



TRANSPORT
STYRELSEN



TSG
2020-787

ÅRSREDOVISNING

2019

Transportstyrelsen

Årsredovisningen finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats
transportstyrelsen.se

TSG 2020-787
Februari 2020

Innehåll

1	GENERALDIREKTÖREN HAR ORDET	6
2	TRANSPORTSTYRELSENS UPPDRAG.....	7
3	RESULTATREDOVISNING.....	8
3.1	Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse....	10
3.2	Regelgivning	20
3.2.1	Verksamhetens utveckling	20
3.2.2	Trafikslagsövergripande.....	20
3.2.3	Järnväg	21
3.2.4	Luftfart	23
3.2.5	Sjöfart.....	24
3.2.6	Vägtrafik	25
3.3	Tillståndsprovning.....	28
3.3.1	Verksamhetens utveckling	28
3.3.2	Järnväg	28
3.3.3	Luftfart	29
3.3.4	Sjöfart.....	32
3.3.5	Vägtrafik	34
3.4	Tillsyn	38
3.4.1	Verksamhetens utveckling	38
3.4.2	Trafikslagsövergripande.....	38
3.4.3	Järnväg	39
3.4.4	Luftfart	40
3.4.5	Sjöfart.....	41
3.4.6	Vägtrafik	42
3.5	Registerhållning	43
3.5.1	Verksamhetens utveckling	43
3.5.2	Järnväg	43
3.5.3	Luftfart	44
3.5.4	Sjöfart.....	45
3.5.5	Vägtrafik	46

3.6	Redovisning av avgiftsbelagd verksamhet.....	50
3.6.1	Analys av Transportstyrelsens avgiftsbelagda verksamhet där intäkterna disponeras	50
3.6.2	Analys av Transportstyrelsens resultat för avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna inte disponeras	53
3.7	Medarbetare och kompetens	56
3.7.1	Kompetensförsörjning.....	56
3.7.2	Anställda och personalomsättning	57
3.7.3	Sjukfrånvaro	58
3.8	Övrig återrapportering.....	59
3.8.1	Marknadsövervakning.....	59
3.8.2	Forskning och innovation.....	61
3.8.3	Miljö.....	63
4	FINANSIELL REDOVISNING.....	66
4.1	Resultaträkning	67
4.2	Balansräkning.....	68
4.3	Anslagsredovisning	69
4.3.1	Villkor för anslag	69
4.4	Redovisning mot inkomsttitel	70
4.5	Finansieringsanalys	72
4.6	Sammanställning av väsentliga uppgifter	73
4.7	Tilläggsuppgifter och noter	74
4.7.1	Redovisningsprinciper.....	74
4.7.2	Värderingsprinciper.....	74
4.7.3	Styrelsen.....	76
4.7.4	Ledande befattningshavare.....	77
4.7.5	Noter.....	77
5	INTERN STYRNING OCH KONTROLL.....	87
5.1	Transportstyrelsens process för intern styrning och kontroll	87
5.2	Intern miljö och riskhantering.....	87
5.3	Förbättringsområden	88
5.3.1	Redovisning av uppbördsfordringar.....	88

5.3.2	Informationssäkerhet.....	88
5.3.3	Kontinuitetsplanering.....	88
6	UNDERSKRIFT	91
	BILAGA 1 REGERINGSUPPDRAG.....	93

1 Generaldirektören har ordet

2019 var det tio år sedan Transportstyrelsen bildades. Tio år av regelutveckling, tillståndsprövning, tillsyn registerhållning och uppbörd. Tio år med goda framgångar och bidrag till utvecklingen av transportsektorn. Det är ett händelserikt decennium vi lämnar bakom oss när vi går in i ett nytt, där vi ska fortsätta att utvecklas till en modern och respekterad myndighet som möjliggör framtidens resor och transporter.

Efter det mycket dystra trafikåret 2018 är det glädjande att det 2019 omkom betydligt färre i vägtrafiken. Det är möjligt att nå etappmålet för nollvisionen som innebär högst 220 omkomna år 2020, men det kommer att krävas fortsatta insatser från alla inblandade aktörer.

Det är också glädjande att den återkommande tillståndsmätningen inom yrkestrafiken på väg visar att regelefterlevnaden bland buss-, taxi- och gods företag generellt sett är hög. Tidigare problemområden utvecklas i en positiv riktning, till exempel kör- och vilotider samt fordonens tekniska beskaffenhet. Hastigheterna är dock fortfarande för höga.

2019 var ett händelserikt år. Brexit innebar att fordonstillverkare vänt sig till Sverige för typgodkännanden av fordon, att fler privatpersoner valt att byta ut sina utländska körkort och att fler flygcertifikat överförts än tidigare.

Transportstyrelsen har också arbetat intensivt med det nationella genomförandet av det fjärde järnvägs paketet. Det blir ett viktigt steg i att möjliggöra ett enklare, billigare och friare europeiskt järnvägssystem utan rättsliga, tekniska och administrativa hinder mellan länderna.

Nya europeiska regler för drönare kommer träda ikraft 2020 och det har krävt omfattande förberedelser av Transportstyrelsen. Reglerna kommer sannolikt påverka många privatpersoner.

Transportstyrelsen har under året utökat de inre vattenvägarna till att omfatta skärgårdsområden på öst- och västkusten, Kalmarsund och Göta Kanal. De nya områdena ökar möjligheten för inlandssjöfart vilket i sin tur möjliggör en ökad överflyttning av gods från väg till sjö.

Det här är bara några få exempel från den omfattande verksamhet som bedrivs av myndigheten. Jag ser med tillförsikt fram mot hur medarbetarnas djupa kompetens och engagemang kommer att möta behov och utmaningar hos medborgare och näringsliv även kommande decennium.



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 Resultatredovisning

Resultatredovisningen inleds med en bedömning av Transportstyrelsens bidrag till de transportpolitiska målen. Redovisningen som sedan följer är uppdelad i regelgivning, tillståndsprovning, tillsyn, registerhållning och övrig åiterrapportering.

Tabell 1. Ekonomisk översikt, fördelning av intäkter och kostnader per verksamhetskategori 2017–2019

Tusen kronor	2017 ¹	2018	2019
Regelgivning			
Intäkter			
Intäkter av anslag för avgiftsbelagd verksamhet	85 609	30 269	0
Intäkter av anslag för skattefinansierad verksamhet	285 394	360 119	359 008
Intäkter av anslag för miljözoner	0	1 808	0
Intäkter av anslag för civilt försvar	0	874	1 246
Övriga intäkter	3 514	3 675	6 471
Summa intäkter	374 518	396 745	366 726
Kostnader	387 660	414 223	380 091
Tillståndsprovning			
Intäkter			
Intäkter av anslag för avgiftsbelagd verksamhet	218 222	357 113	377 400
Intäkter av anslag för skattefinansierad verksamhet	151 992	165 699	166 729
Intäkter av anslag för civilt försvar	0	1 132	1 846
Övriga intäkter	2 783	2 999	5 110
Summa intäkter	372 997	526 943	551 084
Kostnader	379 149	530 826	555 930
Tillsyn			
Intäkter			
Intäkter av anslag för avgiftsbelagd verksamhet	244 223	236 780	246 584
Intäkter av anslag för skattefinansierad verksamhet	50 126	72 851	74 040
Intäkter av anslag för civilt försvar	0	960	1 582
Övriga intäkter	140 368	175 804	182 740
Summa intäkter	434 718	486 395	504 946
Kostnader	437 686	454 273	476 751
Registerhållning			
Intäkter			
Intäkter av anslag för avgiftsbelagd verksamhet	923 436	784 690	844 099
Intäkter av anslag för skattefinansierad verksamhet	118 399	110 461	138 843
Intäkter av anslag för trängselskatt i Stockholm	121 102	71 452	67 236
Intäkter av anslag för trängselskatt i Göteborg	148 354	98 930	96 780
Intäkter av anslag för civilt försvar	0	2 515	4 225
Övriga intäkter	110 656	101 155	104 619
Summa intäkter	1 421 947	1 169 203	1 255 803
Kostnader	1 430 644	1 178 226	1 270 877

Tusen kronor	2017 ¹	2018	2019
Summering			
Intäkter			
Intäkter av anslag för avgiftsbelagd verksamhet	1 471 490	1 408 852	1 468 083
Intäkter av anslag för skattefinansierad verksamhet	605 912	709 129	738 620
Intäkter av anslag för miljözoner	0	1 808	0
Intäkter av anslag för trängselskatt i Stockholm	121 102	71 452	67 236
Intäkter av anslag för trängselskatt i Göteborg	148 354	98 930	96 780
Intäkter av anslag för civilt försvar	0	5 481	8 900
Övriga intäkter	257 321	283 633	298 940
Summa intäkter	2 604 179	2 579 286	2 678 559
Kostnader	2 635 139	2 577 548	2 683 649

¹ Från och med 2018 ingår utfärdande och förnyelse av behörighetshandlingar och utlandsärenden körkort/förarbevis i tillståndsprövning för vägtrafik. Det innebär att från och med 2018 redovisas intäkter och kostnader för denna verksamhet under en annan verksamhetskategori än tidigare. I avsnitten för tillståndsprövning och registerhållning har kostnaderna för dessa verksamheter flyttats för att möjliggöra jämförelser mellan åren. I denna tabell har motsvarande flytt inte gjorts, eftersom intäkterna inte kan flyttas på ett rättvisande sätt.

Inom regelgivning togs myndighetsavgiften inom luftfart bort under 2018. De verksamheter som finansierades av myndighetsavgiften – framför allt regelutveckling och stöd till regeringen i internationella luftfartsfrågor – belastade tidigare anslaget för avgiftsbelagd verksamhet och finansieras nu i stället via anslaget för skattefinansierad verksamhet. Samtidigt har kostnaderna för regelgivning minskat med 34 miljoner jämfört med 2018. Därför är intäkterna av anslag för skattefinansierad verksamhet i stort sett oförändrade. De minskade kostnaderna finns i huvudsak inom järnväg och vägtrafik och de beror på att arbetet med det fjärde järnvägspaketet tagit mindre tid i anspråk samt nedprioriteringar.

De ökade intäkterna av anslag för avgiftsfinansierad verksamhet inom tillståndsprövning jämfört med 2018 beror i huvudsak på ökade kostnader för typgodkännande av fordon inom vägtrafik och tillståndsprövning inom luftfart.

