunden för den uppbördsverksamhet där Transportstyrelsen bland annat tar in fordonsskatter och trängselskatter för Skatteverkets räkning samt infrastrukturavgifter för Trafikverkets räkning.

Tabell 32. Fordon inom vägtrafik 2016–2018

Prestationer vägtrafik	Antal ¹		
	2016	2017	2018
Registerförda fordon	10 905 173	11 282 753	11 447 155
- varav avställda	2 715 489	2 816 894	2 894 658
- varav avregistrerade	653 375	769 575	765 678
- varav i trafik	7 536 309	7 696 284	7 786 819
Antal genomförda ägarbyten under året	3 862 948	3 830 831	3 864 676
Antal genomförda avregistreringar av fordon	279 791	302 893	365 243
Antal fordon tagna i trafik första gången	559 728	574 220	537 261

¹ I de datauttag från vägtrafikregistret som uppgifterna i tabellen bygger på är inga person- eller organisationsnummer inkluderade. Förändringar i datauttagen kräver systemutveckling. Eftersom personuppgifter saknas i uttagen, kan ingen könsuppdelad statistik redovisas.

Ökningen av registerförda fordon i VTR beror på att det nyregistreras fler fordon än det avregistreras. Det märks även att antalet fordon i trafik ökar år för år, vilket troligen kan kopplas till folkökningen och det ekonomiska läget.

Andelen ägarbyten som genomfördes under 2018 via auktoriserade bilhandlare eller någon av våra digitala tjänster ligger på 73 procent jämfört med 69 procent 2016 och 70 procent 2017.

Tabell 33. Utveckling av prestationer 2016–2018

Prestationer	Antal skattebeslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/antal (kronor)		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Fordonsskatt	8 499 864	8 666 669	8 796 920	51 654	67 666	60 928	6	8	7
Trängselskatt Stockholm	7 243 523	7 526 828	7 454 689	103 315	121 110	71 481	14	16	10
Trängselskatt Göteborg	5 919 245	6 005 089	5 952 320	129 641	148 362	98 959	22	25	17
Infrastruktur- avgifter, Motala	800 834	813 573	839 879	2 661	2 350	2 363	3	3	3
Infrastruktur- avgifter, Sundsvall	1 040 796	1 076 939	1 100 885	3 610	3 425	3 463	3	3	3

De högre kostnaderna för hantering av fordonsskatt och trängselskatt 2017 berodde på en omvärdering av pågående utvecklingsprojekt. Avskrivningskostnaderna för trängselskattesystemet minskade kraftigt 2018, eftersom stora delar av systemet då skrevs av. I övrigt är förändringarna av antalet beslut inom uppbördsverksamheten marginella.

Införandet av bonus malus-system gick enligt plan

Under sommaren 2018 infördes bonus malus-systemet för fordonsskatten och samtidigt upphörde supermiljöbilspremien. Malus innebär en förhöjd fordonsskatt under de tre första åren för bensin- och dieseldrivna personbilar klass I och II (husbilar), lätta bussar och lätta lastbilar. Bonus innebär en klimatbonus för fordon med mycket låga utsläpp.

Malusinförandet gick planenligt och de första utbetalningarna av bonus kommer att ske 2019. Införandet har därmed inte haft någon påverkan på antalet beslut om fordonsskatt. Det har dock skett en del ägarbyten av de bonusberättigade fordonen, vilket innebär att dessa inte kommer att få någon bonus på grund av karensreglerna. Vidare har vi konstaterat att vissa fordon som drivs av fordonsgas inte omfattas av klimatbonusen. Det gäller fordon som har efterkonverterats, vilket berör cirka 25 procent av gasbilarna. Transportstyrelsen har varit i kontakt med Miljö- och energidepartementet och lämnat förslag på åtgärd.

Ingen förändring av antalet beslut på grund av Backaundantaget

Beslutet om ett undantag från trängselskatt för boende i Backaområdet i Göteborg – det så kallade Backaundantaget – fattades redan 2016. Backaundantaget började gälla den 1 maj 2018 och införandet gick enligt plan. Undantaget har inte lett till någon förändring i antalet beslut eftersom samtliga passager för ett fordon under en månad ingår i ett och samma beslut.

Ny struktur för registreringsnummer

Transportstyrelsen har infört en ny struktur för registreringsnummer för att säkerställa tillgången till kombinationer. Den nya strukturen består av tre

bokstäver, två siffror och sista tecknet är antingen en siffra eller bokstav. Den första registreringsskylten med den nya strukturen tillverkas i januari 2019.

Avisering av trängselskatt och infrastrukturavgifter via Mina meddelanden

I januari började vi avisera trängselskatte- och infrastrukturavgiftsbeslut digitalt via e-tjänsten Mina meddelanden. Tilläggsavgifterna och förseningsavgifterna har ökat kraftigt från och med mars som följd av införandet, eftersom en del mottagare inte uppfattat att de fått en avisering eller missat att meddelandet de fått innehållit flera aviseringar. Olika insatser pågår för att underlätta för medborgarna att genomföra sina betalningar, bland annat informationsutskick.

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.

Tabell 34. Telefoni inom fordonsfrågor. Jämförelse 2016–2018

Mått/period	2016	2017	2018
Anrop per år	1 451 277	1 439 685	1 466 634
Besvarade per år	1 276 417	1 202 182	1 127 443
Besvarandegrad ¹	88 %	84 %	77 %
Medelväntetid	3.30	4.49	6.36

¹ Antal besvarade samtal i förhållande till totalt inkomna anrop.

Besvarandegraden har sjunkit i förhållande till föregående år, eftersom vi behövt lägga mer resurser på handläggning i stället för på telefoni. Vi bedömer att det i huvudsak beror på två saker:

- Den manuella bildgranskningen av trängselskatte- och infrastrukturavgiftspassager krävde väsentligt mer tid än vanligt under början av året. Skälet till det var prestandaproblem i systemet.
- När trängselskatte- och infrastrukturavgiftsbesluten började aviseras via Mina meddelanden, förde det med sig att kundtjänsten fick avsevärt fler ärenden att hantera bland annat på grund av ett kraftigt ökat antal försenings- och tilläggsavgifter. Efter sommaren och insatserna som gjorts har vi lärt oss hantera följderna av aviseringen via Mina meddelanden på ett bättre sätt.

3.5 Redovisning av avgiftsbelagd verksamhet

Den avgiftsbelagda verksamheten delas in i avgifter som disponeras och avgifter som inte disponeras av myndigheten. Delen som avser avgifter som inte disponeras delas upp i avgifter med krav på full kostnadstäckning och avgifter med undantag från krav på full kostnadstäckning.

3.5.1 Analys av Transportstyrelsens avgiftsbelagda verksamhet där intäkterna disponeras

Tabell 35. Avgifter som disponeras

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans	Budget intäkter	Budget kostnader	Resultat
Offentligrättslig verksamhet								
Tillsyn flygtrafiktjänst	-22 432	46 707	34 851	11 856	-10 576	26 500	26 500	0
Adm. GAS-systemet	0	3 136	3 136	0	0	5 500	5 500	0
Adm. felparkeringsavgifter	0	23 711	23 711	0	0	24 000	24 000	0
Adm. infrastrukturavgifter	0	5 826	5 826	0	0	7 000	7 000	0
Summa	-22 432	79 379	67 523	11 856	-10 576	63 000	63 000	0
Avgiftsfinansierade transfereringar								
GAS ¹	-51 865	870 914	779 806	91 108	39 242	898 000	859 000	39 000
CNS ²	0	66 822	66 822	0	0	70 000	70 000	0
Medlemsavgift Eurocontrol	0	122 553	122 553	0	0	123 000	123 000	0
Infrastrukturavgifter Motala	0	18 557	18 557	0	0	14 000	14 000	0
Infrastrukturavgifter Sundsvall	0	31 415	31 415	0	0	43 000	43 000	0
Försäljning personliga skyltar	0	13 648	13 648	0	0	15 000	15 000	0
Summa	-51 865	1 123 909	1 032 801	91 108	39 242	1 163 000	1 124 000	39 000
Uppdragsverksamhet								
Informationsuttag	17 335	58 782	67 181	-8 399	8 937	75 000	80 000	-5 000
Övriga uppdrag	13 202	13 780	15 499	-1 719	11 483	12 000	12 000	0
Summa	30 538	72 563	82 680	-10 118	20 420	87 000	92 000	-5 000
Summa offentligrättsliga avgifter som disponeras	-43 759	1 275 851	1 183 005	92 846	49 087	1 313 000	1 279 000	34 000

¹ Gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av flygpassagerare och deras bagage.

² Kommunikationsutrustning inom flygtrafiktjänst, Communication Navigation and Surveillance.

I tabellen ovan presenteras resultatet av de verksamheter där Transportstyrelsen disponerar avgiftsintäkterna. Verksamheterna delas upp i

- offentligrättslig verksamhet
- avgiftsfinansierade transfereringar
- uppdragsverksamhet.

Offentligrättslig verksamhet

För tillsyn flygtrafiktjänst är såväl kostnader som intäkter högre än beräknat. Avvikelsen på kostnadssidan beror på ett betydligt mer omfattande

internationellt regelarbete till följd av förordningsändringar. Med ett ingående underskott – vilket inte fanns med i planeringen – har hela intäkten från Eurocontrol balanserat resultatet. Det gör att intäkterna för 2018 är högre än planerat.

Transportstyrelsens kostnader för administration av det gemensamma avgiftsutjämningsystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS) är lägre än budgeterat. Detta på grund av att de totala kostnaderna för GAS som presenteras under Avgiftsfinansierade transfereringar i tabell 35 också har varit lägre, vilket främst beror på en av flygplatsernas senarelagda investeringar.

Transportstyrelsen disponerar även intäkter från felparkeringsavgifter som tas ut för kommunernas räkning. Av de inbetalda felparkeringsavgifterna behåller staten en fastställd del för att täcka myndigheternas kostnader. Vi disponerar den del av statens intäkter som behövs för att täcka utgifter för administrationen, medan resterande del redovisas mot inkomstitel. Årets kostnader visar en mindre avvikelse från det som planerats.

Inkomster från infrastrukturavgifter disponeras för system- och administrationsutgifter förknippade med avgiftsupptaget. Resterande inkomster förs till Trafikverkets räntekonto hos Riksgäldskontoret. Under 2018 var volymerna av infrastrukturavgifterna lägre än beräknat – framför allt över Sundsvallsfjärden – vilket gör att även våra administrationskostnader blir lägre.

Avgiftsfinansierade transfereringar inom luftfart och vägtrafik

På luftfartsområdet disponerar Transportstyrelsen intäkter av transfereringskaraktär från GAS-systemet, flygplatsers utrustningskostnader för kommunikation, navigation och övervakning inom flygtrafikledningstjänst (Communication, Navigation och Surveillance, CNS) och undervägsverksamheten (flygtrafiktjänst en route).

Resultatet för 2018 visar på ett stort överskott vad gäller GAS. Överskottet är större än vad vi har räknat med i budgeten. Utfallet visar betydligt lägre kostnader än budgeterat, vilket beror främst på en senareläggning av planerade investeringar på en av flygplatserna. Dessutom har en omvärdering gjorts av en fordran som avser tidigare år, vilket gör att resultatet avviker ytterligare. De lägre intäkterna beror sannolikt på en allmän avmattning i konjunkturen som gjort att flygandet minskat. Införandet av flygskatt, färre avgångar och ett flygbolags konkurs kan också ha påverkat flygandet.

Inom vägtrafik disponerar Transportstyrelsen intäkter av transfereringskaraktär i form av infrastrukturavgifter som tas ut på vägbroarna över Motalaviken respektive Sundsvallsfjärden. Även avgifter

för personliga skyltar tas ut. Avgifterna tas ut för Trafikverkets räkning och intäkterna förs, efter avdrag för våra kostnader, över till Trafikverket. Vår budget bygger på prognos från Trafikverket och utfallet för 2018 visar på en avvikelse för båda infrastrukturavgifterna.

Lägre utfall än planerat inom uppdragsverksamheten

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 avgifter sänkts tidigare år, vilket gör att det ackumulerade resultatet minskat ytterligare. Anledningen till de lägre intäkterna 2018 är senareläggning av avgiftshöjningar, medan avvikelsen på kostnadssidan beror främst på lägre it-kostnader.