Kostnaderna inom tillsyn har ökat jämfört med 2018 vilket förklaras av en ökad medlemsavgift till den europeiska organisation som styr luftrummet över delar av Europa, Eurocontrol, samt kostnaderna för arbetet med att bygga upp tillsynsverksamheten inom informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster. Det sistnämnda förklarar även ökningen av intäkterna av anslag för avgiftsfinansierad verksamhet inom tillsyn.

De ökade intäkterna av anslag för avgiftsfinansierad verksamhet inom registerhållning beror på ökade kostnader för drift och it-utveckling samt säkerhetshöjande åtgärder. Intäkterna av anslag för skattefinansierad verksamhet beror på en omfördelning av it-relaterade kostnader mellan verksamheter som finansieras av olika anslag samt att vi har en ökad mängd ärenden som kräver manuell hantering.

3.1 Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

Transportstyrelsen har, med anledning av ändrade krav i förordningen om årsredovisning och budgetunderlag¹, påbörjat ett utvecklingsarbete med att följa hur vår verksamhet bidrar till de transportpolitiska målen. Det görs bland annat med stöd av resultatindikatorer som kan användas för att bedöma hur myndigheten bidragit till måluppfyllelsen. Transportstyrelsen kommer att arbeta vidare med att förbättra analysen för att ge en komplettare bild av hur verksamheten bidrar till de transportpolitiska målen.

Tillståndsmätning inom yrkestrafik på väg

Människor och näringsliv behöver tillgång till tillförlitliga, trafiksäkra och trygga transporttjänster av god kvalitet. En viktig förutsättning för att uppnå detta är att transportföretagen följer reglerna på transportområdet.

Den återkommande tillståndsmätningen inom yrkestrafiken på väg² visar att regelefterlevnaden bland buss-, taxi- och gods företag generellt sett är hög. Flera tidigare problemområden utvecklas i en positiv riktning, till exempel kör- och vilotider samt fordonens tekniska beskaffenhet. Däremot visar tillståndsmätningen att det finns indikationer om att hastighetsefterlevnaden försämrats.

Figurerna visar i vilken utsträckning reglerna följs inom de fokusområden som man haft i tillståndsmätningarna för buss, taxi respektive gods.

Tabell 2. Regelefterlevnad yrkestrafik 2015 och 2018/2019

	2015	2018/2019 ¹
Regelefterlevnad buss		
Kör och vilotider	59 %	71 % ↗
Teknisk beskaffenhet, fordon	75 %	83 % ↗
Hastighet	97 %	93 % ↘
Regelefterlevnad taxi		
Personlig tidbok	73 %	76 % ↗
Prisinformation	92 %	97 % ↗
Teknisk beskaffenhet, taxameter	93 %	96 % ↗

¹ 3 kap 1 § förordning (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag.

² Transportstyrelsen har tillsammans med Polisen genomfört en tillståndsmätning inom yrkestrafiken avseende gods. Mätningarna görs återkommande och ger en representativ bild av hur väl yrkestrafikföretag följer de krav och regler som finns i såväl nationell som internationell lagstiftning.

	2015	2018/2019 ¹
Regelefterlevnad gods		
Kör- och vilotider	67 %	71 % ↗
Teknisk beskaffenhet, fordon	71 %	78 % ↗
Lastsäkring	85 %	89 % ↗
Hastighet	88 %	83 % ↘

¹ Tillståndsmätningarna för buss och taxi gjordes 2018, medan tillståndsmätningen för gods gjordes 2019.

För att öka regelefterlevnaden av bland annat kör- och vilotidsreglerna har Transportstyrelsen under flera år utvecklat dialogen med branschen. Myndigheten uppfattar att dialogen har bidragit till ökad kunskap om reglerna bland företagen och en ökad ömsesidig förståelse för varandras uppdrag, roller och förutsättningar.

Under 2019 har Transportstyrelsen påbörjat ett arbete tillsammans med Polismyndigheten i syfte att utveckla den gemensamma strategin för tillsyn och kontroll av yrkestrafiken på väg. Strategin ska hjälpa myndigheterna att arbeta ännu effektivare, bland annat med fokus på det grova fusket och på så sätt nå ännu bättre regelefterlevnad.

Den kunskap som tillståndsmätningen, dialogen med olika aktörer och Transportstyrelsens tillsyn ger möjliggör för myndigheten och andra aktörer att rikta insatserna så att de ger maximal nytta i transportsystemet.

Säkerhetskultur inom tunnelbana och spårväg

God säkerhetskultur hos trafikutövarna samvarierar med den faktiska säkerheten i transportsystemet. Tillsyner för att främja en god säkerhet är i linje med hänsynsmålet som talar om att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt.

2017–2019 har Transportstyrelsen genomfört riktade tillsyner på temat säkerhetskultur hos var och en av trafikutövarna inom tunnelbana och spårväg i Sverige. Säkerhetskulturen hos trafikutövarna har mätts i en kvalitativ modell och kommer att följas upp i densamma samt genom officiell statistik för antalet omkomna och allvarligt skadade inom spårtrafik.

Det finns sju områden som Transportstyrelsen anser vara särskilt viktiga för att kunna upprätthålla en god säkerhetskultur i en organisation. Utifrån dessa har datainsamlingen i tematillsynerna genomförts enligt figuren nedan.

Figur 1. Särskilt viktiga områden inom säkerhetskultur

Område	Vad skrivs	Vad förstås och görs
1. Rapportering kultur - Delaspekter	Granska dokument Urval av relevanta dokument	Observationer Intervjuer Enkäter Urval av chefer och medarbetare
2. Rättvis kultur - Delaspekter		
3. Lärande kultur - Delaspekter		
4. Säkerhetsengagemang - Delaspekter		
5. Kommunikation - Delaspekter		
6. Resurser och kompetens - Delaspekter		
7. Systematiskt säkerhetsarbete - Delaspekter		

Insamlade data för respektive trafikutövare har sammanställts i en kvalitativ modell och resultatet av tillsynerna återkopplades till respektive trafikutövare. Dessa ålades därefter att ta fram en handlingsplan om eventuella skillnader mellan ledningens och den operativa personalens upplevelse av den interna säkerhetskulturen. Hos de flesta fanns förbättringsområden.

Uppföljande tillsyner planeras 2020–2021. Effekterna av myndighetens arbete kommer att kunna mätas först efter att de uppföljande tillsynerna genomförts. Detta genom att den kvalitativa modell som analysen genomfört under nollmätningen 2017–2019 kommer att användas igen, vilket kommer att ge två jämförbara undersökningar per trafikutövare. Samarbetet med branschen kommer att vidareutvecklas så att vi framöver även kan använda trafikutövares egen statistik för till exempel NMI, sjukfrånvaro och personalomsättning för att följa utvecklingen.

Det är ännu för tidigt för att uttala sig om direkta effekter och resultat av myndighetens arbete. Indikationer från trafikutövare visar dock i vissa fall på att nya arbetssätt inneburit färre trafikhändelser med resenärsskador till följd. Preliminär statistik för 2019 tycks även kunna peka på stärkt säkerhetskultur i form av färre allvarligt skadade och avlidna, se nedan. Dock återstår verifiering av siffrorna för 2019 samt uppföljande intervjuer med trafikutövarna för att få mer kunskap om vilken typ av olyckor som inträffat och vad man arbetat med i syfte att förebygga resenärsolyckor.

Tabell 3. Antal avlidna och allvarligt skadade för tunnelbana och spårväg 2018–2019

Typ av bantrafik	Avlidna			Allvarligt skadade		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Tunnelbana ¹	14	8 ↘	10 ↗	6	5 ↘	2 ↘
Spårväg	1	0 ↘	0 →	14	10 ↘	2 ↘

¹ Flertalet av de avlidna och allvarligt skadade inom tunnelbana utgörs av suicider eller försök till detta.

Säkerhetskultur handlar om en organisations interna sätt att tänka och agera i förhållande till risk och säkerhet, det vill säga hur en organisation

prioriterar och faktiskt arbetar med risker och säkerhet kopplat till sin verksamhet.

Tillsynerna på temat säkerhetskultur syftar till att trafikutövaren själv får jobba för en stärkt intern säkerhetskultur. Myndighetens bedömning är att resenärerna genom detta kommer att möta ett säkrare och pålitligare transportsystem som i sin tur leder till att resandet inom trafikslagen kommer att uppfattas som mer attraktivt. Skulle säkerheten brista och resenärerna då börjar välja andra fortskaffningsmedel, kan trafiksituationen i flera svenska städer bli ohållbar. Om medborgare inte skulle kunna ta sig till skolor och arbetsplatser, skulle vi få samhällsekonomiska konsekvenser.

Lastsäkring för intermodala transporter

God lastsäkring är en förutsättning för att det ska kunna ske en förflyttning av godstrafik från väg till järnväg. Med färre godstransporter på våra vägar skulle färre, totalt sett, dödas eller skadas allvarligt i transportsystemet och det skulle även bidra till ett minskat fossilt bränsleberoende.

Frågor inom lastning och lastsäkring på spår aktualiserades i början av 2019, då en olycka skedde på Stora Bältbron³ i Danmark. Olyckan bidrog till ett ökat internationellt och nationellt fokus på regler och rutiner för lastning och lastsäkring av intermodala transporter.

Redan före olyckan hade Transportstyrelsen i samråd med järnvägsbranschen identifierat ett behov av gemensamma riktlinjer inom lastning och lastsäkring för att underlätta och säkerställa transporter på järnväg. I linje med detta tog vi fram nya tillsynsmetoder under 2019 och utbildade vår egen personal.

Efter olyckan på Stora Bältbron har två allvarliga händelser med felaktigt lastade trailers anmälts till Transportstyrelsen. Det indikerar att det kan finnas ett mörkertal för felaktiga lastningar, då endast en anmäld händelse (år 2009) fanns rapporterad före olyckan. Under 2019 genomförde Transportstyrelsen 10 tillsyner inom området farligt gods och lastsäkring, vilket genererade 26 tillsynsärenden.⁴

Inom lastsäkring var syftet med tillsynerna att kontrollera hur personalen på kombiterminaler får den utbildning och de lastningsinstruktioner som krävs

³ Vid olyckan omkom 8 resenärer och 16 skadades till följd av att en semitrailer, som var lastad på en järnvägsvagn, plötsligt i hård vind lossnade och hamnade på ett parallellspår där ett persontåg körde rakt in i semitrailern.

⁴ Att det blir fler tillsynsärenden gentemot tillsynstillfällena beror på att vid varje tillsynstillfälle kontrolleras flera företag samtidigt. Exempelvis kan tillsynen ske på en rangerbangård där flera företag har sina vagnar uppställda och det kan vara flera avsändare inblandade i transporten av dessa vagnar.

för att genomföra lastning på järnvägsvagnar. Ett annat syfte var att verifiera att de vagnar som var på terminalerna var lastade på ett säkert sätt.

Vid tillsynerna har brister upptäckts där last varit felaktigt säkrad, vilket medför risk för att lasten kan lossna eller förskjutas. Lastnings- och lastsäkringsinstruktioner har även saknats för lastande företag på terminaler. Sammanlagt har brister upptäckts hos 5 järnvägsföretag. 2 av dem har fått föreläggande hittills. Uppföljning av resterande kommer att genomföras 2020.

Tabell 4. Resultatindikatorer för lastsäkring 2019

Resultatindikatorer	2019 ¹
Anmälningar till Transportstyrelsen	2 ²
Antal tillsyner farligt gods/lastsäkring	10
Tillsynsärenden lastsäkring	26
Antal företag med brister inom last och lastsäkring	5
Förelägganden relaterade till last och lastsäkring	2

¹ 2019 är det första året som lastsäkring följs som eget tillsynsområde.

² Antal anmälningar till Transportstyrelsen var 0 både 2017 och 2018.

Tillsynerna har bidragit till en branschsamverkan där gemensamma last- och lastsäkringsinstruktioner samt utbildningsplaner för lastare och järnvägsföretag utvecklas. Transportstyrelsen bedömer att med tydliga överenskommelser drivs alla operatörer inom last och lastsäkring till att hålla en god nivå och konkurrera på lika villkor.

Under 2019 samverkade Transportstyrelsen även på den internationella arenan inom området last och lastsäkring. Med anledning av olyckan på Stora Bältbron tillsatte Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) en expertgrupp, som Transportstyrelsen deltog i, för att ta fram kortsiktiga riskhanteringsåtgärder. Transportstyrelsen deltar nu i ett fortsatt samarbete inom ERA för långsiktiga lösningar i syfte att öka lastsäkerheten generellt på våra europeiska järnvägar – ett arbete som ska vara klart i början av 2020.

Transportstyrelsens bedömning är att vårt arbete inom det intermodala lastsäkringsområdet bidrar till pålitliga och säkra transporter som gynnar utformningen av ett väl fungerande transportsystem. Därmed kan järnvägens attraktivitet stärkas och på sikt nyttjas mer effektivt vid både lång- och kortväga transporter.

Genom förbättrad kvalitet för näringslivets transporter kommer den internationella konkurrenskraften att stärkas. Det ger förutsättningar till en långsiktigt hållbar transportförsörjning, där lastsäkring utgör en grundläggande kvalitetsfaktor.

Fartygssäkerhet

Arbetet med hamnstatskontroller är en mycket central del för att öka säkerheten till sjöss samt förebygga olyckor och negativ miljöpåverkan.

Tillsynen av utländska tillsynsobjekt i Sverige och svenska tillsynsobjekt i utlandet sker genom hamnstatskontroll enligt hamnstatskontrolldirektivet⁵, och enligt en överenskommelse mellan 27 länder, Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MoU). Enligt dessa två rättsakter ska inspektioner utföras enligt en urvalsmodell på vissa fartyg med utländsk flagg som anlöper respektive lands hamnar (tilldelad kvot).

Under 2019 var det 112 svenska fartyg som genomgick en hamnstatskontroll inom Paris MoU och det blev 2 nyttjandeförbud. Under perioden 2016–2018 genomfördes 299 kontroller, vilket resulterade i 3 nyttjandeförbud. Det visar att Transportstyrelsens tillsynsarbete ger effekt, då de svenska fartygen i huvudsak uppfyller de internationella konventionerna. De få nyttjandeförbuden som utfärdats vid kontroller som genomförs av andra länders tillsynsorganisationer bekräftar både att vårt tillsynsarbete och implementeringen av de internationella konventionerna är linje med regelverkets syfte.

Tabell 5. Hamnstatskontroller på svenska fartyg 2016–2019

	2016	2017	2018	2019
Antal kontroller på svenska fartyg	101	94	104	112
Antal nyttjandeförbud	2	0	1	2

Under 2019 kontrollerade Transportstyrelsen på motsvarande sätt 515 utländska fartyg som anlöpt svensk hamn. 9 nyttjandeförbud utfärdades, vilket visar att säkerheten på de fartyg som anlöper svenska hamnar är relativt god.

Tabell 6. Hamnstatskontroller på utländska fartyg 2017–2019

	2017	2018	2019
Antal kontroller på utländska fartyg	514	523	515
Antal nyttjandeförbud	11	11	9

Utfallet från hamnstatskontrollerna används för att publicera listor där flaggstater klassificeras enligt ett treklassystem – vit, grå och svart – med syfte att synliggöra flaggstater med frekvent tveksamma aktörer vad gäller olika typer av säkerhetsbrister. Sverige ligger för närvarande på 16:e plats av 41 stater på den vita listan. Sverige har relativt sett få fartyg, och med den beräkningsmodell som används får varje nyttjandeförbud stor påverkan på placering på listan. Prestationen beräknas på en treårs rullande statistik, vilket också gör att ett nyttjandeförbud påverkar placeringen under en längre tid.

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll.

Internationell samordnad tillsyn av flygplan

Den internationellt samordnade tillsynen av luftfartyg från Sverige, EU och tredje land passar väl in mot preciseringen av hänsynsmålet säkerhet inom luftfartsområdet. En samordnad planering inom EU och en gemensam prioritetslista uppdelad i flera lager leder till att inspektioner fokuseras där risken och behov bedöms störst. Det leder i sin tur till att de verksamheter och flygplan som skapar flest eller allvarligast anmärkningar får fler inspektioner och tvingas åtgärda sina brister från grunden.

Under 2019 har 290 rampinspektioner genomförts. Rampinspektionerna omfattar bland annat kontroll av flygplanets tekniska status, flygoperativ dokumentation, säkerhetsutrustning ombord, operatörens procedurer, besättningsmedlemmars behörighet och status. Inspektionerna har genomförts på 16 flygplatser och omfattar 148 olika operatörer. Målet i antal är uppnått.

Tabell 7. Rampinspektioner 2016–2019

	2016	2017	2018	2019
Antal rampinspektioner luftfartyg	316	312	297	290
Antal flygplatser	16	14	15	16
Index utfall	0,69	0,59	0,60	0,52

Transportstyrelsen bedömer att rampinspektionerna har en god preventiv effekt i flera led. De leder till att brister åtgärdas direkt, krav på säkerhetsledningssystem med grundorsaksanalyser leder i sin tur till att upprepade fel begränsas. Effekten av samordnade och riskbaserade inspektioner blir även att verksamheter som initialt inte sköter sina åtaganden känner till att det är högre sannolikhet att de granskas, vilket ytterligare ger effekt för åtgärd.

Effekten av detta ur ett flygsäkerhetsperspektiv är att standard hos dessa verksamheter höjs. Det går att verifiera med ett EU/EASA⁶-gemensamt jämförelseindex, där ett lågt index visar på färre eller mindre allvarliga brister. Index för den senaste fyraårsperioden ger en förbättring från 0,69 till 0,52. Värdet beskriver hur många och hur allvarliga avvikelser som identifierats under inspektionerna. En låg siffra är bra ur flygsäkerhetsperspektiv.

Förutsättningar för gång och cykling

Genom att förutsättningarna för gång och cykling förbättras kan flera människor välja att förflytta sig på ett fysiskt aktivt sätt. En ökad andel gång och cykling bedöms bidra till ökad folkhälsa, förbättrad tillgänglighet och minskad klimatpåverkan.

⁶ Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet

Under de senaste åren har andelen resor till fots och med cykel varit relativt konstant. I dag uppfyller endast en liten andel barn och unga den rekommenderade aktivitetsnivån via cykel och gång, och bland vuxna har aktivitetsnivån via cykel och gång minskat. Regeringen har till 2025 satt upp ett etappmål om en ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik.

En utmaning är att gående och cyklister skadas i trafikmiljön. Under perioden 2016–2018 skadades omkring 6 000 gående och cyklister allvarligt årligen. Det motsvarar ungefär tre fjärdedelar av det totala antalet allvarligt skadade i trafikmiljön. God kvalitet på underhåll av gång- och cykelvägar är viktigt för säkerheten. Andelen kommuner med god kvalitet på underhållet ökar men inte tillräckligt snabbt för att etappmålet om trafiksäkerhet ska nås.

En ändamålsenlig och säker infrastruktur är en viktig förutsättning för en ökad andel säker gång och cykling. Transportstyrelsen är en av aktörerna som skapar förutsättningar och under 2019 arbetade myndigheten bland annat med nya regler om utformning och underhåll av gång- och cykelvägar. Reglerna förväntas ge effekt på sikt och leda till att infrastrukturen blir ändamålsenligare och säkrare.

Under 2019 bidrog myndigheten även med kunskaper och data i samverkansforumet Nationella cykelrådet. Rådet samlar årligen information om cykling och dess utveckling i ett bokslut. På så sätt blir informationen lättillgänglig för aktörer som arbetar med direkta åtgärder för ökad och säker cykling, till exempel kommuner.

Vidare startade Folkhälsomyndigheten och Transportstyrelsen upp ett utvecklingsarbete om hälsoeffekter tillsammans med sex andra myndigheter. Arbetet handlar om metoder för att ekonomiskt kvantifiera hälsorelaterade effekter av miljörelaterade åtgärder. Syftet är att bättre kunna beakta dessa effekter i samhällsekonomiska analyser, vilket bör bidra till ett mer hälsofrämjande samhällsbyggande.