Övriga uppdrag består bland annat av sms-tjänsten Vem äger fordonet, där Transportstyrelsen tar ut en avgift för varje fråga. Volymen har varit högre än planerat, vilket leder till såväl högre intäkter som kostnader.

Sedan 2016 omfattar övriga uppdrag även viss verksamhet inom luftfart. Vi samarbetar med utländska myndigheter och organisationer rörande typcertifiering. Denna verksamhet gick under året enligt plan.

3.5.2 Analys av Transportstyrelsens resultat för avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna inte disponeras

Avgifter med krav på full kostnadstäckning

Tabell 36. Offentligrättsliga avgifter som ej disponeras – offentligrättslig verksamhet med krav på full kostnadstäckning

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans	Budget intäkter	Budget kostnader	Resultat
Vägtrafik	213 090	953 331	1 150 365	-197 035	16 056	980 000	1 164 000	-184 000
Järnväg	14 400	61 381	48 530	12 851	27 251	67 000	63 000	4 000
Sjöfart	17 064	21 355	26 809	-5 454	11 609	22 000	27 000	-5 000
Luftfart	96 052	108 450	139 056	-30 606	65 446	125 000	132 000	-7 000
Summa	340 605	1 144 517	1 364 761	-220 244	120 362	1 194 000	1 386 000	-192 000

För huvuddelen av myndighetens avgiftsbelagda verksamhet redovisas avgifterna mot inkomstitel på statens budget.

Merparten av Transportstyrelsens avgifter har krav på full kostnadstäckning, vilket innebär att verksamhetens samtliga kostnader ska täckas av avgiftsintäkter. Intäkter och kostnader ska därmed över tid vara i balans, inklusive det ackumulerade resultatet.

Lägre underskott än planerat inom vägtrafik

Inom vägtrafikområdet finns ett ingående överskott, framför allt avseende körkort och vägtrafikregisteravgiften, och ett underskott har budgeterats för

att nå balans. Resultat för 2018 visar ett större underskott än budgeterat, vilket beror på lägre intäkter. De lägre intäkterna beror i sin tur på att ändringen i avgiftsstrukturen, där vi gått över till en enda avgift inom körkort, inte helt slagit igenom ekonomiskt. Avvikelsen på kostnadssidan inom trafikslaget finns huvudsakligen inom it-området, där resursförbrukningen varit lägre än budgeterat. Med något högre underskott än beräknat kommer en balans att nås snabbare.

Arbetet med att införliva fjärde järnvägspaketet kräver fortfarande resurser

Järnvägsområdet visar totalt sett lägre kostnader än budgeterat, eftersom budgeten inte tog hänsyn till lägre kostnader som är följderna av minskade resurser. Kostnaderna är lägre inom framför allt tillsyn, eftersom delar av resurserna prioriterats till arbetet med fjärde järnvägspaketet under 2018. Vid ingången av året fanns ett ackumulerat överskott, som under året fortsatte att växa. Vi följer resultatutvecklingen och planerar att genomföra avgiftsjusteringar längre fram för att nå balans.

Det är även något lägre intäkter än planerat, vilket beror på lägre antal tillståndshavare än planerat.

Resultatet inom sjöfartsområdet är enligt plan

Huvuddelen av avgifterna inom sjöfarten har inte krav på full kostnadstäckning. Den del som har krav på full kostnadstäckning går i stort enligt plan. Resultatet för 2018 visar ett underskott, vilket är enligt planen eftersom det vid ingången av året fanns ett överskott att balansera.

Minskat överskott inom luftfarten

Luftfartsområdet är budgeterat med underskott för att balansera det överskott som tidigare har byggts upp. Utfallet visar ett resultat som är lägre än budgeterat till följd av lägre intäkter och högre kostnader.

De högre kostnaderna finns inom flera områden, vilket bland annat beror på en större verksamhet inom luftfartsskydd och registerkontroll. De lägre intäkterna beror främst på en del felaktiga antaganden i budgeten, men även förändringar i regelverket kring drönare har medfört att färre drönare är tillståndspliktiga.

Avgifter utan krav på full kostnadstäckning

För vissa områden – där ett avgiftsuttag som uppnår full kostnadstäckning riskerar att få stora negativa konsekvenser för hela eller delar av branscher – har vi möjlighet att sätta avgifter som inte täcker kostnaderna. Det avser framför allt viss tillsyn inom luftfart, tillsyn och registerhållning inom sjöfart samt en del avgifter inom järnväg. För dessa finns därmed inget krav på att intäkter och kostnader ska balansera över tid.

Tabell 37 Offentligrättsliga avgifter som ej disponeras – offentligrättslig verksamhet utan krav på full kostnadstäckning

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans	Budget intäkter	Budget kostnader	Resultat
Vägtrafik	-10 659	0	0	0	-10 659	0	0	0
Järnväg	-16 327	357	6 044	-5 687	-22 014	0	9 000	-9 000
Sjöfart	-9 888	29 350	53 179	-23 829	-33 717	26 000	46 000	-20 000
Luffart	-18 669	15 648	33 342	-17 694	-36 363	17 000	44 000	-27 000
Summa	-55 544	45 355	92 565	-47 210	-102 754	43 000	99 000	-56 000

Intäkter som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen

Förutom de avgiftsintäkter som ingår i tabell 36 och tabell 37 redovisar Transportstyrelsen ytterligare avgifter mot inkomstitel som inte motsvaras av någon verksamhetskostnad. Det avser framför allt statens del av felparkeringsavgifterna, restavgifter och dröjsmålsavgifter samt överträdelseavgifter.

Tabell 38. Intäkter som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader ¹	Resultat	Utgående balans	Budget intäkter	Budget kostnader ¹	Resultat
Överskott undervägsavgifter	0	0	0	0	0	17 000	17 000	0
Felparkeringsavgifter	0	73 333	73 333	0	0	68 000	68 000	0
Rest- och dröjsmålsavgifter	0	82 397	82 397	0	0	78 000	78 000	0
Överlastavgifter	0	10 381	10 381	0	0	5 000	5 000	0
Överträdelse kör- och vilotider	0	27 793	27 793	0	0	24 000	24 000	0
Överträdelse cabotage	0	0	0	0	0	200	200	0
Summa	0	193 905	193 905	0	0	192 200	192 200	0

¹ Kostnaderna i tabellen motsvaras av de medel som tillförts statens budget på inkomstitel.

3.6 Medarbetare och kompetens

För vårt uppdrag är det avgörande att Transportstyrelsen har medarbetare med rätt kompetens, medarbetare som trivs och känner engagemang för uppdraget och som både vill och ges möjlighet att utvecklas. För att säkerställa en god kompetensförsörjning är omvärldskunskap, analyser, planering, utveckling och uppföljning centrala uppgifter för myndigheten som arbetsgivare.

3.6.1 Kompetensförsörjning

Utveckling av den strategiska kompetensförsörjningen för att trygga framtida kompetens

Transportstyrelsen har arbetat med kompetensanalyser för att effektivisera kompetensförsörjningsprocessen. Det har resulterat i utvecklingsplaner som omsatts i konkreta aktiviteter med utgångspunkt i verksamhetens kort- och långsiktiga behov.

Ett nytt it-stöd för kompetensplanering har implementerats, vilket ger både chefer och medarbetare ett bättre stöd i genomförandet av olika kompetensinsatser. Systemet möjliggör kopplingar mellan kompetensförsörjningsplaner, kompetensprofiler och individuella insatser samt bidrar till en effektivare planering och uppföljning.

Utöver utbildningsverksamhet och chefs- och ledarutvecklingsprogram har Transportstyrelsen även förstärkt kompetensförsörjningsarbetet genom vårt lokala avtal om omställning. Arbetet är partsgemensamt och syftar primärt till att underlätta kompetensväxling för grupper och enskilda. Detta arbete har lett till beslutade insatser för olika grupper.

Inom rekryteringen har Transportstyrelsen fokuserat på att hitta alternativa rekryteringsvägar och utveckla marknadsföringen av myndigheten genom att utöka användandet av sociala media och riktade kampanjer mot till exempel universitet och högskolor. Även löneanalys och konsekvensen av denna är en del i att stärka myndigheten som en attraktiv arbetsgivare.

Ett aktivt arbete med värderingar påverkar attraktiviteten som arbetsgivare. Vi har arbetat med vårt förhållningssätt genom att öka medvetenheten om diskriminering, trakasserier och mobbing på arbetsplatsen. Det sker genom dialog på arbetsplatsträffar, chefsmöten, seminarier och föreläsningar. Vår arbetsmiljöundersökning 2018 visar att Transportstyrelsen har färre personer som upplever sig utsatta för negativa beteenden jämfört med tidigare undersökningar.

Statlig samverkan ger resultat

Kompetensförsörjningsfrågan är en central strategisk fråga för staten som helhet. Transportstyrelsen har i sektorsnätverket på Arbetsgivarverket lyft behovet av att stärka det gemensamma statliga samarbetet och dialogen kring de centrala frågorna. Det rör såväl lönebildning och villkor som attraktivitet i övrigt. Andra statligt gemensamma aktiviteter såsom chefsstöd genom dialoggrupper, mentorprogram och chefsutvecklings-programmet SCIS (Statliga chefer i samverkan) ger positiva signaler och nöjda deltagare. Detta i sig stärker ledarskapet, vilket är en viktig del i upplevd attraktivitet.

Transportstyrelsen arbetar med ett samlat grepp kring regeringsuppdragen Praktik i staten och Moderna beredskapsjobb som en del av kompetensförsörjningen men också för att bidra till en positiv bild av staten som arbetsgivare. Vi vill ta tillvara på och skapa förutsättningar för utveckling av kompetens som är relevant för myndigheten och öka möjligheterna till breddat rekryteringsunderlag vid kommande anställningsbehov. Vi har tillsvidareanställt personer ur dessa grupper.

3.6.2 Anställda och personalomsättning

Tabell 39. Antal anställda (tillsvidareanställda och visstidsanställda) 2016–2018

Antal anställda per 31 december	Tillsvidareanställda			Visstidsanställda		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Antal totalt	1 891	1 922	1 921	78	31	16
Antal kvinnor	1 053	1 052	1 062	50	15	7
Antal män	838	870	859	28	16	9
Andel kvinnor	56 %	55 %	55 %	64 %	48 %	44 %
Andel män	44 %	45 %	45 %	36 %	52 %	56 %

Vid utgången av 2018 hade Transportstyrelsen 1 921 medarbetare, vilket är i nivå med föregående år. Antalet visstidsanställda har minskat under de senaste tre åren och uppgick till endast 16 personer under 2018.

Personalomsättningen visar hur många personer som slutat 2018 i förhållande till antalet anställda. Totalt slutade 205 personer, varav 36 avgick med ålderspension. Det ger en personalomsättning på 11 procent, vilket är en mindre ökning mot året innan (10 procent).

Transportstyrelsens personalomsättning ligger i nivå med staten i övrigt. Inom vissa verksamhetsområden är omsättningen högre, eftersom vi konkurrerar med andra arbetsgivare på områden där det pågår nyetablering eller utökning av myndighetsuppdrag. Störst är ökningen inom it-området, där personalomsättningen var 17 procent.

Rörligheten inverkar på arbetsmiljön genom att fler vakanser uppstår och antalet rekryteringar ökar, vilket i sin tur leder till ökad arbetsbelastning för

både medarbetare och chefer. Det har också lett till en högre andel tillförordnade chefer än normalt, vilket har skapat särskilda utmaningar då förväntningarna är höga på leveranser och verksamhetsutveckling.

Transportstyrelsen har i delar av verksamheten medvetet minskat antalet visstidsanställda till förmån för tillsvidareanställningar men har också sökt andra lösningar på tillfälliga personalbehov under till exempel semestertider. Det inverkar positivt på stabiliteten i verksamheten, samtidigt som det effektiviserar personalförsörjningen genom att mindre resurser behöver läggas på rekrytering.

Tabell 40. Transportstyrelsens chefer 2016–2018

Chefer per 31 december	2016	2017	2018
Kvinnor	78 (55 %)	70 (51 %)	73 (52 %)
Män	64 (45 %)	69 (49 %)	67 (48 %)
Totalt	142	139	140

Könsfördelningen mellan kvinnor och män i chefsgruppen är fortsatt jämn.