Svavelutsläpp inom sjöfart

Sverige har sedan länge, med stöd från Transportstyrelsen, arbetat för utvecklingen av regler som innebär sänkta svavelutsläpp från sjöfarten, både inom Helsingforskommissionen (Helcom) och inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

Det nuvarande kravet om max 0,1 procent svavelhalt i fartygsbränslet inom svavelkontrollområdet (SECA) för Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen gäller från och med 2015. Enligt en rapport från Helcom släppte sjöfarten i Östersjön ut drygt 85 000 ton svaveldioxid per år före 2015. Efter införandet av det skärpta svavelkravet var siffran 10 000 ton och det är en minskning med 88 procent.

I övriga delar av världen gäller för närvarande att svavelhalten i bränslet får vara högst 3,5 procent. Inom IMO har det beslutats att denna gräns från och med den 1 januari 2020 ska sänkas till 0,5 procent, ett beslut som rönt stort motstånd bland flera medlemsstater. Sverige och andra länder inom SECA-områdena har bidragit till att reglerna ändå har kunnat beslutas, eftersom våra erfarenheter av SECA visar att det lågsvavliga bränslet inte medför förhöjd risk och att det dessutom inte varit några nämnvärda problem att få tag i rätt bränsle att bunkra.

Tabell 8. Antal oljepröver 2017–2019

Aktivitet	2017	2018	2019
Antal oljepröver	36	52	62
Antal med förhöjd svavelhalt	4	3	4
Antal avvikelser svavelhalt i bunkrar	9	11	0

Kontroll av de skärpta svavelreglerna visar på en hög efterlevandegrad i SECA-området för Östersjön. Siffrorna från Sverige överensstämmer ungefär med hur det ser ut inom Östersjön som helhet.

Det lägre antalet avvikelser från beställd bunkerqualität är förhoppningsvis inledningen på en trend med förbättring av kvaliteten på levererat bränsle. Om ett fartyg analyserar bunkerolja som levererats till fartyget och det vid analysen visar sig att svavelhalten inte överensstämmer med vad som är angivet på bunkerkvittot, ska fartyget underrätta sin flaggstat om detta.

Förbränning av fossila bränslen (kol, olja och naturgas) genererar svaveldioxid som frigörs till atmosfären där den omvandlas till svavelsyra, som sänker pH-värdet. I atmosfären kan de sura ämnena transporteras hundratals kilometer innan de når mark och hav med nederbörd och vindar. Luftföroreningar som svaveloxid har en mycket negativ effekt på människors hälsa och kan orsaka olika lungsjukdomar såsom kol och astma.

Utsläpp av växthusgaser från vägtrafiken

Växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent mellan 2010 och 2030. Vägtrafiken står för mer än 90 procent av dessa utsläpp. 2018 uppgick vägtrafikens utsläpp till knappt 15 miljoner ton koldioxidekvivalenter, 2010 var motsvarande siffra knappt 19 miljoner ton. Sedan 2010 har utsläppen från vägtrafiken därmed minskat med drygt 20 procent. Enligt Trafikverkets prognoser är dock minskningstakten inte alls tillräcklig för att 70 procentsmålet ska nås. Ytterligare åtgärder krävs inom områdena transporteffektivt samhälle, energieffektiva och fossilfria fordon samt förnybar energi.

Transportstyrelsen bidrar i arbetet med att öka minskningstakten, bland annat genom att verka för minskade utsläpp från tunga fordon. 2018 släppte de tunga fordonen ut 3,4 miljoner ton koldioxidekvivalenter. För att driva på

utvecklingen mot energieffektivare tunga fordon har myndigheten arbetat internationellt och medverkat till framtagande av en metod för att deklarerat bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Under 2019 fortsatte arbetet med fokus på bussar och mindre lastbilar. Sedan juli 2019 måste tillverkarna deklarerat uppgifter för en stor andel av de nya lastbilarna. Uppgifterna används för att ställa EU-krav på tillverkarna att successivt sälja allt energieffektivare fordon. För att kunna registerföra uppgifterna och rapportera dem till EU har Transportstyrelsen utvecklat vägtrafikregistret.

Resultatet av myndighetens arbete är att uppgifter om tunga fordons bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp nu finns tillgängliga. Detta gör det möjligt för köpare att göra aktiva val utifrån bränsleförbrukning och dessutom kan nya styrmedel tas fram som leder till minskade utsläpp av koldioxid.

3.2 Regelgivning

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

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

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

3.2.1 Verksamhetens utveckling

Tabell 9. Kostnader för regelgivning 2017–2019

Trafikslag	Total kostnad (tusen kronor)		
	2017	2018	2019
Järnväg	60 748	75 953	68 300
Luftfart	99 981	118 476	106 670
Sjöfart	92 584	96 622	89 213
Vägtrafik	134 346	123 172	115 909
Summa	387 660	414 223	380 091

Kostnaderna för regelgivning utgör 14 procent av den totala verksamhetskostnaden. Ytterligare analys redovisas under respektive trafikslag.

3.2.2 Trafikslagsövergripande

Nya föreskrifter inom säkerhetskyddslagstiftningen

Transportstyrelsen har beslutat om nya föreskrifter om säkerhetsskydd för verksamhetsutövare som bedriver säkerhetskänslig verksamhet. Med anledning av de nya föreskrifterna har Transportstyrelsen publicerat ett omfattande informationspaket om säkerhetsskydd på vår webbplats. Syftet med föreskrifterna är att förenkla och förtydliga för dem som omfattas av lagstiftningen. Föreskrifterna berör verksamheter inom luftfart och sjöfart.

3.2.3 Järnväg

Tabell 10. Kostnader för regelgivning inom järnvägsområdet 2017–2019

Total kostnad (tusen kronor)		
2017	2018	2019
60 748	75 953	68 300

De lägre kostnaderna jämfört med 2018 beror framför allt på att arbetet med det fjärde järnvägspaketet tagit mindre resurser i anspråk. Det är ändå det mest omfattande arbetet inom regelgivning på järnvägsområdet.

Arbetet med EU:s fjärde järnvägspaket

Transportstyrelsen har arbetat intensivt med det nationella genomförandet av det fjärde järnvägspaketet som ska vara klart i juni 2020. Vi har bland annat

- tagit fram och remitterat ett tiotal föreskriftsförslag om exempelvis ansökan om godkännanden av fordon och ansökan om tillstånd för järnvägsverksamhet, både för nationell och internationell trafik
- tecknat samarbetsavtal med ERA så att Transportstyrelsen kan bidra i byråns handläggning av ansökningar om säkerhetsintyg för järnvägsföretag och godkännande av järnvägsfordon
- haft dialog med järnvägsbranschen om kommande regler och den nya ansökningsprocessen för säkerhetstillstånd och godkännande där ERA:s ansökningssystem One Stop Shop presenterades
- arbetat med remissen av regeringens betänkande i promemorian Fjärde järnvägspaketet.

Det har varit en utmaning att ta fram och remittera föreskrifter utan att de nya lagförslagen varit tillgängliga för branschen och andra aktörer.

Det fjärde järnvägspaketet är en viktig steg i att möjliggöra ett enklare, billigare och friare järnvägssystem i Europa utan rättliga, tekniska och administrativa hinder.

Nya krav om tysta godsvagnar med kompositbromsblock

För att påskynda införandet av tystare godsvagnar i EU – och därmed minska den negativa hälsopåverkan som buller leder till – har EU beslutat om bullerkrav på alla godsvagnar som trafikerar särskilda tystare sträckor från och med år 2024. För att uppfylla kraven krävs att vagnarna använder kompositbromsblock. Transportstyrelsen har, i samarbete med Trafikverket, genomfört tester för att avgöra om kompositbromsblock har tillräcklig bromsförmåga i strängt vinterklimat. Testerna har visat att förmågan är försämrad i sådant klimat. Vi provar även olika åtgärder för att motverka

den försämrade bromsförmågan. Ytterligare tester kommer att göras under vintern 2019/2020.

Europeiska järnvägsbyrån utreder om det ska vara möjligt att fortsätta att använda vissa bullriga godsvagnar även i internationell trafik. Om inte problemet går att lösa, ser Sverige att det finns en risk för att en stor andel av det internationella godset på järnväg från Sverige kommer att flyttas till vägtrafiken i stället.

En annan faktor är att Tyskland redan tagit fram nationella krav om kompositbromsblock. De ska träda i kraft i december 2020. Kraven skulle i praktiken innebära att svenska järnvägsvagnar inte kan köras genom Tyskland. Transportstyrelsen arbetar därför tillsammans med järnvägsbranschen i syfte att se till att godstransporterna på järnväg till och från kontinenten inte äventyras.

Hälsokrav för säkerhetskritiska arbetsuppgifter

Transportstyrelsen har beslutat nya föreskrifter om hälsokrav för personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter inom järnväg, tunnelbana och spårväg. De nya kraven utgår från den enskilde personens hälsotillstånd och arbetsuppgifter och innebär att läkaren ska göra en bedömning av sjukdomens konsekvenser i förhållande till arbetsuppgifterna som personen utför. De tidigare kraven var mer schablonmässigt utformade.

Föreskrifterna bedöms leda till att fler personer uppfyller kraven och därmed kan arbeta med säkerhetskritiska arbetsuppgifter, utan att säkerheten äventyras. Det bör även leda till att färre kommer att ansöka om undantag från kraven.

Förslag på ny process för kapacitetstilldelning inom EU

Det finns behov av en effektivare och flexiblare kapacitetstilldelning på järnväg, så att mer trafik kan få plats på spåren utifrån behov och förutsättningar. Nuvarande EU-regler är begränsande.

Intresseorganisationen RailNetEurope har därför i samverkan med andra branschorgan tagit fram ett förslag till ny process som de vill ska införas i EU. För svensk del skulle förslaget troligen betyda stora förändringar för dem som vill köra på järnvägen, men också för infrastrukturförvaltare som fördelar kapacitet. Det finns osäkerheter om huruvida den föreslagna utformningen av processen är den bästa, om förslaget ryms i nuvarande lagstiftning och om det finns rimliga förutsättningar för införandet. Transportstyrelsen har under 2019 arbetat aktivt för att påverka utvecklingen av projektet – nationellt och internationellt – och fört dialog med infrastrukturdepartementet, EU-kommissionen och andra intressenter.

3.2.4 Luftfart

Tabell 11. Kostnader för regelgivning inom luftfartsområdet 2017–2019

Total kostnad (tusen kronor)		
2017	2018	2019
99 981	118 476	106 670

Vi har genomfört ett större arbete med prioriteringar och omfördelning av resurser inom både sjö- och luftfart, vilket har lett till en fördröjning vid tillsättning av vakanser och minskade kostnader under 2019 jämfört med 2018. Under 2019 var också konsultkostnaderna i projekt inom forskning och innovation (FoI) lägre än under 2018.

Arbetet i den internationella miljöskyddskommittén CAEP går framåt

I arbetet i Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) miljöskyddskommitté (CAEP) är vårt mål att få så strikta miljökrav som möjligt, samtidigt som hänsyn också tas till tillgänglighetsmålet. Under 2019 gjorde kommittén bland annat följande:

- Tog beslut om en rekommendation av en ny global standard för icke-flyktiga partiklar från större flygmotorer, vilket innebär att tillåtna partikelutsläpp från flygmotorer begränsas jämfört med i dag. Detta kan ge en positiv hälsoeffekt för de människor som bor nära flygplatser och kan även innebära minskad klimatpåverkan från flygningen i sin helhet.
- Tog beslut om en rekommendation för bränslen som ska kunna tillgodoräknas inom det marknadsbaserade styrmedlet för den internationella luftfarten. Beslutet betyder att hållbara bränslen kan bidra till att minska klimatpåverkan.
- Tog fram en plan för fortsatt arbete med kommande civila överljudsplans miljöpåverkan. Detta arbete kommer att ge mer kunskap om dessa plans miljöpåverkan och innebär också att generösa bullerregler inte beslutas för tidigt och utan tillräcklig kunskap. Buller kan bidra till försämrad hälsa.

Nya föreskrifter inom luftfartsskydd

Vi har beslutat nya föreskrifter på området luftfartsskydd som främst berör fraktager, kända avsändare av flygfrakt och kända leverantörer av förnödenheter. Detta efter nya EU-förordningskrav om säkerhetsprövning. Syftet med de nya föreskrifterna är att stärka säkerhetsprövningar för att möta hotet från insiders. Vi har i denna fråga även samverkat med andra berörda myndigheter såsom Säkerhetspolisen och Polismyndigheten, eftersom beslutet även påverkar säkerhetsskyddslagsstiftningen.

Ny EU-förordning rörande flygtrafiktjänster

En ny EU-förordning träder i kraft i början av 2020. Den omfattar krav på såväl myndigheten som alla leverantörer av flygtrafiktjänst och flygledningstjänst. Ett intensivt implementeringsarbete pågick under 2019 med bland annat uppdatering av föreskrifter, informationsarbete gentemot leverantörer samt granskning av ansökningar vad gäller processer för förändring. Enligt den nya förordningen ska alla förändringar en leverantör gör anmälas till oss och vi ska granska anmälan. Alla leverantörer ska också ha en process som hanterar förändringar och som vi ska ha granskat och godkänt. Tillsammans är detta en större förändring jämfört med tidigare förordningskrav.

I den nya förordningen krävs det certifikat för att bedriva tjänsterna flödesplanering och lufrumsplanering vilket inte krävdes tidigare. LFV, som är den enda aktören i Sverige som tillhandahåller dessa tjänster, har ansökt om och tilldelats dessa nya certifikat.

3.2.5 Sjöfart

Tabell 12. Kostnader för regelgivning inom sjöfartsområdet 2017–2019

Total kostnad (tusen kronor)		
2017	2018	2019
92 584	96 622	89 213

Transportstyrelsen har genomfört ett större arbete med prioriteringar och omfördelning av resurser inom både sjö- och luftfart, vilket har lett till en fördröjning vid tillsättning av vakanser och minskade kostnader under 2019 jämfört med 2018.

Utökning av nya inre vattenvägar

Transportstyrelsen har, utifrån 2018 års regeringsuppdrag om att klassa fler områden som inre vattenvägar (IVV), avgjort vilka områden som kommer att utgöra nya sådana. De nya områdena utgörs av skärgårdsområden på öst- och västkusten, Kalmarsund och Göta Kanal. Fler vattenområden för IVV ökar möjligheten för inlandssjöfart. Det möjliggör i sin tur en ökad överflyttning av gods från väg till sjö, eftersom det finns större potential att skapa nya transportvägar med IVV-fartyg. Parallellt med detta arbete har Transportstyrelsen tillsammans med Trafikverket och Sjöfartsverket påbörjat ett arbete med att inventera infrastrukturåtgärder såsom sjömätning, muddring och uppdatering och komplettering av utmärkning. Tillsammans arbetar vi även med att bestämma farledernas kapacitet för att möjliggöra trafik inom dessa områden, med hänsyn till tillgänglighet, säkerhet och miljö.

Ny indelning av fartområden

Ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter om fartområdenas indelning är genomförda och trädde i kraft under 2019. Anledningen till ändringen är en förändring av EU-direktivet om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg samt önskemål från branschen om två mindre förändringar av utbredningen av två fartområden. Föreskrifterna har moderniserats och anpassats utifrån gällande direktiv. De har också förtydligats på några områden för att vara begripligare och lättare att förstå för dem som ska följa dem.

3.2.6 Vägtrafik

Tabell 13. Kostnader för regelgivning inom vägtrafikområdet 2017–2019

Total kostnad (tusen kronor)		
2017	2018	2019
134 346	123 172	115 909

De lägre kostnaderna för år 2019 beror på nedprioriteringar av externa utredningar som är underlag i regelutvecklingsarbeten samt vakanser. Det finns behov av mer regelutveckling än vad det finns resurser för.

Krav för ny kategori inom taxitrafiken

Inom taxilagstiftningen införs det en ny kategori av taxitrafik 2021. Den som väljer att ansluta sig till den nya kategorin får bara utföra körupdrag som är förbeställda till ett fast pris. Taxifordonet behöver inte ha taxameter. I stället krävs att

- fordonet är utrustat med en särskild utrustning
- taxiföretaget anslutit fordonet till en tillståndspliktig beställningscentral.

Transportstyrelsen har tagit fram föreskrifter om bland annat den särskilda utrustningen och vilka uppgifter som de tillståndspliktiga beställningscentralerna ska samla in, lagra och lämna ut. Föreskrifterna har ett tydligt fokus på tillförlitlighet och informationssäkerhet.

Syftet med den nya lagstiftningen är att stärka konkurrensneutraliteten och att skapa förutsättningar för ny teknik inom taxibranschen.

Enklare hantering genom ändrade kompetenskrav på intygsskrivande läkare

Kraven på vilka specialisläkare som får utfärda intyg vid hjärt- och kärlsjukdomar för innehav av körkort har ändrats i Transportstyrelsens föreskrifter. Ändringen syftar till att förenkla för personer med vissa sjukdomstillstånd. Genom att det blir tillåtet även för specialisläkare i internmedicin eller kirurgi att skriva intyg kan berörda i större utsträckning

vända sig direkt till sin behandlande läkare och få intyg snabbare än förut. Det förenklar även för sjukvården.

Behörighetsändringen för moped har fått avsedd effekt

År 2009 infördes en ny körkortsbehörighet: AM-behörighet för moped klass I. Samtidigt infördes krav på nya förare av klass II-mopeder att genomgå en teoretisk utbildning hos behöriga utbildare för att få ett förarbevis. En analys gjordes 2019 av antalet dödade och skadade mopedister före respektive efter lagändringen 2009.

Olycksstatistiken består av polis- och sjukvårdsrapporter för drygt 27 000 skadade eller dödade mopedister i åldern 15–17 år. Resultatet visar att antalet dödade mopedförare minskade med två tredjedelar och antal skadade mopedförare nästan halverades. Störst skillnad syns för kollisionsolyckor mellan moped och annat motorfordon, särskilt i tätbebyggt område: de minskade med 57 procent. Minskningen av antalet skadade var procentuellt lika stor oavsett kön.

Överenskommelse om ändrade EU-regler för vägtransporter

Efter flera års förhandlingar har EU-parlamentet, rådet och kommissionen kommit överens om ändrade regler för vägtransporter inom EU.

Transportstyrelsen har bidragit i arbetet både genom att kontinuerligt lämna underlag till Regeringskansliet och genom att delta som nationella experter i rådsarbetet.

Ett syfte med ändringarna är att få till tydliga och kontrollerbara regler som bidrar till en sund transportmarknad. Överenskommelserna omfattar bland annat

- regler för elektronisk godstransportinformation som öppnar upp för elektroniska frakthandlingar
- tydligare krav på att transportföretag ska vara fast etablerade i medlemsstaten (inte brevlådeföretag)
- bestämmelser om att fordon som utför internationella transporter regelbundet måste tillbaka till dess registreringsland
- införandet av en karensperiod för cabotagetransporter
- en komplettering av reglerna för cabotagetransporter som innebär bättre villkor för förarna
- en ny version av den smarta färdskrivaren som blir obligatorisk i syfte att underlätta kontrollen av flera av de nya bestämmelserna ovan.

Digitalisering av vägtransportsystemet och självkörande, uppkopplade fordon

Utvecklingen mot digitalisering av transportsystemet har stor potential att bidra till flera av de transportpolitiska målen. Transportstyrelsens roll är att möjliggöra och sätta ramar där det behövs för att utvecklingen ska gå i rätt riktning.

Vårt arbete under 2019 bidrog till internationell reglering av ett antal förarstödssystem i fordon vars syfte är att bidra till ökad trafiksäkerhet. Samtidigt har Transportstyrelsen bidragit i arbetet inom Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa (UNECE) med att förändra 1968 års konvention om vägtrafik. Syftet med det arbetet är att göra det möjligt att tillåta automatiserade fordon inom alla länder.

Verklighetstrogna tester av utsläpp från personbilar och lätta lastbilar

Transportstyrelsen har under flera år varit drivande i arbetet med att utveckla ett verklighetstroget laborietest för nya lätta fordon. Det första steget – test vid normaltemperatur – är genomfört. 2019 arbetade vi vidare med ett lågtemperaturtest som är tänkt att omfatta diesel- och eldrivna fordon. Testmetoden används vid typgodkännande av fordon.

Konsumenter ska kunna få en bra bild av vad en bil verkligen släpper ut och utvecklingen behöver gå mot bilar med låg energiförbrukning samt låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar. De testvärden som testmetoden genererar används även som grund vid beskattning av fordon, vilket i flera fall inneburit kraftigt höjd fordonsskatt.