Tabell 41. Medelålder 2016–2018

Medelålder	2016	2017	2018
Kvinnor	45,6	45,8	44,7
Män	46,2	46,1	45,6

Tabell 42. Åldersfördelning 2016–2018

Åldersfördelning per 31 december	Kvinnor			Män		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018
20–29	132	109	102	90	71	68
30–39	264	267	263	209	199	185
40–49	327	304	326	266	281	287
50–59	259	255	258	209	220	221
60–65	115	115	116	89	96	103
66–	6	2	4	3	3	4

Medelåldern har sjunkit något jämfört med tidigare år. När det gäller åldersfördelningen så ligger den i princip på samma nivå som föregående år.

3.6.3 Sjukfrånvaro

Som arbetsgivare behöver Transportstyrelsen ha ett helhetsperspektiv när det gäller vilka förutsättningar vi skapar för ett hållbart arbetsliv. Även arbetslivet ska främja den enskildes hälsa.

Tabell 43. Personalens sjukfrånvaro i procent 2016–2018

	2016	2017 ¹	2018
Total sjukfrånvaro	5,2	4,8	4,7
Andel av total sjukfrånvaro som varat längre än 60 dagar	48,5	39,7	43,7
Total frånvaro, kvinnor	6,6	6,2	5,9
Total frånvaro, män	3,5	3,1	3,2
Total frånvaro, anställda –29 år	3,8	4,4	3,9
Total frånvaro, anställda 30–49 år	4,9	4,7	4,6
Total frånvaro, anställda 50 år–	6,2	5,2	4,9

¹ Uppgifterna om sjukfrånvaro i årsredovisningen 2017 är felaktiga på grund av ett konverteringsfel när data fördes över från Transportstyrelsen till Statens servicecenter vid överlämningen av lönehanteringen. De reviderade uppgifterna i tabellen ovan bygger på sammanfogade uppgifter från både Transportstyrelsen och Statens servicecenter.

Sjukfrånvaron har minskat något jämfört med föregående år. Positivt är också att kvinnornas sjukfrånvaro minskar tydligt.

Långtidssjukskrivningarna har däremot ökat och berör huvudsakligen kvinnor 30–49 år.

Åtgärder för att minska sjukfrånvaron

Enligt regleringsbrevet för 2018 ska Transportstyrelsen redovisa de åtgärder som vidtagits för att minska sjukfrånvaron.

Forskning har visat ett tydligt samband mellan upprepad korttidssjukfrånvaro och risk för långtidssjukfrånvaro. Transportstyrelsen har därför fokuserat på 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.

Vi följer upp samtliga medarbetare som har sjukfrånvaro över två veckor för att planera för eventuella insatser. Eftersom korttidsfrånvaro är vanligast i våra kundtjänster, har vi särskilt fokuserat på att följa upp medarbetare med upprepad korttidsfrånvaro om vad orsaken till denna är. Syftet är att klargöra vilket stöd arbetsgivaren eventuellt kan ge för att underlätta för den enskilde. Våra verktyg för chefsstöd har utvecklats genom bland annat strukturerade samtalsstöd till chefer i samband med sjukfrånvaro och rehabilitering. Ett aktivt arbete kring att höja kunskap och förmåga vad gäller frågor som rör hälsa eller risk för ohälsa har resulterat i utbildningsinsatser i konflikthantering, tidiga signaler på stress och balans i arbetslivet för chefer, arbetsgrupper och skyddsombud.

Vi fortsätter att utveckla samarbetet med företagshälsan kring nya tjänster för proaktivt arbete och rehabilitering. Även hälsorelaterade aktiviteter erbjuds som komplement till att främja hälsan på arbetsplatsen.

3.7 Övrig återrapportering

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

3.7.1 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. Transportstyrelsen ska verka för en väl fungerande och effektiv transportmarknad. Uppdraget innebär att analyser görs för olika transportmarknaders funktionssätt för att se kvaliteter och brister, och åtgärdsförslag tas fram. Vi för också en löpande dialog med Konkurrensverket och Konsumentverket.

Nedan redovisas några exempel på aktiviteter som har genomförts under 2018.

Utbudet av intermodala passagerartransporter är begränsat

Vi har tagit fram en rapport om utbudet av intermodala passagerartransporter som bygger på litteraturstudier och telefonintervjuer med infrastrukturförvaltare, operatörer, företrädare för resenärer och Konsumentverket. Rapporten visar att utbudet av intermodala passagerartransporter är begränsat. Det förklaras sannolikt av demografiska och geografiska faktorer. Vi behöver fokusera på det intermodala perspektivet i än högre utsträckning än i dag, inte minst i förhållande till villkor för resenärer. Rapporten framför också att det verkar behövas en part som samordnar och målstyr utvecklingen för intermodala resor. Annars riskerar utvecklingen att bli spretig.

Viktigt att upprätthålla flygtrafiken vid en hård brexit

Vi har publicerat en rapport som beskriver hur en hård brexit kan komma att påverka luftfarten, såväl vad gäller påverkan på branschen som Transportstyrelsen. Rapporten bygger huvudsakligen på synpunkter från branschaktörer och Transportstyrelsens egna bedömningar. Slutsatserna är att det bland annat är viktigt att i förhandlingarna om brexit prioritera att de certifikat, tillstånd och licenser som gäller får fortsatt giltighet även efter en genomförd brexit. En hård brexit kommer att medföra ett ökat tryck på Transportstyrelsens verksamhet att klara de förändringar som ett brittiskt EU-utträde innebär för aktörerna inom luftfarten. Samtidigt gör vi bedömningen att en hård brexit kommer att kunna hanteras utan större olägenheter för branschen.

En första analys efter flygskattens införande visar på ett minskat resande

2018 började Sverige ta ut en flygskatt per avresande passagerare på svenska flygplatser. Vi har analyserat flygtrafikutvecklingen det första halvåret som flygskatten funnits. Utfallet av trafikutvecklingen jämförs med utfallet motsvarande perioder de fem föregående åren och en prognos har gjorts för framtida utveckling.

Vi konstaterar att antalet passagerare minskat för 2018 jämfört med samma period föregående år, och framför allt inrikestrafiken visar ett minskat antal passagerare. Trafiken till Europa visar avtagande tillväxt jämfört med samma period 2017. Samtidigt har vissa flygplatser och linjer ökat antalet passagerare och antalet avgångar. Trafiken till länder utanför Europa ökade 2018, och utvecklingen verkar inte avvika från tidigare mönster. I rapporten drar vi slutsatsen att det lägre antalet passagerare sannolikt till viss del beror på införandet av flygskatten, men att det också finns andra faktorer som påverkar utvecklingen:

- minskat utbud inom inrikestrafiken på grund av att ett flygbolag lagts ner
- minskat antal avgångar.

Rapporten är en första analys av flygmarknaden efter införandet av flygskatten. För att vi ska kunna göra relevanta analyser i fortsättningen behövs förbättrad prisstatistik och bättre kunskaper om resenärers priskänslighet.

Ökade avgifter inom sjöfarten 2008–2017

De avgifter branschen betalar inom olika områden till statliga myndigheter anses ofta vara en av de faktorer som påverkar sjöfartens konkurrensförmåga. Vi genomförde under 2018 en utredning där utvecklingen av de tre större statliga avgifterna för sjöfarten under perioden 2008–2017 identifierades och beskrevs: Transportstyrelsens tillsynsavgift och Sjöfartsverkets lotsavgift respektive farledsavgift.

Under tidsperioden har strukturen för såväl tillsynsavgiften som farledsavgiften förändrats till viss del. Tillsynsavgiften har övergått från att vara en löpande avgift som beräknades utifrån en timtaxa till att bli en fast avgift med olika nivåer för olika kategorier av fartyg. Farledsavgiftens miljödifferential har förändrats. Kraven för att få minskad avgift tack vare kvävereducering har blivit hårdare. Möjligheten att få minskad avgift genom svavelreducering togs bort i samband med införandet av svaveldirektivet, och svavelutsläppen reducerades därigenom.

Tillsynsavgiften har ökat i varierande grad för alla kategorier under perioden. Ökningen beror på krav på att avgiften ska täcka de kostnader som Transportstyrelsen har för tillsynen.

Lotsavgiften har också höjts, vilket beror på krav på kostnadstäckning och minskade möjligheter till korsfinansiering inom Sjöfartsverkets verksamhet. Den del av farledsavgiften som varierar med fartygets storlek har höjts för kryssningsfartyg men sänkts för övriga fartyg. Den del som baseras på gods har höjts för så kallat lågvärdigt gods och sänkts för allt övrigt gods.

Ny kundmätning om fordonsbesiktning visar på en något lägre kundnöjdhet

Våren 2010 genomförde Transportstyrelsen en konsumentundersökning för att ta reda på hur fordonsägarna upplevde den då monopoliserade besiktningensmarknaden. Undersökningen var tänkt som en nollmätning för att över tid kunna mäta kundnöjdheten på den omreglerade fordonsbesiktningensmarknaden.

2018 redovisade Transportstyrelsen en ny rapport med underlag från de undersökningar som vi gjorde under 2017. Rapporten visar att 87 procent av de som svarade är mycket nöjda med fordonsbesiktningen. Jämfört med 2010 års mätning har den totala nöjdheten minskat något. Ungefär 6 procentenheter färre är mycket nöjda i dag jämfört med mätningen 2010. Överlag är de som besiktat sina fordon nöjda med samtliga delar i besiktningensprocessen från bokning till själva besiktningen. Enda undantaget är pris, som precis som i nollmätningen 2010 får ett lågt helhetsbetyg och därmed indikerar att de inte var nöjda med priset.

3.7.2 Forskning och innovation

Transportstyrelsen har ett ansvar för forskning och innovation (FoI) kopplat till vårt uppdrag i övrigt. Syftet med forskningen är att den ska bidra till ny kunskap inom de områden där vi har sett att det finns ett särskilt stort kunskapsbehov. Syftet är också att den kunskap som forskningen genererar ska kunna användas i den ordinarie verksamheten. Forskningsinsatserna ska vara av relevans för det övergripande transportpolitiska målet. Insatserna ska dessutom vara av relevans för funktionsmålet om ökad tillgänglighet och något av hänsynsmålen säkerhet, miljö eller hälsa. Nuvarande FoI-insatser drivs i projektform för en period om ett år.

Under 2018 var inriktningen följande:

- Våra regler är tidsenliga och möjliggör samhällets utveckling.
- Vi har säkra digitala lösningar som möter samhällets behov.

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

Risakanalys av konsekvenser av att tillgängliggöra luftrummet för drönare

Transportstyrelsen har genom en serie av workshoppar tillsammans med andra myndigheter och drönanoperatörer gett förslag på en modell för att identifiera och hantera risker som kan användas av oss i vår roll som tillståndsmyndighet för drönare. Transportstyrelsen behöver kunna möjliggöra drönanverksamhet, samtidigt som vi ansvarar för att luftrummet förblir säkert för alla som befinner sig i eller under det. Modellen som tagits fram gör att vi kan möjliggöra drönanverksamhet, samtidigt som vi tar hänsyn till luftrummetets komplexitet och främjar en säker luftfart för alla även framöver.

I dag finns det uppskattningsvis 400 000 fjärrstyrda luftfarkoster – drönare – i det svenska luftrummet och antalet väntas öka väsentligt de närmaste åren. Det rör sig om en utpräglad innovativ bransch som i snabb takt skapar nya affärsidéer. Statliga och privata aktörer, kommersiella och icke kommersiella, vill i allt högre utsträckning använda drönare.

Studie om intelligenta registrerings skyltar

Ett fordon's registreringsskylt är det lättaste sättet att identifiera ett fordon. Det är dock förhållandevis enkelt att stjäla eller förfälska en registreringsskylt, vilket kan leda till böter eller andra fordonsrelaterade kostnader som ägaren själv inte gett upphov till. Teknikutvecklingen möjliggör i dag nya lösningar för att tillgängliggöra fordonsinformation. Det kan handla om att publicera information om att ett fordon är stulet, oförsäkrat eller har körförbud. Transportstyrelsen har därför genomfört en studie av möjligheter och utmaningar med intelligenta registrerings skyltar.

Studien visade att det finns ett flertal användningsfall där det finns en stor samhällsnytta med att synliggöra information om fordonet på ett sätt så att andra kan ta del av den. Samtidigt kommer det redan inom kort att finnas information och teknik i fordonen som gör det överflödigt att endast visa fordonsinformationen via en registreringsskylt. Exempelvis kan man förhindra att en bil kan startas om den är stulen eller oförsäkrad.

Vi behöver bevaka och delta i arbetet framöver med tillämpning av den ökade intelligensen och informationsmängden som kommer att finnas i framtidens fordon. Det kommer också att ställa krav på regelutveckling för hur denna teknik kan och får användas. Teknikutvecklingen pågår i snabb takt och vi kommer troligtvis inom några år att se den introduceras i premiumsegmentet av personbilar samt i yrkesfordon.

Manipulation av avgasrening – analys och förslag till åtgärder

Det förekommer manipulering av avgasreningen på lastbilar så att reningen av kväveoxider blir nästan obefintlig. Det innebär dels att regelverket inte följs, dels att de som fuskar får betydande ekonomiska vinster, vilket ger en

osund konkurrens bland åkeriföretagen och kan leda till större luftkvalitetsproblem och belastning på miljön.

Motortestföretaget AVL MTC har anlåtats för att undersöka hur manipuleringsutrustning fungerar, hur fusk kan upptäckas och hur lastbilarnas interna system fungerar vid en manipulation. Projektet syftar till att utöka den kunskap som finns och som kan komma till användning för polisens kontroller och andra myndigheter som lagstiftar inom fordonsområdet. Transportstyrelsen har medverkat i det internationella regelgivningsarbetet och har ett ansvar att följa upp hur reglerna fungerar i verkligheten. Det finns även ett stort intresse för mer kunskap från bland annat polisen. Inom projektet har internationella kontakter tagits för att dra nytta av vad som redan gjorts. Hittills kan vi konstatera att manipulationsutrustningen lyckas bra med att lura resten av bilen, är enkel att montera, enkel att gömma och priset är överkomligt. Avgasmätningar med vägkantsmätningar har visat sig intressanta för analyser av avgasutsläpp och det kan på sikt vara en metod för att hitta manipulerade fordon i trafiken. Transportstyrelsen har därför anlutat IVL Svenska miljöinstitutet för att göra mätningar i verklig trafik och på så sätt analysera utsläppen från manipulerade lastbilar. Mätningar har utförts och analys av data pågår.

Hur hälsoförluster vid trafikolyckor mäts har stor betydelse

Hur man mäter och beskriver hälsopåverkan av trafikolyckor har stor betydelse för vilka åtgärder som sätts in. En framgångsfaktor i det svenska trafiksäkerhetsarbetet är att det är datadrivet. Det finns dock vissa brister, till exempel att de som varit med om en trafikolycka men inte skadats inte räknas med och att basen för beräkningarna bara kommer från akutsjukhusens rapportering.

Syftet med vårt projekt har varit att utveckla ett nytt hälsomått baserat på begreppet livskvalitet som kan komplettera dagens sätt att beskriva vägtrafikolyckornas hälsopåverkan samt att utveckla en modell för detta. Projektet ska därmed ge kunskap om vilket hälsomått som är mest lämpligt för att komplettera den information som i dag finns i Transportstyrelsens informationssystem för olyckor och skador i trafiken, Strada.

De samlade resultaten inom projektet visar en ny och komplexare bild av trafikolyckornas hälsopåverkan. FoI-projektet ger förslag på vilka olika mått och modeller som kan nyttjas för att mäta och kvantifiera en eventuell livskvalitetsförlust. Studien visar att trafikskador generellt sänker hälsan och att personer som haft en lindrigare trafikskada löper större risk att inte återfå full hälsa samt att de beskriver långvariga fysiska och psykiska konsekvenser. Vissa uppgav att de inte kunnat återvända till arbetet, inte kan delta i sociala aktiviteter och har fått andra begränsningar i vardagslivet.

Nyttan med projektet för Transportstyrelsen är förfinade metoder för att analysera och bedöma hälsorisker i transportsystemet samt bättre underlag för att utforma regler.

3.7.3 Digitalisering

Transportstyrelsen ska tänka digitalt först för att skapa en enklare, öppnare och effektivare förvaltning. Vår verksamhetsutveckling ska bidra till att våra digitala tjänster är enkla och säkra att använda, att våra ärendeprocesser är automatiserade, att vi utvecklar gemensamma digitala tjänster och drar nytta av innovation. Nedan redovisas några aktiviteter som har utförts inom digitalisering.

Säkra digitala utskick – Mina meddelanden

Tabell 44. Andel digitala utskick via Mina meddelanden

Utskick	Antal som skickats digitalt			Andel som skickats digitalt		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Beslut om trängselskatt och tilläggsavgift	0	0	2 174 242	-	-	31 %
Beslut om infrastrukturavgift, förseningsavgift, tilläggsavgift	0	0	407 282	-	-	32 %
Körkort - Påminnelser läkarintyg - Körkortstillstånd med inbetalningskort - Påminnelse om körkortstillverkning	0	0	23 134	-	-	32 %
Körförbud	17 490	64 910	128 561	5 %	17 %	28 %
Summa	17 490	64 910	2 733 219			

Genom Mina meddelanden styrde vi under 2018 om cirka 10 procent av antal möjliga utskick till säkra digitala utskick. Antalet digitala utskick ökar varje månad, vilket minskar miljöpåverkan. Digitala utskick inom infrastrukturavgifter, trängselskatt och körkort anslöt sig under året till Mina meddelanden, se tabell 44.

Under året ökade antalet anslutna till Mina meddelanden med cirka 1 miljon, från 2 till 3 miljoner, enligt uppgift från Skatteverket.

Digitalisering i en samverkande statsförvaltning

I dag tillhandahåller Sveriges kommuner och landsting en digital tjänst som stödjer och förenklar handläggningen av ärenden inom ekonomiskt bistånd. Tjänsten ger handläggare tillgång till sammanställd ekonomisk information från sju myndigheter. Vi anslöt oss till tjänsten 2018 och tillhandahåller information om fordonsinnehav. Tjänsten har utvecklats för att förenkla och rationalisera handläggningen och därmed sänka offentliga kostnader och effektivare hjälpa personer med biståndsbehov.

Erkännande av utländska e-legitimationer i e-tjänsterna

Svenska myndigheter med e-tjänster som använder e-legitimationer som inloggningsmetod var enligt eIDAS-förordningen³ skyldiga att senast 2018 erkänna de utländska e-legitimationerna. Det främsta syftet är att det ska underlätta för medborgare i Europa att använda andra medlemsstaters digitala tjänster. Transportstyrelsen har anpassat e-tjänsterna så att användarna kan identifiera sig med utländsk e-legitimation. Nyttan för användarna kommer dock först då det finns ett nationellt register som kan koppla ihop utländsk identitet med svenskt personnummer/samordningsnummer eller när den nationella lagstiftningen förändrats så att utländska personidentiteter kan tas emot. Först när registret finns på plats kan tjänsterna även användas av dem som har utländska e-legitimationer.

3.7.4 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 miljö kvalitetsmålen nås samt vid behov föreslå åtgärder för miljöarbetets utveckling. Eftersom det transportpolitiska hänsynsmålet om miljö och hälsa är kopplat till miljö kvalitetsmålen, 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. Transportstyrelsen 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 den biologiska mångfalden.

Verksamhetens koppling till generationsmålet och miljö kvalitetsmålen beskrivs i den miljömålsanalys som vi uppdaterar årligen.

Samverkansåtgärder inom Miljömålsrådet

Enligt regeringsuppdraget om att delta i och bistå Miljömålsrådet ska Transportstyrelsen i årsredovisningen redogöra för hur arbetet fortgår med

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden och om upphävande av direktiv 1999/93/EG.

de åtgärder som vi genomför tillsammans med en eller flera myndigheter i Miljömålsrådet.

Flygbuller i fjällen

En av preciseringarna av miljö kvalitetsmålet Storslagen fjällmiljö är att påverkan från buller i fjällmiljö är minimerad. Transportstyrelsen arbetar med att ta fram vägar att samla information kring flygningar i fjällmiljö, och informationen ska användas för att göra en jämförelse med den utredning om buller från luftfarten som genomfördes 2007⁴.

Utredningen visade att bullernivåerna från luftfarten i dessa skyddade fjällområden då var låga, och det pågående uppdragets syfte är att följa upp huruvida bullerpåverkan från luftfartyg i fjällen fortsatt är försumbar.

Transportstyrelsen föreslog att genom föreskrift införa krav på att flygoperatörer under ett år ska rapportera in flygningar, starter och landningar inom vissa skyddade fjällområden. Efter att remissinstanser framfört synpunkter på den ökade administrativa bördan som de menade att rapporteringen skulle medföra, har vi arbetat vidare med att utreda möjligheten att förenkla rapporteringen samt att undersöka förutsättningarna för att bedöma omfattningen av problemet på annat sätt.

Samverkan kring toalettavfall från fritidsbåtar på land och i vattnet

Transportstyrelsen och Naturvårdsverket har under 2018 avropat en förstudie som beräknas bli färdig 2019. Syftet är att utreda hur problematiken och regelverken ser ut samt vilka aktörer som är berörda och på vilket sätt de berörs. I förstudien ingår också kartläggning av befintliga tekniska lösningar och mätningar av hur toalettavfall påverkar vattnet. Utifrån förstudien kommer vi att ta fram förslag på informationsinsatser för att bidra till att ändra attityder och beteenden när det gäller hantering av toalettavfall.

2015 blev det förbjudet att släppa ut toalettavfall i vattnet från fritidsbåtar, och därmed ökade också fritidsbåtshamnarnas skyldighet att bygga ut mottagningsanordningar för detta avfall. De flesta fritidsbåtar saknar dock båttoalett och för dem finns ett stort behov av att hitta lösningar för att motverka att avfallet hamnar i vattnet och orsakar 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 tydliggöra var ansvaret för

⁴ Fjällflyguppdraget. Kartläggning av flygverksamhet i skyddade fjällområden. LS 2005-7682.

toalettavfall från fritidsbåtar ligger samt att undersöka olika alternativ för att minska negativ miljöpåverkan på land och i vatten.

Båtbottenfärger och miljöfarliga färgrester

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

Projektet Skrovmålet syftar till att minska risken för sådan miljöpåverkan. Vi fortsatte under 2018 vårt arbete 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.

Inom ramen för arbetet pågår också en inventering av befintlig forskning för att identifiera områden där tillräcklig kunskap saknas, vilken kommer att slutföras under våren 2019. Vidare har ett arbete inletts med att sammanställa myndigheternas befintliga regler, riktlinjer, rekommendationer och vägledningar. Under 2018 beviljades vi också medel för att under 2019–2020 genomföra undersökningar av vilken påverkan på hälsa och miljö de vanligaste metoderna för sanering av biocidfärg på båtskrov ger upphov till. Undersökningen genomförs av forskningsinstitutet RISE. Arbetet kommer att pågå under 2019–2020 och kommer att användas som underlag till de förslag till åtgärder som kommer att presenteras i slutet av 2020.

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.

Begränsning av utsläpp av ämnen med hög viskositet vid tankrengöring ombord på fartyg

Utsläpp av högviskösa ämnen, till exempel paraffin, i samband med tankrengöring av lasttankar ombord på fartyg har uppmärksammats som ett problem i norra Europa, eftersom klumpar av ämnena har flutit i land på stränder. Vi har tillsammans med andra berörda länder drivit igenom ändringar av internationella regelverk som beslutats under 2018, i syfte att begränsa utsläppen. Regeländringarna innebär att fartyg som rengör tankar med lastrester innehållande de berörda ämnena inom Nordsjön och Östersjön måste lämna spolvattnet till en mottagningsanordning i hamn. Åtgärden bidrar till uppfyllnad av miljö kvalitetsmålet Giftfri miljö.

3.7.5 Kollektivavtalsenliga villkor vid upphandling

I 2018 års regleringsbrev har alla statliga myndigheter fått i uppgift att redovisa hur myndigheten vid upphandlingar som överstiger de gällande tröskelvärdena har arbetat med att uppfylla de nya kraven på särskilda kollektivavtalsenliga villkor som infördes i upphandlingslagarna LOU, LUF och LUK den 1 juni 2017.