3.3 Tillståndsprovning

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

3.3.1 Verksamhetens utveckling

Tabell 14. Kostnader för tillståndsprovning 2017–2019

Trafikslag	Total kostnad (tusen kronor)		
	2017	2018	2019
Järnväg	15 923	19 146	17 223
Luftfart	60 689	61 814	70 074
Sjöfart	13 504	19 007	19 946
Vägtrafik	395 147 ¹	430 859	448 687
Summa	485 263	530 826	555 930

¹ Från och med 2018 ingår utfärdande och förnyelse av behörighetshandlingar och utlandsärenden körkort/förarbevis i tillståndsprovning för vägtrafik. Kostnaderna för 2017 har räknats om med anledning av detta.

Kostnaderna för tillståndsprovning utgör 21 procent av den totala verksamhetskostnaden. Ytterligare analys redovisas under respektive trafikslag.

3.3.2 Järnväg

Tabell 15. Kostnader för tillståndsprovning inom järnvägsområdet 2017–2019

Total kostnad (tusen kronor)		
2017	2018	2019
15 923	19 146	17 223

Myndighetens tillståndsgivning syftar till att säkerställa att de som bedriver verksamhet eller förvaltar anläggningen följer reglerna för spårtrafiksystemet och upprätthåller en godtagbar säkerhetsnivå. De flesta regler inom järnvägsområdet är i dag gemensamma inom EU, vilket garanterar rörligheten och innebär en harmonisering av säkerhetsnivån.

Vi ligger generellt sett på en normal nivå för antalet inkomna tillståndsansökningar för

- infrastrukturförvaltare
- tunnelbana och spårväg
- järnvägsföretag

- godkännande av fordon eller anläggningar.

Antalet tillstånd för infrastrukturförvaltare som prövades under 2019 halverades dock gentemot 2018. Halveringen beror på den eftersläpning som uppkom under 2017 och som arbetades av under 2018.

Omprövningarna under 2018 innebar också att kostnaderna var högre under detta år. Det har varit färre ansökningar av förarbevis för lokförare under 2019 jämfört med 2018, vilket också påverkar de minskade kostnaderna.

3.3.3 Luftfart

Tabell 16. Kostnader för tillståndsprovning inom luftfartsområdet 2017–2019

Total kostnad (tusen kronor)		
2017	2018	2019
60 689	61 814	70 074

Under 2019 hade vi ökade konsultkostnader för bland annat

- FoI-projekt om att använda väderdata för att minska flygets klimatpåverkan
- ett större tillståndsprojekt där en flygplanstillverkare bygger om en flygplanstyp och myndigheten haft behov av extern kompetens inom testflygning.

Vi lade också mer tid på tillståndsprovning, exempelvis inom flygtrafiktjänstområdet där vi godkände en ny leverantör av flygtrafiktjänster och luftrummet för den nya flygplatsen i Sälen, vilket har inneburit högre kostnader för tillståndsprovning.

Tabell 17. Utveckling för ärendeslag med stort antal ärenden inom luftfartsområdet 2017–2019

Ärendeslag	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Personliga certifikat	10 551	11 774	10 208	12 778	11 729	13 933	1 211	996	1 365
<i>Kvinnor</i>		949	819						
<i>Män</i>		10 153	8 697						
<i>Uppgift saknas¹</i>		672	692						
Registerkontroll	13 018	12 451	11 816	6 457	5 939	7 851	496	477	664
<i>Kvinnor</i>			4 205						
<i>Män</i>			7 580						
<i>Uppgift saknas¹</i>			31						

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

Fler överföringar av certifikat på grund av brexit

Antalet fattade beslut ligger på samma nivå som 2017, vilket beror på att det inte finns några regelförändringar som bidragit till ökat antal ärenden. Det

var inte fallet 2018, då behörighetsregler för avancerad flygning och bogsering av flygplan förändrades. Vi har också en fortsatt trend med att många begär sitt certifikat upphävt eller återkallat, eftersom de inte har behov av det under en viss tid eller har slutat flyga.

Antalet ärenden om överföringar till Sverige av flygcertifikat utfärdade enligt EU-förordningen ökade med nära 50 procent och överföringar från Sverige ökade med närmare 40 procent i jämförelse med 2018. Många av ärendena till Sverige beror på Englands utträde ur EU.

När det gäller fördelning av antal ärenden efter kön, står kvinnor för 8 procent av det totala antalet medan män står för 85 procent. Resterande 7 procent går inte att koppla till kön i ärendehanteringssystemet, eftersom individerna saknar svenskt person- eller samordningsnummer.

De flesta trafikflygare är män och trafikflygare är den kategori av certifikatinnehavare som genererar flest antal ärenden per person. Många av dem har flera olika typbehörigheter och är instruktörer eller kontrollanter.

Minskat behov av registerkontroller på grund av minskat resande

Antalet registerkontroller ligger ungefär på en liknande nivå som föregående år. Man kan ana en svag nedgång som troligtvis har sin orsak i att antalet passagerare på de svenska flygplatserna generellt minskade under 2019. Behovet av genomförda registerkontroller står till stor del i proportion till antalet passagerare som väljer att flyga, eftersom det krävs färre anställda för att omhänderta färre passagerare.

En registerkontroll genomförs som led i den säkerhetsprövning som personer som till exempel oeskorterat ska ha tillträde till den skyddade delen av en flygplats ska ha genomgått. Det är betydligt fler män än kvinnor som registerkontrolleras. Det är inte den enskilde personen utan företaget som skickar in ansökan om registerkontroll till Transportstyrelsen. Det är därför svårt att avgöra varför man väljer att registerkontrollera fler män än kvinnor, men en rimlig orsak kan vara att en relativ stor del av de sökande företagen är i byggbranschen. Dessa företag är i många fall mansdominerade, vilket också påverkar de ansökningar om registerkontroll som kommer in till Transportstyrelsen.

Scandinavians Mountains Airport godkänd för trafik

Transportstyrelsen godkände under 2019 samtliga tillstånd för Scandinavian Mountains Airport. Det innebär att flygplatsen som ligger i Sälen har fått ett godkännande för att tas i drift och trafikeras.

Flygplatsen i Sälen är den fjärde svenska flygplatsen som har fjärrstyrd flygtrafikledning. Till skillnad från övriga flygplatser har Sälen byggts utan ett traditionellt flygledartorn.

Förutom driftsgodkännandet för systemet med flygtrafikledningstjänst har flygplatsen fått ett tilldelat luftrum, ett flygplatscertifikat som omfattar utformningen av flygplatsen och flygplatsens drift- och säkerhetsledningssystem samt ett säkerhetsgodkännande med hänsyn till luftfartsskyddet.

Fjärrstyrd flygtrafikledning för Linköping/SAAB flygplats

Vi har godkänt ännu en fjärrstyrd flygtrafikledning, nämligen den för Linköping/SAAB flygplats. LFV har fått ett tidsbegränsat godkännande med villkor för att bedriva fjärrstyrd flygtrafikledning för flygplatsen från kontrollcentralen i Sundsvall. När LFV uppfyller villkoren i beslutet och har skaffat sig erfarenhet av den nya driften kan ett permanent godkännande ges.

Ny godkänd leverantör av flygtrafiktjänster med inriktning på fjärrstyrd flygtrafikledning

En ny svensk leverantör av flygtrafikledningstjänst har certifierats. Företaget, Saab Digital Airspace Traffic Solutions, blir således den fjärde leverantören av flygtrafiktjänst i Sverige. Företaget kommer endast att bedriva fjärrstyrd flygtrafikledning. Tjänsten bedrivs från Sundsvall och omfattar flygplatserna i Örnsköldsvik, Sundsvall, Linköping och Sälen. Leverantören bygger en stor del av sin förmåga att bedriva tjänst på underleverantörsavtal med bland annat LFV. Det betyder att Transportstyrelsen framöver behöver utveckla tillsynsarbetet med att granska avtal och även utöva tillsyn över underleverantörer.

Fusk vid teoretisk examination till kommersiella certifikat

Transportstyrelsen har vidtagit åtgärder mot åtta elever vid två svenska flygskolor. Anledningen är att fusk förekommit vid teoretisk examination till kommersiella certifikat. De åtgärder som Transportstyrelsen har möjlighet att vidta vid sådana regelöverträdelser är att underkänna hela eller delar av elevernas examinering samt att besluta om en tidsperiod om minst 12 månader då eleverna är förhindrade att skriva nya prov. Eftersom det i dessa fall var fråga om kommersiella trafikflygarcertifikat, ser Transportstyrelsen särskilt allvarligt på det inträffade och beslutade därför att underkänna elevernas hela examination samt att stänga av dem från att avlägga någon ny teoretisk examination i 18 månader. Besluten har överklagats och medgivits prövningstillstånd av Kammarrätten. Vi inväntar nu prövning av denna instans.

Drönare testas för att frakta blod

För första gången i Sverige har en drönare lyft, flugit och landat helt autonomt i urban miljö med uppdraget att leverera blod mellan två sjukhus. Flygningen genomfördes i centrala Göteborg och föll väl ut. Förhoppningen är att det ska kunna bli en framtida metod att använda för blodtransporter

inom sjukvården. Företaget som genomförde flygningen har stegvis utvecklat ett test- och verifieringsprogram inför de planerade flygningarna mellan sjukhusen som har accepterats av Transportstyrelsen. Bolaget hade en utprovningsperiod, som även föregicks av en riskbedömning, där man successivt ökade flygsträckan under kontrollerade former.

Ökning av antalet utfall från registerkontrollen

Vid en registerkontroll kontrolleras det om det finns några uppgifter om personen i polisens register som påverkar en anställning med anknytning till luftfarten. När sådana uppgifter påträffas rapporteras de till Transportstyrelsen som ett utfall. Transportstyrelsen kan sedan göra en bedömning av personens lämplighet för jobbet ur säkerhetssynpunkt.

Antal utfall från registerkontrollen ökade drastiskt under 2019 och vi har under 2019 fått 144 stycken jämfört med 87 stycken 2018. Anledningen till ökningen kan sannolikt härledas till den nya säkerhetskyddslagen där kontrollen sedan görs mot ett bredare säkerhetsperspektiv jämfört med tidigare lagstiftning.