Under 2018 har prövning av kollektivavtalsenliga villkor genomförts utifrån de specifika områden där Upphandlingsmyndigheten fastställt att det finns risk för oskäliga arbetsvillkor vid ett kontrakts genomförande. De upphandlingar som Transportstyrelsen genomfört 2018 har inte skett inom utpekade områden.

Transportstyrelsen har i samverkan med andra myndigheter⁵ genomfört ett arbete med att ta fram ett enklare metodstöd i form av en processkarta med en checklista samt en vägledning för att göra behövlighetsbedömningar. Checklisten är baserad på de åtta indikatorer som Upphandlingsmyndigheten har tagit fram och som vi utgår ifrån vid behövlighetsbedömningen. Checklisten kommer att användas vid kommande upphandlingar under 2019.

3.7.6 Totalförsvvarsarbete

Enligt regleringsbrevet för 2018 ska Transportstyrelsen i arbetet med civilt försvar särskilt prioritera

- planering för stöd till Försvarsmakten under höjd beredskap avseende försörjning av kritiska förnödenheter, egendom och tjänster
- stärkta arbetsformer för samverkan som möter de höga krav på sekretess och robusthet som ställs vid höjd beredskap
- planering för att kunna verka från alternativ och/eller skyddad ledningsplats
- översyn av tillämpbarhet och eventuella behov av ändringar i författningar för totalförsvaret samt ansvarsförhållanden inom myndighetens ansvarsområde.

Transportstyrelsen ska också redovisa användningen av de 9 000 000 kronor som 2018 har tillförts myndigheten på anslaget 1:1 Utveckling av statens

⁵ Vi har samverkat med övriga myndigheter och verk med huvudkontor i Norrköping: Kriminalvården, Luftfartsverket, Migrationsverket, Sjöfartsverket och SMHI.

transportinfrastruktur, anslagsposten 4, inom utgiftsområde 22

Kommunikationer för att förstärka totalförsvaret mot bakgrund av bland annat den säkerhetspolitiska utvecklingen i närområdet. Transportstyrelsen har nyttjat cirka 5 500 000 kronor av anslaget under 2018. Dessa pengar har fördelats inom följande områden:

- Personalkostnader för egen anställd personal och konsulter, som arbetar med de särskilt prioriterade områdena som anges i regleringsbrevet. Mer specifikt rör det sig om personalkostnader för delar av tre Transportstyrelseanställdas arbetstid samt kostnader för tre konsultuppdrag kopplat till utvecklingen av myndighetens totalförsvarsförmåga. Konsultuppdragen har omfattat beredningsplanering, utbildning/övning av myndighetens krisledningsstaber och stöd vid arbetet med myndighetens risk- och sårbarhetsanalys.
- Kompetensutvecklingsinsatser kopplat till totalförsvaret. Mer specifikt rör det sig om kurskostnader för totalförsvarsutbildning och utbildning inom informationssäkerhetsområdet.
- Inköp av varor för utveckling av myndighetens förmåga att hantera, förvara och kommunicera hemliga uppgifter. Exempel på inköp är it-utrustning för hantering av hemliga uppgifter, säkerhetsskåp för förvaring av hemliga handlingar och kryptoutrustning samt teknisk utrustning kopplat till signalskydd.

Transportstyrelsen förbrukade inte hela det tilldelade anslaget under 2018. Anledningen till det är att myndigheten fokuserat på att bygga kompetens, analysera och planera arbetet med civilt försvar. Det har kunnat genomföras inom ramen för ordinarie budget tillsammans med delar av det tillförda anslaget. I myndighetens planering avsågs resterande delar av anslaget nyttjas för att utveckla säkra kommunikationer genom inköp av kryptoutrustning och annan säkerhetsmateriel. Dessa inköp är under upphandling med planerad leverans under 2019 och kommer att finansieras inom ramen för 2019 års budget och anslag.

3.7.7 Klassificeringen på statliga inrapporteringskoder

Enligt regleringsbrevet för 2018 ska Transportstyrelsen särskilt redovisa en bedömning avseende klassificeringen av myndighetens utgifter på statliga inrapporteringskoder, så kallade S-koder.

2018 tog Transportstyrelsen fram en ny fördelningsmodell för de utgifter som på anslagsnivå saknar S-koder. Dessa utgifter har analyserats på en mer detaljerad nivå än tidigare för att kunna ge en bättre uppskattning av hur de

ska fördelas. Det innebär att varje anslag har en egen fördelningsgrund, till skillnad mot tidigare då alla Transportstyrelsens anslag fördelades på samma sätt. Vi bedömer att klassificering av myndighetens utgifter på S-koder förbättrats med anledning av den nya fördelningsmodellen och ger en mer rättvisande bild av våra utgifter på anslagsnivå.

4 Finansiell redovisning

Anslagsförbrukning

Verksamheten har bedrivits inom ramen för respektive tilldelat anslag (förvaltningsanslag, anslag för intag av trängselskatt, anslag för arbete med civilt försvar och anslag för utbetalning av supermiljöbilspremier).

Tilldelade anslag uppgick enligt regleringsbrev sammanlagt till totalt 2 664 miljoner kronor. Av detta har 2 618 miljoner kronor förbrukats och avräknats. Belopp som avräknats har minskat med 180 miljoner kronor jämfört med 2017. Utbetalningarna av supermiljöbilspremier var 128 miljoner kronor lägre och verksamhetskostnaderna för övriga anslag var 51 miljoner lägre jämfört med år 2017.

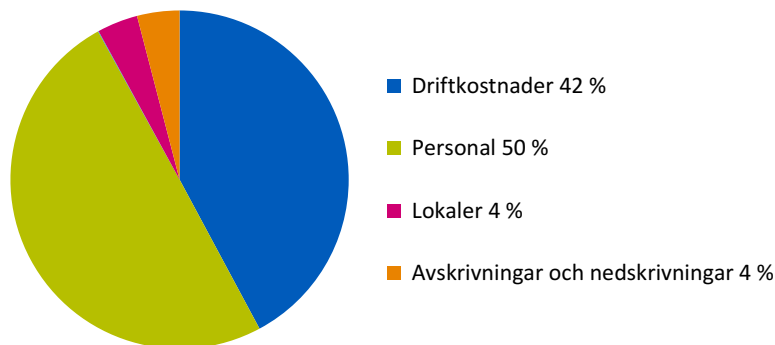
2019 ersätts supermiljöbilspremier av en bonus för så kallade klimatbonusbilar med låga utsläpp. Bonus kan fordonsägare få när de har köpt och ställt på en klimatbonusbil efter den 30 juni 2018. Fordonsägaren måste lämna in en försäkran till Transportstyrelsen. Utbetalning av bonus kan ske tidigast sex månader från köpet av klimatbonusbilen. Vid årsskiftet fanns det 17 252 fordon som troligtvis är berättigade bonuspremier. Dessa utestående premier uppgår till maximalt 611 miljoner kronor och kommer att belasta 2019 års anslag för klimatbonus.

Verksamhetens kostnader

Transportstyrelsens totala kostnader för verksamheten uppgick till 2 578 miljoner kronor, vilket är en minskning med 58 miljoner kronor.

Minskningen beror på att både den anslagsfinansierade verksamheten minskat med 51 miljoner kronor och den övriga verksamhet (uppdragsfinansierad och verksamhet som finansieras av avgifter som Transportstyrelsen får disponera) minskat med 7 miljoner kronor.

Minskningen inom den anslagsfinansierade verksamheten beror främst på att avskrivningarna för det nationella trängselskattesystemet minskat och att vi 2017 hade en kostnad för omvärdering av pågående utvecklingsprojekt.



4.1 Resultaträkning

Belopp i tkr		2018	2017
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag		2 295 653	2 346 858
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	not 1	277 918	252 511
Intäkter av bidrag		3 707	2 100
Finansiella intäkter	not 2	2 009	2 710
Summa		2 579 286	2 604 179
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	not 3	-1 284 392	-1 269 883
Kostnader för lokaler		-100 518	-94 603
Övriga driftkostnader	not 4	-1 086 785	-1 097 915
Finansiella kostnader	not 5	-1 433	-1 871
Avskrivningar och nedskrivningar		-104 420	-170 866
Summa		-2 577 548	-2 635 139
VERKSAMHETSUTFALL		1 738	-30 959
Uppbördsverksamhet			
Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras	not 6	1 384 011	1 506 511
Skatteintäkter m.m.		16 548 766	16 569 242
Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamhet		-17 847 342	-18 081 008
Saldo	not 7	85 435	-5 255
Transfereringar			
Medel som erhållits från statens budget för finansiering av bidrag		322 395	450 815
Medel som erhållits från myndigheter för finansiering av bidrag		-	169
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag	not 8	937 579	925 806
Finansiella intäkter		157	56
Lämnade bidrag	not 9	-1 169 023	-1 293 915
Saldo	not 10	91 108	82 930
ÅRETS KAPITALFÖRÄNDRING	not 11	178 281	46 716

4.2 Balansräkning

Belopp i tkr		2018-12-31	2017-12-31
TILLGÅNGAR			
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>			
Balanserade utgifter för utveckling	not 12	186 763	229 708
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	not 13	143	266
Pågående immateriella anläggningstillgångar	not 14	70 008	78 493
Summa immateriella anläggningstillgångar		256 915	308 468
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	not 15	13 068	11 993
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	not 16	30 223	34 460
Pågående nyanläggningar	not 17	56	56
Förskott avseende materiella anläggningstillgångar	not 18	3 259	626
Summa materiella tillgångar		46 607	47 135
<i>Varulager m.m.</i>			
Varulager och förråd	not 19	838	1 884
Summa varulager m.m.		838	1 884
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Kundfordringar	not 20	159 515	159 415
Fordringar hos andra myndigheter	not 21	64 237	69 742
Övriga kortfristiga fordringar	not 22	1 431 129	1 169 950
Summa kortfristiga fordringar		1 654 881	1 399 108
<i>Periodavgränsningsposter</i>			
Förutbetalda kostnader	not 23	84 810	85 941
Övriga upplupna intäkter		240 913	266 988
Summa periodavgränsningsposter		325 723	352 929
<i>Avräkning med statsverket</i>	not 24	-38 862	-22 487
<i>Kassa och bank</i>			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret		283 462	176 510
Summa kassa och bank		283 462	176 510
SUMMA TILLGÅNGAR		2 529 563	2 263 546
KAPITAL OCH SKULDER			
<i>Myndighetskapital</i>			
Statskapital	not 25	525	470
Balanserad kapitalförändring		1 295 819	1 249 103
Kapitalförändring enligt resultaträkningen	not 11	178 281	46 716
Summa myndighetskapital		1 474 625	1 296 289
<i>Avsättningar</i>			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	not 26	756	2 532
Övriga avsättningar	not 27	21 382	19 052
Summa avsättningar		22 139	21 584
<i>Skulder m.m.</i>			
Lån i Riksgäldskontoret	not 28	309 181	362 318
Räntekontokredit i Riksgäldskontoret	not 29	-	-
Kortfristiga skulder till andra myndigheter		105 536	91 399
Leverantörsskulder		190 079	180 512
Övriga kortfristiga skulder	not 30	209 150	173 588
Summa skulder m.m.		813 946	807 818
<i>Periodavgränsningsposter</i>			
Upplupna kostnader	not 31	217 446	136 708
Oförbrukade bidrag		714	447
Övriga förutbetalda intäkter		694	700
Summa periodavgränsningsposter		218 854	137 854
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		2 529 563	2 263 546
<i>Ansvarsförbindelser</i>		Inga	Inga

4.3 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	249 185	295 000	0	-209 185	335 000	-322 395	12 605
Utgiftsområde 22 Kommunikationer							
1:1 ap. 4 Civilt försvar - till Transportstyrelsen	0	9 000	0	0	9 000	-5 481	3 519
1:11 ap.5 Trängselskatt - del till Transportstyrelsen	898	92 000	-2 398	0	90 500	-71 452	19 048
1:12 ap.3 Transportstyrelsen - avgiftsbelagd verksamhet	-5 705	1 430 195	10 000	0	1 434 490	-1 408 852	25 638
1:12 ap.4 Transportstyrelsen - skattefinansierad verksamhet	30 999	708 408	-10 000	-12 380	717 028	-709 129	7 898
1:12 ap.5 Miljözoner	0	5 000	0	0	5 000	-1 808	3 192
1:14 ap.6 Trängselskatt i Göteborg - del till Transportstyrelsen	1 646	124 000	-2 146	0	123 500	-98 930	24 570
Summa	277 023	2 663 603	-4 544	-221 565	2 714 517	-2 618 048	96 469

Kommentarer till väsentliga avvikelser

1:1 ap. 4 Civilt försvar - till Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har inte förbrukat hela det tilldelade anslaget under 2018. En del av anslaget avsågs att användas för att utveckla säkra kommunikationer genom inköp av kryptoutrustning och annan säkerhetsmateriel där upphandlingen inte blivit klar under 2018. Upphandlingen har påbörjats och planerad leverans är 2019 och kommer att finansieras inom ramen för 2019 års budget och anslag.

1:11 ap.5 Trängselskatt - del till Transportstyrelsen och 1:14 ap.6 Trängselskatt i Göteborg - del till Transportstyrelsen

Under året har kostnader för avskrivningar för det nationella systemet för trängselskatt minskat då systemet nu är helt avskrivet.

1:12 ap.5 Miljözoner

För arbetet krävdes upphandling av utredningsarbete vilket försenats och därmed också gett upphov till underförbrukningen.

4.3.1 Villkor för anslag

1:12 ap.4 Skattefinansierad verksamhet

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

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 sam utse Transportstyrelsen till tillsynsmyndighet för transportsekt

Minst 4 000 000 kronor ska användas för uppgifter som följer av att Transportstyrelsen har utsetts till tillsynsmyndighet för transportsektorn enligt lagen (2018:1174) om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster.

Vi har använt 21 165 607 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.

Vi har använt 3 540 265 kr för de uppgifter som följer av att Transportstyrelsen har utsetts till tillsynsmyndighet för transportsektorn.

4.4 Redovisning mot inkomsttitel

Belopp i tkr

Inkomsttitel	Beräknat belopp	Inkomster
2511 036 - Expeditions- och ansökningsavgifter		664
2534 004 - Avgifter för körkort och motorfordon		16 712
2534 005 - Avgifter för järnvägsområdet	67 000	61 753
2534 006 - Avgifter för luftfartsområdet	159 000	124 190
2534 007 - Avgifter för sjöfartsområdet	48 000	51 027
2534 008 - Avgifter för vägtrafikområdet	980 000	935 760
2624 002 - Inkomster av uppbörd av felparkeringsavgifter	68 000	73 333
2711 006 - Restavgifter och dröjsmålsavgifter	78 000	82 397
2714 322 - Överlastavgift	5 000	10 381
2714 323 - Avgift vid överträdelser av kör- och vilotider	24 000	27 793
2714 324 - Avgift vid överträdelser av regler om cabotage	200	0
9341 017 - Stämpelskatt		12 275
9461 012 - Fordonsskatt		13 070 112
9461 022 - Saluvagnsskatt		8 311
9462 014 - Vägavgifter		687 369
9463 011 - Trängselskatt, Göteborg		905 572
9463 012 - Trängselskatt, Stockholm		1 561 945
9463 031 - Trängselskattetillägg, Göteborg		81 137
9463 032 - Trängselskattetillägg, Stockholm		136 610
Summa	1 429 200	17 847 342

Kommentarer till väsentliga avvikelser

Utfallet på avgifter för luftfartsområdet visar ett utfall som är lägre än budgeterat. De lägre intäkterna beror främst på en del felaktiga antaganden i budgeten men även förändringar i regelverket kring drönare har medfört att färre drönare är tillståndspliktiga vilket lett till lägre intäkter.

Polismyndigheten har under året genomfört en satsning för att motverka osund konkurrens och illegal cabotageverksamhet. Genom detta har Polisen ökat tillsynen mot tunga fordon på väg vilket har ökat inflödet av ärenden till Transportstyrelsen.

4.5 Finansieringsanalys

Belopp i tkr		2018	2017
DRIFT			
Kostnader	not 32	-2 470 695	-2 461 073
Finansiering av drift			
Intäkter av anslag		2 295 653	2 346 858
Intäkter av avgifter och andra ersättningar		277 747	252 342
Intäkter av bidrag		3 707	2 100
Övriga intäkter		2 009	2 710
Summa medel som tillförts för finansiering av drift	not 33	2 579 116	2 604 011
Ökning(-)/minskning(+) av lager		1 045	1 000
Ökning(-)/minskning(+) av kortfristiga fordringar	not 34	13 450	-37 545
Ökning(+)/Minskning(-) av kortfristiga skulder	not 35	39 357	35 005
Inlevererat överskott, balanserad kapitalförändring		-	-218 803
KASSAFLÖDE FRÅN DRIFT		162 272	-77 406
INVESTERINGAR			
Investeringar i materiella tillgångar		-19 147	-10 507
Investeringar i immateriella tillgångar		-35 412	-2 503
Summa investeringsutgifter		-54 559	-13 010
Finansiering av investeringar			
Lån från Riksgäldskontoret		58 528	19 382
- amorteringar		-111 666	-191 983
Ökning av statskapital med medel som erhållits från statens budget		55	315
Försäljning av anläggningstillgångar		512	1 834
Summa medel som tillförts för finansiering av investeringar		-52 571	-170 453
KASSAFLÖDE TILL INVESTERINGAR		-107 130	-183 463
UPPBÖRDSVERKSAMHET			
Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras av myndigheten		1 384 011	1 506 511
Skatteintäkter m.m.		16 548 766	16 569 242
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder	not 36	-78 849	27 286
Inbetalningar i uppbördsverksamhet		17 853 928	18 103 038
Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamhet		-17 847 342	-18 081 008
KASSAFLÖDE FRÅN/TILL UPPBÖRDSVERKSAMHET		6 586	22 031
TRANSFERERINGSVERKSAMHET			
Lämnade bidrag		-1 169 023	-1 293 915
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder	not 37	-62 260	-75 879
Utbetalningar i transfereringsverksamhet		-1 231 283	-1 369 794
Finansiering av transfereringsverksamhet			
Medel som erhållits från statens budget för finansiering av bidrag		322 395	450 815
Medel som erhållits från andra myndigheter för finansiering av bidrag		-	169
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag		937 579	925 806
Finansiella intäkter		157	56
Summa medel som tillförts för finansiering av transfereringsverksamhet		1 260 131	1 376 845
KASSAFLÖDE FRÅN/TILL TRANSFERERINGSVERKSAMHET		28 848	7 051
FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL		90 576	-231 787
SPECIFIKATION AV FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL			
Likvida medel vid årets början		154 023	385 810
Ökning(+)/minskning(-) av tillgodohavande Riksgäldskontoret		106 952	-267 671
Ökning(+)/minskning(-) av avräkning med statsverket		-16 376	35 884
Summa förändring av likvida medel		90 576	-231 787
Likvida medel vid periodens slut		244 599	154 023

Kommentarer till finansieringsanalysen

Jämförelsetalet avseende kostnader, drift har justerats med en öresavrundning.

Finansiella intäkter särredovisas för att öka jämförbarheten med resultaträkningen. Jämförelsetal har justerats på motsvarande sätt.

Jämförelsetalen avseende förändringar av fordringar och skulder för 2017 har justerats då det framkommit att underlagen misstämde.

Jämförelsetal har justerats avseende finansiering via statskapital.

Investeringar i immateriella tillgångar inkluderar årets anskaffning och årets färdigställda samt korrigerings tidigare år (återförda IB-värden). Jämförelsetal har justerats på motsvarande sätt.

Investeringar i materiella tillgångar inkluderar årets anskaffning och årets färdigställda inklusive förskott samt återföring av tillgångar under uppförande. Jämförelsetal har justerats på motsvarande sätt och inkluderar även anskaffning som finansieras via statskapital.

Investeringar i materiella och immateriella tillgångar innefattar även korrigerings från tidigare år vilket medför att jämförelsetalet för investeringar i immateriella tillgångar har justerats.

4.6 Sammanställning av väsentliga uppgifter

Belopp i tkr

	2018	2017	2016	2015	2014
Låneramar					
Beviljad låneram (enl. 7 kap 1 § budgetlagen)	580 000	671 000	650 000	785 000	785 000
Utnyttjad låneram (vid räkenskapsårets slut)	309 181	362 318	534 920	570 849	603 469
Kontokrediter hos Riksgäldskontoret					
Beviljad räntekontokredit (enl. 7 kap 4 § budgetlagen)	100 000	50 000	50 000	100 000	100 000
Max utnyttjad räntekontokredit under året	ej nyttjad	ej nyttjad	ej nyttjad	ej nyttjad	ej nyttjad
Räntekonto					
Ränteintäkter	1 758	2 513	3 000	1 494	2 747
Räntekostnader	1 265	1 847	2 674	1 610	3 788
Avgiftsintäkter som disponeras					
Utfall	1 215 497	1 178 316	1 044 199	1 041 923	1 079 036
Varav offentligtgrättsliga avgifter och uppdragsverksamhet	1 212 789	1 174 786	1 039 371	1 037 352	1 075 056
Budget	1 313 000	1 168 000	1 083 892	1 105 037	960 967
Avgiftsintäkter som inte disponeras					
Utfall	1 384 011	1 506 511	1 489 247	1 626 979	1 675 152
Varav offentligtgrättsliga avgifter	1 190 106	1 321 957	1 313 792	1 452 984	1 516 017
Budget	1 237 000	1 305 000	1 362 959	1 557 418	1 553 825
Anslagskredit					
Beviljad	85 907	89 583	89 778	91 000	69 445
Utnyttjad	-	5 705	6 652	-	-
Anslagssparande	96 469	277 023	212 955	264 611	195 092
Personal¹					
Årsarbetskrafter	1 729	1 755	1 902	1 801	1 804
Medeltal anställda	1 936	1 970	1 937	1 855	1 893
Driftkostnad per årsarbetskraft	1 430	1 403	1 268	1 265	1 289
Kapitalförändring					
Årets kapitalförändring	178 281	46 716	123 468	130 582	74 916
Balanserad kapitalförändring	1 295 819	1 249 103	1 344 439	1 213 856	1 138 940

¹ Från och med 2017 baseras uppgifterna 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.

4.7 Tilläggsuppgifter och noter

4.7.1 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 4 januari 2019 har använts för inkommande leverantörsfakturor, utgående kundfakturor och inomstatliga mellanhavanden.

Samtliga skattefordringar har värderats enligt fastställda värderingsprinciper.

4.7.2 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. 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 förutom körkortsavgifter och tillsynsavgifter där värdering sker utifrån underlag från Kammarkollegiet.

Uppbördsfordringar avseende körkortsavgifter som förfallit med mer än 60 dagar bedöms vara osäkra till 67 procent.

Uppbördsfordringar avseende tillsynsavgifter som förfallit med mer än 60 dagar bedöms vara osäkra till 72 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 restförling. Från och med 2018 värderas fordringar för trängselskatt utifrån det nya förfallodatum som uppstår vid beslut om tilläggsavgift.

Uppbördsfordringar avseende fordonsskatt som förfallit med mer än 60 dagar bedöms vara osäkra till 79 procent.

Uppbördsfordringar avseende trängselskatt som förfallit med mer än 60 dagar bedöms vara osäkra till 89 procent.

Uppbördsfordringar avseende vägavgift som förfallit med mer än 60 dagar bedöms vara osäkra till 76 procent.

Leverantörsskulder

Leverantörsskulder i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs.