3.3.4 Sjöfart

Tabell 18. Kostnader för tillståndsprovning inom sjöfartsområdet 2017–2019

Total kostnad (tusen kronor)		
2017	2018	2019
13 504	19 007	19 946

Förändringen av kostnaderna från 2017 beror på ökade avskrivningskostnader för utvecklade it-system. Verksamhetens omfattning är på samma nivå som 2018. De huvudsakliga ärendeslagen är hantering av behörigheter och certifikat samt provning av lotsdispenser.

Tabell 19. Utveckling för ärendeslag med stort antal ärenden inom sjöfartsområdet 2017–2019

Ärendeslag	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Behörigheter och certifikat	9 578	8 796	10 481	7 366	10 694	11 354	769	1 216	1 083
<i>Kvinnor</i>	1 454	1 440	1 453						
<i>Män</i>	8 100	7 336	8 991						
<i>Uppgift saknas¹</i>	24	20	37						

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.

Tabell 20. Genomsnittliga handläggningstider, behov av kompletteringar, andel beslut om avslag och antal ärenden på området behörigheter 2017–2019

Ärendetyp	Handläggningstider (dagar)			Behov av kompletteringar (%)			Andel beslut om avslag (%)			Antal ärenden		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Personliga tillstånd – behörigheter	5,2	3,5	2,7	18,1 ¹	17,9	13,6	5,2	2,0	0,3	2 722	2 656	3 411
Personliga tillstånd – certifikat	1,6	1,9	1,4	5,4 ¹	6,5	5,0	1,2	0,6	0,2	5 151	4 213	5 219

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

Behörigheter och certifikat ökar

Antalet behörigheter och certifikat har ökat sedan föregående år. Nya internationella krav trädde ikraft 2017, vilket gjorde att sjömännen var tvungna att förnya sina behörigheter före detta datum. Ansökningarna om behörigheter och certifikat enligt de nya reglerna har kommit in med ett stegrande antal år för år inför ikraftträdandet vid årsskiftet 2016/2017. Antalet var lägre under 2018, eftersom de flesta förnyat sina behörigheter eller certifikat till och med 2017. En behörighet eller ett certifikat är giltigt i fem år och ska därefter förnyas. Ökningen till 2019 beror på att de som valde att förnya enligt det nya regelverket redan 2014 nu behöver förnya dem igen. Den ökning vi nu ser är en följd av detta och är inte en indikation av en ökning sett över en femårsperiod.

Handläggningstiderna och behovet av att begära kompletteringar fortsatte att minska under 2019. Samma positiva utveckling har skett för antal ärenden som behöver avslås. En stor orsak till att handläggningstiden minskar är att färre ärenden behöver kompletteras och att färre ärenden behöver avslås. Anledningen till det är i sin tur förbättrade e-tjänster, där det tydligt framgår vad en ansökan ska innehålla och vilka kriterierna som ska vara uppfyllda för ett specifikt tillstånd.

Tillstånd har getts för virtuell utmärkning

Transportstyrelsen har gett tillstånd till en virtuell utmärkning till sjöss, den andra i sitt slag i Sverige. En virtuell utmärkning finns inte fysiskt utan kan endast ses på radar och de elektroniska sjökorten. Virtuell utmärkning är ett snabbt och kostnadseffektivt sätt att ge sjöfarten den information som är nödvändig vid navigering. Dock har inte samtliga navigationssystem som finns i dag möjlighet att visa den här typen av utmärkning. Det gör att en viss försiktighet måste iakttas vid tillståndsgivning och gör det svårt för virtuell utmärkning att i dagsläget helt ersätta fysisk utmärkning.

Vi har också tillsammans med Sjöfartsverket och Försvarmakten genomfört prov och försök för utmärkning av ett temporärt aktiverat skjutområde till sjöss i Östersjön respektive Kattegatt med virtuell

sjösäkerhetsanordning. Försöken har visat att denna variant av utmärkning är lämplig som komplement till ordinarie sjösäkerhetshöjande åtgärder, i syfte att förebygga intrång på avlyst skjutområde under pågående skjutning.

Särskilt undantag möjliggör lotsdispenser för fartyg med flytande naturgas

För att öka tillgängligheten till flytande naturgas (LNG) har vi beviljat särskilda undantag från att anlita lots för fartyg med LNG i lasten. Fartyg med LNG i lasten är i dag lotspliktiga oavsett storlek och har enligt föreskrifter inte möjlighet att söka så kallad lotsdispens utan måste först söka om särskilt undantag. Behovet av tillgång till LNG som framdrivningsmedel för sjöfarten har ökat. Det är miljövänligare än olja, och flera fartyg byggs eller anpassas för att drivas med sådan gas.

För att ge bättre förutsättningar för att kunna distribuera drivmedlet gör vi en översyn av föreskrifterna i syfte att även fartyg med LNG-last ska få möjligheten att söka lotsdispens utan att behöva ansöka om särskilda undantag. Vi tror att det kommer bidra till minskade kostnader för att kunna distribuera LNG till fartyg, samtidigt som kraven och rutinerna för ansökan om lotsdispens medför att säkerheten bibehålls.

3.3.5 Vägtrafik

Tabell 21. Kostnader för tillståndsprövning inom vägtrafikområdet 2017–2019

Total kostnad (tusen kronor)		
2017	2018	2019
395 147 ¹	430 859	448 687

¹ Från och med 2018 ingår utfärdande och förnyelse av behörighetshandlingar och utlandsärenden körkort/förarbevis i tillståndsprövning för vägtrafik. Kostnaderna för 2017 har räknats om med anledning av detta.

Området omfattar körkorts-, fordons- och yrkestrafikärenden.

Körkortsverksamheten utgör 87 procent av kostnaderna för tillståndsprövningen. Under 2019 ökade antalet beslutade körkortsärenden jämfört med 2018. Ökningen gäller de flesta ärendetyperna men främst körkortstillstånd, handledarskap och körkortsingripanden, se Tabell 22. Verksamheten för typgodkännande fordon ökade kraftigt från 2018 till 2019 och påverkar kostnaderna med en ökning på 13 miljoner kronor.

Tabell 22. Utveckling för ärendeslag med stort antal ärenden inom vägtrafikområdet 2017–2019

Ärendeslag	Antal fattade beslut ¹			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Körkortstillstånd	332 622	325 946	340 079	57 856	59 093	62 549	174	181	184
<i>Kvinnor</i>			143 139						
<i>Män</i>			196 937						
<i>Uppgift saknas²</i>			3						
Körkortstillstånd efter återkallelse	15 229	17 045	18 353	20 158	22 057	21 535	1 301	1 294	1 173
<i>Kvinnor</i>			2 897						
<i>Män</i>			15 456						
Förlängning högre behörighet	44 642	85 018	89 202	12 725	20 387	18 298	280	240	205
<i>Kvinnor</i>			7 569						
<i>Män</i>			81 633						
Ingripanden	49 256	59 063	74 359	84 653	95 141	99 384	1 218	1 611	1 337
<i>Kvinnor</i>			13 146						
<i>Män</i>			60 058						
<i>Uppgift saknas²</i>			1 155						
Utbyte/förnyelse av utländskt körkort	13 098	13 211	16 643	8 457	8 359	7 530	646	633	452
<i>Kvinnor</i>			6 327						
<i>Män</i>			10 311						
<i>Uppgift saknas²</i>			5						
Godkännande handledare	259 636	265 841	289 573	12 260	11 695	11 950	47	44	41
<i>Kvinnor</i>			100 187						
<i>Män</i>			189 386						
Körkortsverksamhet - villkor	40 563	41 438	41 543	39 667	45 829	42 667	978	1 106	1 027
<i>Kvinnor</i>			10 430						
<i>Män</i>			31 111						
<i>Uppgift saknas²</i>			2						
Utfärdande och förnyelse av körkort och förarbevis³	777 565	836 615	880 727	105 081	107 137	113 311	135	128	129

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

² Uppgifterna har tagits fram med hjälp av kontrollciffran i personnumret. Utländska medborgare saknar svenskt personnummer och samordningsnummer och vi kan därför inte avgöra kön.

³ Uppgift om kön saknas.

2019 ökade inflödet av körkortsärenden till Transportstyrelsen med 11 procent, vilket medfört att antal fattade beslut är fler än 2018. Troliga orsaker till ökningen är följande:

- Fler körkortstillstånd utfärdas på grund av ökad efterfrågan i samhället på yrkeschaufförer, införandet av CSN-lån⁷ till arbetslösa

⁷ CSN körkortslån är ett lån för den som är arbetslös och mellan 18 och 47 år. Lånet syftar till att kunna ta körkort för personbil och lätt lastbil. Man kan låna högst 15 000 kronor, som sedan ska betalas tillbaka, även om man inte får körkort. Körkortslån kan bara fås en gång, och beslutet om körkortslån gäller i ett år.

för att ta körkort samt att många nyanlända som kom 2015 nu är mer etablerade i det svenska samhället.

- Fler utbyten av utländska körkort görs när brittiska medborgare i större utsträckning har valt att byta ut sitt brittiska körkort mot ett svenskt, eftersom deras körkort skulle bli ogiltiga i Sverige vid ett utträde ur EU.
- Sedan 2018 har antalet utfärdade varningar ökat genom att vi också utfärdar varningar vid mindre allvarliga förseelser i syfte att uppmärksamma bilister på att de bör ändra sitt trafikbeteende.

Könsfördelningen visar att andelen kvinnor är lägre när det gäller

- förlängning av högre körkortsbehörigheter
- körkortsingripanden
- körkortstillstånd efter återkallelser.

Andelen kvinnor som är yrkeschaufförer är historiskt sett liten och därmed följer att ansökningarna om förlängning av högre körkortsbehörigheter också är få bland kvinnor. Könsfördelningen för körkortsingripanden är komplicerad att analysera, eftersom det behövs ytterligare data, till exempel antal körda mil. En förklaring till fördelningen skulle kunna vara att män kör fler mil på vägarna än kvinnor. Körkortstillstånd efter återkallelse speglar det som sagts om körkortsingripande i den mening att de som får sitt körkort återkallat efter spärrtid åter kan ansöka om körkortstillstånd.

Kostnaden per beslutat ärende har sjunkit för körkortsverksamhetens alla typer av tillståndsärenden utom körkortstillstånd. Stordriftsfördelar och koncentrerade insatser för att arbeta ner ärendebalanser är bidragande orsaker till att styckekostnaderna är lägre.