4.7.3 Styrelsen

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr) 2018
Peter Norman ordförande fr.o.m. 2018-08-20 F.d. statsråd	<ul style="list-style-type: none"> - Ordförande i Pepins Group AB - Ordförande i COIN - Investment Consulting Group AB - Ordförande i Kvartil kapitalförvaltning - Ordförande i Nasdaq Nordic AB - Ledamot i Swedbank AB - Ledamot i Kungliga musikhögskolan - Ledamot i Stockholm Resilience Center 	29 261
Anna Felländer Digitaliseringsekonom	<ul style="list-style-type: none"> - Styrelseledamot i Whispr Group AB - Styrelseledamot i Spendrups Bryggeriaktiebolag - Styrelseordförande i Anna Felländer AB - Styrelseledamot i AI Sustainability Center Stockholm AB 	43 074
Jan Landahl F.d. riksrevisor	- Inga övriga uppdrag	41 114
Anette Landén Avdelningschef	- Ledamot i Ekobrottsmyndighetens insynsråd	36 242
Ingrid Udén Mogensen F.d. informationssäkerhetschef	- Inga övriga uppdrag	35 278
Johan Trouvé VD	<ul style="list-style-type: none"> - Ledamot i insynsrådet i Länsstyrelsen Västra Götaland - Ordförande i Gullmarsstrand Hotell & Konferens - Ledamot i stiftelsen Svenska Mässan - Ledamot i stiftelsen Korsvägen (Universum Science Park) 	35 466

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr) 2018
Staffan Bengtsson F.d. överintendent	<ul style="list-style-type: none"> - Ordförande i Jordbruksverkets styrelse - Ordförande Nämnden för läkemedelsförmåner - Ordförande Nämnden för statligt tandvårdsstöd 	15 237
Anna-Lena Österborg Överdirektör	- Inga övriga uppdrag	14 677

Ledamöter vars förordnande upphört under 2018

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr) 2018
Anita Johansson , ordförande t.o.m. 2018-08-19 Konsult	<ul style="list-style-type: none"> - Ledamot i Mittuniversitetet - Ledamot i Försäkringskassans styrelse - Ledamot i Kyrkolmen konsult AB - Ordförande i Håll Nollan serviceaktiebolag (t.o.m. 3 september 2018) 	40 833

4.7.4 Ledande befattningshavare

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr) 2018
Jonas Bjelfvenstam Generaldirektör Transportstyrelsen	- Ledamot i styrelsen för Linköpings universitet	1 578 218
Anita Johansson Överdirektör Transportstyrelsen fr.o.m. 2018-08-20	<ul style="list-style-type: none"> - Ledamot i Mittuniversitetet - Ledamot i Försäkringskassans styrelse - Ledamot i Kyrkolmen konsult AB - Ordförande i Håll Nollan serviceaktiebolag (t.o.m. 3 september 2018) 	416 430

4.7.5 Noter

Belopp i tkr. Summeringar och avrundningar enligt rapporteringen i Hermes. Differenser kan därmed uppstå vid summering av olika avsnitt. Siffror inom parentes i löpande text avser 2017. 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 1 883 tkr (3 014 tkr) intäkter enligt 4 § avgiftsförordningen.

Not 2 Finansiella intäkter

	2018	2017
Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	1 776	2 513
Övriga ränteintäkter	144	81
Övriga finansiella intäkter	89	116
	2 009	2 710

Not 3 Kostnader för personal

	2018	2017
Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	844 868	829 503
varav styrelse och ej anställd personal	1 732	2 064
Sociala avgifter	411 269	404 313
varav styrelse och ej anställd personal	339	427
Övriga personalkostnader	28 255	36 067
varav styrelse och ej anställd personal	-	29
	1 284 392	1 269 883

Not 4 Övriga driftkostnader

	2018	2017
Reparationer och underhåll	5 045	7 521
Offentligrättsliga avgifter, skatter, kundförluster m.m.	3 259	1 417
Resor, representation, information	46 955	51 142
Medlemsavgifter	134 469	136 649
Inköp av varor	165 502	138 107
Köp av tjänster	731 555	763 078
	1 086 785	1 097 915

Medlemsavgifter består huvudsakligen av Sveriges medlemsavgift i Eurocontrol.

Not 5 Finansiella kostnader

	2018	2017
Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	1 265	1 847
Övriga räntekostnader	75	22
Övriga finansiella kostnader	93	2
	1 433	1 871

Not 6 Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras

	2018	2017
Offentligrättsliga avgifter	1 188 393	1 323 764
Förluster avseende offentligrättsliga avgifter	1 477	-1 999
Andra ersättningar	193 905	184 554
Ränteintäkter	236	192
	1 384 011	1 506 511

Not 7 Saldo uppbörd	2018	2017
Återföring av föregående års periodiserade skatter	-661 382	-1 345 525
Periodiserade trängselskatter	-114 751	579 938
Periodiserade fordonsskatter	828 983	733 031
Periodiserade vägavgifter	32 585	27 301
	85 435	-5 255

Not 8 Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag	2018	2017
Gemensam avgift säkerhetskontroll, (GAS)	870 757	858 259
Communication, Navigation, Surveillance (CNS)	66 822	67 547
	937 579	925 806

Not 9 Lämnade bidrag	2018	2017
Lämnade bidrag avser:		
Supermiljöbilspremie	322 395	450 815
Prediktering av trötthetssymptom	-	169
Bidrag till krisberedskap	-	-
Flygplatsers kostnader, Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	779 806	775 385
Flygplatsers kostnader, Communication, Navigation, Surveillance (CNS)	66 822	67 547
	1 169 023	1 293 915

Not 10 Saldo transfereringar

Saldo transfereringar 91 108 tkr (82 930 tkr) består i sin helhet av resultat av Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS). Under-/övertäckningen regleras genom avgiftssättning.

Not 11 Kapitalförändring enligt resultaträkningen	2018	2017
Avgiftsfinansierad verksamhet		
Över-/Underskott undervägsavgifter	11 856	-22 432
Över-/Underskott GAS	91 108	82 930
	102 964	60 498
Uppdragsfinansierad verksamhet		
Över-/Underskott i uppdragsverksamheten	-10 118	-8 528
	-10 118	-8 528
Uppbörd		
Periodiserade skatter	85 435	-5 255
	85 435	-5 255
	178 281	46 716

Not 12 Balanserade utgifter för utveckling	2018-12-31	2017-12-31
Ingående anskaffningsvärde	1 008 486	991 569
Årets anskaffningar	43 897	34 606
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-25 852	-17 689
Utgående anskaffningsvärde	1 026 531	1 008 486
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-778 778	-645 283
Årets avskrivningar	-85 046	-151 014
Årets nedskrivningar	-	-
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	24 056	17 518
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-839 768	-778 778
Bokfört värde	186 763	229 708

Under 2018 har fyra projekt aktiverats till ett värde av totalt 43 897 tkr.

Tre immateriella anläggningar har utrangierats som inte är i bruk längre, vilket gav en realisationsförlust på 1 796 tkr.

Not 13 Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	2018-12-31	2017-12-31
Ingående anskaffningsvärde	14 757	17 866
Årets anskaffningar	-	-
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-	-3 109
Utgående anskaffningsvärde	14 757	14 757
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-14 491	-15 033
Årets avskrivningar	-122	-354
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	-	896
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-14 613	-14 491
Bokfört värde	143	266

Under 2018 har inga rättigheter aktiverats eller utrangierats.

Not 14 Pågående immateriella anläggningstillgångar	2018-12-31	2017-12-31
Ingående anskaffningsvärde	78 493	110 596
Årets anskaffningar	36 769	56 027
Årets färdigställda anläggningar	-43 897	-34 606
Återförda IB-värden	-1 357	-53 524
Utgående anskaffningsvärde	70 008	78 493
Bokfört värde	70 008	78 493

Not 15 Förbättringsutgifter på annans fastighet	2018-12-31	2017-12-31
Ingående anskaffningsvärde	37 603	36 629
Årets anskaffningar	7 457	345
Tillgångar under uppförande	-1 373	1 373
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-3 421	-744
Utgående anskaffningsvärde	40 266	37 603
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-25 610	-22 151
Årets avskrivningar	-4 936	-4 203
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	3 348	744
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-27 198	-25 610
Bokfört värde	13 068	11 993

Årets anskaffningar avser till största del ombyggnation av fastighet.

Not 16 Maskiner, inventarier, installationer m.m.	2018-12-31	2017-12-31
Ingående anskaffningsvärde	118 823	126 541
Årets anskaffningar	10 430	8 543
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-3 033	-16 260
Utgående anskaffningsvärde	126 219	118 823
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-84 363	-81 522
Årets avskrivningar	-14 315	-15 296
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	2 682	12 455
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-95 996	-84 363
Bokfört värde	30 223	34 460

Årets anskaffningar avser till största del inventarier.

Not 17 Pågående nyanläggningar	2018-12-31	2017-12-31
Ingående anskaffningsvärde	56	295
Årets anskaffningar	6 038	4 804
Årets färdigställda anläggningar	-6 038	-5 042
Utgående anskaffningsvärde	56	56

Not 18 Förskott avseende materiella anläggningstillgångar

Ett förskott på 3 259 tkr har betalats avseende en graveringsmaskin.

Not 19 Varulager och förråd	2018-12-31	2017-12-31
Ingående balans	1 884	2 884
Ökning(+)/minskning(-)	-1 045	-1 000
Utgående balans	838	1 884

Varulager och förråd består av råkort.

Not 20 Kundfordringar	2018-12-31	2017-12-31
<i>Kundfordringar</i>		
Fakturerade	139 793	158 007
Aviserade	99 497	79 972
<i>Avgär</i>		
Uppbördsfordringar, avgifter	-65 506	-61 876
Osäkra kundfordringar	-14 270	-16 688
	159 515	159 415

Årets kostnad för befarade kundförluster uppgår till -6 888 tkr (-774 tkr) och årets kostnad för konstaterade kundförluster uppgår till 9 128 tkr (1 348 tkr).

De konstaterade kundförlusterna 2018 består främst av flygbolagskonkurser samt ett skadestånd. Befarade kundförluster 2018 kan även de härledas till fakturor från flygbolag.

Föregående års jämförelsesiffror för befarade och konstaterade kundförluster har justerats på grund av en felberäkning i notunderlag.

Not 21 Fordringar hos andra myndigheter	2018-12-31	2017-12-31
Kundfordringar hos andra myndigheter	1 488	9 782
Fordran ingående mervärdesskatt	62 748	59 960
	64 237	69 742

Kundfordringar hos andra myndigheter 2017 innehöll stor fordran gentemot Luftfartsverket (6 929 mnkr).

Not 22 Övriga fordringar	2018-12-31	2017-12-31
<i>Uppbörd</i>		
Uppbördsfordringar, avgifter	65 506	61 876
Osäkra uppbördsfordringar, avgifter	-25 342	-29 182
Uppbördsfordringar, trängselskatter	742 423	678 889
Osäkra uppbördsfordringar, trängselskatter	-363 354	-305 744
Uppbördsfordringar, fordonskatter	1 190 802	1 087 090
Osäkra uppbördsfordringar, fordonskatter	-361 820	-354 058
Uppbördsfordringar, vägavgifter	36 117	31 254
Osäkra uppbördsfordringar, vägavgifter	-3 532	-3 953
Eurocontrol, fakturerade avgifter	24 221	25 092
Eurocontrol, avräkning	-24 221	-25 092
Fordran GAS	150 691	0*
Övrigt	-364	3 780
	1 431 129	1 169 950

Eurocontrol, avräkning avser åren 2012-2018. Regleras genom avgiftssättning. Negativ fordran har omförts till skuld.

* Fordran GAS särredovisas fr o m 2018 för att ge en mer rättvisande bild. Jämförelsetalet 2017 är 59 247 tkr.

Not 23 Periodavgränsningsposter	2018-12-31	2017-12-31
<i>Förutbetalda kostnader, drift</i>		
Medlemsavgifter	6 965	35 725
Hyror	16 587	18 357
Övrigt	61 258	31 859
	84 810	85 941
<i>Upplupna övriga intäkter</i>		
Drift		
Eurocontrol	18 000	19 500
Tjänsteförsäljning m.m.	9 692	12 181
Uppbörd		
Avgifter som ej disponeras	6 188	8 763
Trängselskatt	185 068	206 793
Transfereringar:		
Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	21 965	19 751
	240 913	266 988
Summa periodavgränsningsposter	325 723	352 929
Not 24 Avräkning med statsverket	2018-12-31	2017-12-31
<i>Uppbörd</i>		
Ingående balans	19 206	6 811
Redovisat mot inkomsttitel	-17 847 342	-18 299 811
Uppbördsmedel som betalats till icke räntebärande flöde	17 866 570	18 312 206
Medel från räntekonto som tillförts inkomsttitel		
<i>Fordringar/Skulder avseende uppboörd</i>	38 434	19 206
<i>Anslag i icke räntebärande flöde</i>		
Ingående balans	-	-
Redovisat mot anslag	322 395	450 815
Medel hänförliga till transfereringar mm som betalats till icke räntebärande flöde	-322 395	-450 815
<i>Fordringar/Skulder avseende anslag i icke räntebärande flöde</i>	-	-
<i>Anslag i räntebärande flöde</i>		
Ingående balans	-27 837	-71 892
Redovisat mot anslag	2 295 653	2 346 858
Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-2 366 603	-2 365 091
Återbetalning av anslagsmedel	14 923	62 287
<i>Fordringar/Skulder avseende anslag i räntebärande flöde</i>	-83 864	-27 837
<i>Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto</i>		
Ingående balans	-13 855	6 711
Inbetalningar i icke räntebärande flöde	20 406 333	20 511 946
Utbetalningar i icke räntebärande flöde	-2 841 736	-2 671 120
Betalningar hänförliga till anslag och inkomsttitlar	-17 544 175	-17 861 391
<i>Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto</i>	6 568	-13 855
Saldo avräkning med statsverket	-38 862	-22 487

Not 25 Myndighetskapital

	Statskapital	Bal. kap. Avgiftsfin. verks.	Bal. kap. Uppdragsfin. verks.	Bal. kap. Uppbördsverks.	Kapitalförändring enl RR	Summa
Utgående balans 2017	470	-134 795	38 373	1 345 525	46 716	1 296 289
Rättelse/ändr. princip						0
A Ingående balans 2018	470	-134 795	38 373	1 345 525	46 716	1 296 289
Föregående års kapitalförändring		60 498	-8 528	-5 255	-46 716	0
Invärderad konst	55					55
Inlevererat överskott						0
Årets kapitalförändring					178 281	178 281
B Summa årets förändring	55	60 498	-8 528	-5 255	131 565	178 336
C Utgående balans 2018	525	-74 297	29 846	1 340 270	178 281	1 474 625

Not 26 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

	2018-12-31	2017-12-31
Ingående avsättning	2 532	5 731
Årets pensionskostnad	684	1 019
Årets pensionsutbetalningar	-2 460	-4 219
Utgående avsättning	756	2 532

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

Not 27 Övriga avsättningar

	2018-12-31	2017-12-31
Ingående avsättning	19 052	17 037
Årets avsättning	2 515	2 500
Årets upplösning	-185	-485
Utgående avsättning	21 382	19 052

Avser till sin helhet avsättningar till lokala omställningsmedel.

Not 28 Lån i Riksgäldskontoret

	2018-12-31	2017-12-31
Ingående balans	362 318	534 920
Under året upptagna lån	58 528	19 382
Årets amorteringar	-111 666	-191 983
	309 181	362 318

Beviljad låneram

580 000 **671 000**

Not 29 Räntekontokredit i Riksgäldskontoret

	2018-12-31	2017-12-31
Beviljad kreditram	100 000	50 000
Räntekontokrediten i Riksgäldskontoret har ej nyttjats under 2018.	-	-

Not 30 Övriga skulder

	2018-12-31	2017-12-31
<i>Drift</i>		
Innehållen skatt för egen personal	20 911	22 128
Eurocontrol	81 064	56 957
Övrigt	7 842	6 657
<i>Uppbörd</i>		
Avgifter som ej disponeras		
- körkortavgifter	19 831	17 127
- felparkeringsavgifter	47 777	45 606
- yrkestrafikavgifter	2 917	2 397
Skatter		
- trängselskatter	24 804	18 934
Oplacerade medel	4 005	3 782
	209 150	173 588

Inbetalda uppbördsmedel kommer att tillföras inkomsttitel alternativt betalas vidare under 2019.

Not 31 Periodavgränsningsposter	2018-12-31	2017-12-31
<i>Upplupna kostnader</i>		
Drift		
Upplupna löneskulder inkl. sociala avgifter	9 450	2 659
Upplupna semesterlöner inkl. sociala avgifter	93 761	91 890
Utlägg och skattefria ersättningar	199	734
Köpta tjänster m.m.	24 609	17 073
Transfereringar		
Flygplatsers kostnader, Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	89 427	24 352
	217 446	136 708
<i>Oförbrukade bidrag</i>		
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	352	167
Övriga	362	280
	714	447
<i>Förutbetalda intäkter</i>		
Uppbörd		
Avgifter som ej disponeras	694	700
	694	700
Summa periodavgränsningsposter	218 854	137 854
Oförbrukade bidrag planeras att användas under 2019.		
Not 32 Finansieringsanalys, kostnader	2018	2017
Kostnader enligt resultaträkningen	-2 577 548	-2 635 139
Justering:		
Årets förändringar av avsättningar	554	-1 183
Realisationsförluster	1 878	4 384
Årets avskrivningskostnader	104 420	170 866
	-2 470 695	-2 461 072
Not 33 Finansieringsanalys, intäkter	2018	2017
Summa medel som tillförts för finansiering av drift	2 579 286	2 604 179
Justering:		
Reavinst vid försäljning av anläggningstillgångar	-170	-169
	2 579 116	2 604 011
Not 34 Finansieringsanalys, kortfristiga fordringar	2018	2017
Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB	1 752 036	1 726 359
Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB	-1 980 604	-1 752 036
Justering årets förändring:		
Fordringar uppbörd, avgifter	7 470	-15 237
Fordringar uppbörd, skatter	107 160	25 273
Fordringar GAS	150 691	0*
Upplupna intäkter, skatter	-21 725	-30 527
Upplupna intäkter, avgifter som ej disponeras	-2 575	2 320
Upplupna intäkter, GAS	2 214	4 319
Befarade kundförluster GAS	-1 219	1 985
Förändring under året	13 450	-37 545

Jämförelseåret har justerats avseende Befarade kundförluster GAS.

* Fordringar GAS särredovisas fr o m 2018 för att ge en mer rättvisande bild. Jämförelsetalet 2017 är 59 247 tkr.

Not 35 Finansieringsanalys, kortfristiga skulder	2018	2017
Skulder m.m. och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB	-945 673	-1 143 730
Skulder m.m. och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB	1 032 800	945 673
Justering årets förändring:		
Lån i Riksgäldskontoret	53 138	172 601
Övriga skulder, uppbörd	-11 487	-9 449
Upplupna kostnader GAS, transfereringar	-89 427	69 575
Förutbetalda intäkter, avgifter som ej disponeras	6	336
	39 357	35 005

Jämförelseåret har justerats avseende Övriga skulder, uppbörd.

Not 36 Finansieringsanalys, kortfristiga fordringar och skulder, uppbörd	2018	2017
Årets förändring:		
Aviserade avgifter	-7 470	15 237
Aviserade skatter	-107 160	-25 273
Upplupna intäkter, avgifter som ej disponeras	2 575	-2 320
Upplupna intäkter, skatter	21 725	30 527
	-90 331	18 172
Årets förändring:		
Övriga skulder, uppbörd	11 487	9 449
Förutbetalda intäkter	-6	-336
	11 481	9 114
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder, uppbörd	-78 849	27 286

Jämförelseåret har justerats avseende Övriga skulder, uppbörd.

Not 37 Finansieringsanalys, kortfristiga fordringar och skulder, transfereringar	2018	2017
Årets förändring:		
Fordringar, GAS	-150 691	0*
Upplupna intäkter, GAS	-2 214	-4 319
Osäkra kundfordringar, GAS	1 219	-1 985
	-151 687	-6 304
Årets förändring:		
Upplupna kostnader, GAS	89 427	-69 575
	89 427	-69 575
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder, transfereringar	-62 260	-75 879

Jämförelseåret har justerats avseende Osäkra kundfordringar, GAS.

* Fordringar GAS särredovisas fr o m 2018 för att ge en mer rättvisande bild. Jämförelsetalet 2017 är 59 247 tkr.

5 Intern styrning och kontroll

Arbetet med intern styrning och kontroll syftar till att med rimlig säkerhet se till att myndigheten fullgör sina uppgifter, uppnår verksamhetens mål och bedrivs effektivt, enligt gällande rätt och andra förpliktelser, med en tillförlitlig och rättvisande redovisning och god hushållning med statens medel.

5.1 Transportstyrelsens process för intern styrning och kontroll

Transportstyrelsens process innebär att varje avdelning analyserar händelser och omständigheter för att identifiera risker. Riskerna värderas sedan utifrån myndighetens gemensamma modell och för de risker som bedömts vara höga beslutar verksamheten om åtgärder för att minska riskvärdet. Väsentliga risker från avdelningarnas riskanalyser införlivas i myndighetens riskanalys.

Samtliga risker och åtgärder följs upp tertiärt i den ordinarie verksamhetsuppföljningen. Utöver denna uppföljning utvärderas också den interna styrningen och kontrollen ur ett helhetsperspektiv och processens ändamålsenlighet bedöms.

Under 2018 har Transportstyrelsen vidtagit ett antal åtgärder för att förbättra processen för intern styrning och kontroll och därigenom omhändertaga rekommendationer från Riksrevisionen och internrevisionen.

5.2 Risker på hanterbar nivå men delar av uppföljningen behöver förbättras

Samtliga avdelningar gjorde under 2018 riskanalyser för sin verksamhet. Transportstyrelsens ledningsgrupp har också genomfört en riskanalys för myndigheten. De åtgärder som identifierats har i huvudsak vidtagits, även om datum för slutförande i flera fall senarelagts i förhållande till den ursprungliga planen. Åtgärderna bedöms vara ändamålsenliga och effektiva. De risker som verksamheten är utsatt för är – givet de åtgärder som planerats – acceptabla och hanterbara.

Uppföljningen av de styrande dokumenten har i stort fungerat som den ska men arbetssättet för uppföljning behöver inom vissa områden systematiseras. Under 2018 använde sig Transportstyrelsen också av en oberoende part för att genomlys rutinerna avseende inköp, leverantörsfakturahantering och tillträde till lokaler. Myndighetens

efterlevnad av de interna styrande dokumenten och rutinerna är överlag god men inom några områden behövs förbättringar.

5.3 Tidigare redovisade brister

5.3.1 Redovisning av uppbördsfordringar

Den brist som Transportstyrelsen redovisade i årsredovisningen för 2017 bestod i att arbetet med ny kundreskontra avbrutits på grund av bristande kvalitet i leveranserna och att den ekonomiska skada som följde inte identifierats i riskbedömningen.

Under 2018 startades ett nytt projekt för att ta fram en kundreskontra för uppbördsfordringar. Den första avgiften eller skatten beräknas kunna hanteras i det nya systemet från årsskiftet 2020/2021. Samtidigt har antalet datauttag från det befintliga systemet och manuella kontroller utökats för att höja kvaliteten i underlagen.

De utmaningar som återstår innebär inte att Transportstyrelsen anser att det rör sig om brister i den interna styrningen och kontrollen. Transportstyrelsen betraktar därför fortsättningsvis redovisning av uppbördsfordringar som ett förbättringsområde.

5.3.2 Informationssäkerhet

Inom informationssäkerhetsområdet har Transportstyrelsen identifierat åtgärder och beslutat om handlingsplaner vid flera olika tillfällen. Eftersom några av åtgärderna i handlingsplanerna inte åtgärdats i tid och kvarstod, redovisades detta som en brist i årsredovisningen för 2017.

Transportstyrelsen gjorde 2018 en översyn av samtliga handlingsplaner och har sammanfogat de åtgärder som återstår till en ny handlingsplan. Ett antal åtgärder har vidtagits för att skydda den mest känsliga informationen och ett omfattande klassificeringsarbete har gjorts i samband med ikraftträdandet av dataskyddsförordningen. Samtidigt har implementeringen av ett systemstöd för behörighetshantering påbörjats.

Säkerhetsområdet behöver dock fortsätta utvecklas och vi behöver förbättra styrningen och samordningen, ta fram ytterligare it-stöd för vår hantering och genomföra åtgärder för att förbättra it-driften.

De utmaningar som återstår innebär inte att Transportstyrelsen anser att det rör sig om brister i den interna styrningen och kontrollen. Transportstyrelsen betraktar därför fortsättningsvis informationssäkerhet som ett förbättringsområde.

6 Underskrift

Vi bedömer att den interna styrningen och kontrollen vid myndigheten har varit betryggande under den period som årsredovisningen avser.

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

Peter Norman
Ordförande

Staffan Bengtsson

Anna Felländer

Jan Landahl

Anette Landén

Ingrid Udén Mogensen

Johan Trouvé

Anna-Lena Österborg

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör

Norrköping den 14 februari 2019.



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503