Tabell 23. Telefoni körkort 2017–2019

Mått/period	2017	2018	2019
Anrop per år	858 227	895 090 ¹	1 090 288
Besvarade per år	758 205	745 257	722 689
Besvarandegrad ²	88 %	83 %	66 %
Medelväntetid ³	3.04	4.12	8.18

¹ Uppgifterna för 2018 har korrigerats, eftersom det tidigare var felaktigheter i uttag av statistik för antal telefonanrop under perioden 1 september 2018–30 september 2019.

² Antal besvarade samtal i förhållande till totalt inkomna anrop.

³ Antal minuter och sekunder.

Medelväntetiden har ökat på grund av

- ökade ärendevolymer
- prioritering av ärendehandläggning, vilket inneburit färre personer i telefoni med fler återuppringningar som följd
- driftstörningar i it-system för körkort.

Tabell 24. Giltiga körkort 2017–2019

	Antal			Andel		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Giltiga körkort	6 519 792	6 591 514	6 669 636			
<i>Kvinnor</i>	3 081 673	3 115 955	3 154 177	47%	47%	47%
<i>Män</i>	3 483 119	3 475 559	3 515 459	53%	53%	53%

Körkort kan delas in i tre olika kategorier:

- moped klass 1 (även kallad EU-moped)
- personbilar
- tung trafik (lastbil och buss).

Kvinnors andel av körkort för moped och personbil är drygt 50 procent. Andelen kvinnor med körkort för lastbil och buss är låg: cirka 8 procent. Kvinnors andel av körkortsinnehaven har varit relativt konstant de senaste åren.

Fortsatt ökning av typgodkännandeverksamheten till följd av brexit

Transportstyrelsen tog under 2019 över cirka 4 600 typgodkännanden från den brittiska godkännandemyndigheten. Förutom dessa överföringar ökade antalet ansökningar från tillverkare jämfört med tidigare år. 2019 hanterade vi totalt sett cirka 2 000 ansökningar, och 2018 var motsvarande siffra 600. För att hantera utmaningen med den kraftigt ökade volymen av ärenden har fler medarbetare rekryterats under kort tid och utveckling av stödsystem har påbörjats.

3.4 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 kraven. Transportstyrelsen ska utöva tillsyn där de största riskerna finns och där vi åstadkommer störst effekt. Tillsynen ska vara väl avvägd när det gäller effekterna av tillsynen i förhållande till kostnaden för samhället i stort. Vi ska tillvarata information, kunskap och erfarenheter från tillsynsverksamheten i vid mening för att utveckla hela myndighetsutövningen. Transportstyrelsen ska tillämpa enhetliga definitioner, angreppssätt och principer för tillsyn.

3.4.1 Verksamhetens utveckling

Tabell 25. Kostnader för tillsyn 2017–2019

Trafikslag	Total kostnad (tusen kronor)		
	2017	2018	2019
Järnväg	32 465	35 342	33 267
Luftfart	231 267	236 168	258 053
Sjöfart	67 504	72 124	71 099
Vägtrafik	106 450	110 638	114 332
Summa	437 686	454 273	476 751

Kostnaderna för tillsyn utgör 18 procent av den totala verksamhetskostnaden. Ytterligare analys redovisas under respektive trafikslag.

3.4.2 Trafikslagsövergripande

Insatser enligt lagen om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster

Enligt regleringsbrevet för 2019 ska Transportstyrelsen redovisa genomförandet av insatser enligt lagen (2018:1174) om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster.

Transportstyrelsen har tagit fram rutiner för

- kommunikation och informationshantering
- samverkan mellan bransch, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) och övriga tillsynsmyndigheter rörande tillsyn av anmälningsskyldighet och föreläggande av sanktionsavgift.

Initialt gjorde myndigheten bedömningen att cirka 120 aktörer skulle omfattas av lagen. Vi kan nu konstatera att det är färre som berörs. Det beror på att vissa aktörer inom sjö- och luftfart inte längre omfattas av

föreskrifterna om anmälningsskyldighet. Vidare omfattas vissa aktörer i stora delar av säkerhetsskyddslagen, vilket innebär att lagen om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster inte är tillämplig. Hittills har 27 aktörer anmält sig.

Föreskriftsarbetet kring riskanalys och säkerhetsåtgärder påbörjades under slutet av 2019. En genomlysning av befintlig lagstiftning och granskning av relevanta standarder inom området informationssäkerhet/cybersäkerhet har gjorts.

Transportstyrelsen har varit i kontakt med de nordiska grannländerna i syfte att ta del av hur de har genomfört implementering av krav kring riskanalys och säkerhetsåtgärder. Vi har också samverkat med andra tillsynsmyndigheter och MSB i syfte att så långt som möjligt få en samsyn kring hur tillsyn av lagen om informationssäkerhet för samhällsviktiga tjänster ska genomföras.

En stor del av vårt arbete under 2019 var att ta fram interna rutinbeskrivningar och checklistor för att möjliggöra den kommande tillsynen av lagen om informationssäkerhet för samhällsviktiga tjänster. Arbetet har även innefattat rutiner som rör tillsyn av anmälningsskyldighet och föreläggande av sanktionsavgift. Vi har för avsikt att påbörja tillsynen av anmälningsskyldighet i början av 2020. Eftersom arbetet med att ta fram interna rutinbeskrivningar och checklistor inte är klart, utfördes ingen tillsyn med stöd av lagen om informationssäkerhet för samhällsviktiga tjänster 2019. Det innebär således också att inga åtgärdsförelägganden och sanktionsavgifter har beslutats.

3.4.3 Järnväg

Tabell 26. Kostnader för tillsyn inom järnvägsområdet 2017–2019

Total kostnad (tusen kronor)		
2017	2018	2019
32 465	35 342	33 267

Transportstyrelsens kostnader var något lägre under 2019 än 2018 och antalet genomförda tillsyner var totalt sett färre än föregående år. Det är ett resultat av att antalet tillsynshandläggare minskat och inte återrekryterats. Tillsyn mot järnvägsföretag har ökat något jämfört med tidigare år, liksom tillsyn mot tunnelbana och spårväg. Däremot har tillsynerna mot infrastrukturförvaltare minskat. Ett arbete har påbörjats för att bredda tillsynskompetensen i syfte att försöka säkerställa ett effektivare sätt att använda befintliga resurser.

I vår säkerhetstillsyn fortsatte vi under 2019 att utveckla metoden för att integrera säkerhetskulturaspekterna, eftersom det i kommande europeiska

regelverk läggs en större tonvikt på området. Tillsynerna utvecklas mer mot att inkludera stödjande och lärande moment för att skapa bättre förutsättningar för företagen.

Marknadstillsynen har haft fokus på uppföljning av föregående års förelägganden om kvalitetsavgifter och banavgifter. Vi identifierade genom våra tillsyner av kapacitetstilldelning 2019 ett antal områden där oklarheter observerats. Det kommer förmodligen att leda till att vi inleder tillsynsärenden under 2020.

Tillsynen av redovisning av järnvägsverksamhet har inte resulterat i några förelägganden. Vid tillsynerna av farligt gods har brister upptäckts där last varit felaktigt säkrad, vilket medför risk att lasten kan lossna eller förskjutas. Vi kan se att tillsynerna har bidragit till en branschsamverkan där gemensamma last- och lastsäkringsinstruktioner samt utbildningsplaner för lastare och järnvägsföretag utvecklats.

3.4.4 Luftfart

Tabell 27. Kostnader för tillsyn inom luftfartsområdet 2017–2019

Total kostnad (tusen kronor)		
2017	2018	2019
231 267	236 168	258 053 ¹

¹ Undervägsverksamheten (en route) utgör 64 procent av de totala tillsynskostnaderna inom luftfarten för 2019 och huvuddelen av detta är medlemsavgift till Eurocontrol.

Ungefär hälften av kostnadsökningen beror på att medlemsavgiften till Eurocontrol har ökat och på försämrad växelkurs mellan den svenska kronan och euron. Transportstyrelsen har också lagt mer tid på tillsyn, bland annat beroende på att vi har börjat bygga upp tillsynsverksamhet inom informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster. Under 2019 bedrev vi också tillsyn mot ett större nordiskt flygbolag som inte hade svenskt tillstånd under tidigare år.

Haveri med flygplan som flög fallskärmshoppare i Umeå

Efter den tragiska flygolyckan i Umeå, där samtliga ombord omkom, fattade Transportstyrelsen beslut om flygstopp för de kvarvarande två svenska flygplanen av samma modell i väntan på information från haveriutredningen. Därefter utfärdade även EU och Australien, som är ansvariga för certifieringen av flygplanet, flygstopp för flygplansmodellen. Vid inspektionen av luftfartyget framkom det att skadorna hade uppkommit på grund av den överbelastning som strukturen utsatts för under den senare delen av flygningen. Det fanns inga tecken på skador i form av utmattningssprickor eller korrosion. Inget tydde på att det var något fel på övriga plan av samma modell. Därför kunde flygstoppet hävas. Statens

haverikommission kommer att publicera den slutliga rapporten om olyckan under 2020.

Kontroller av behörighetshandlingar för personal på flygplatser

Gränspoliserna och personal från Arlanda flygplats har genomfört slumpvisa kontroller av personer som har en behörighetshandling till flygplatsen. Det har vid dessa kontroller uppdagats att personer som haft en behörighetshandling till Arlanda flygplats saknat arbets- och uppehållstånd. Transportstyrelsen har med anledning av händelserna på Arlanda skickat ut information till alla säkerhetsgodkända verksamheter för att uppmärksamma att arbetsgivare har ett ansvar att kontrollera att en person har rätt att vara och arbeta i Sverige.

Transportstyrelsen deltar också i en samverkan som gränspoliserna på Arlanda tagit initiativ till och som syftar till att gemensamt medverka till informationsutbyte samt se över olika delar som kan förbättras i förhållande till de delar som ligger inom ramen för respektive myndighets ansvar. På dessa möten deltar även Swedavia och Migrationsverket.

3.4.5 Sjöfart

Tabell 28. Kostnader för tillsyn inom sjöfartsområdet 2017–2019

Total kostnad (tusen kronor)		
2017	2018	2019
67 504	72 124	71 099

Under perioden har it-kostnaderna ökat. Samtidigt har personalkostnaderna, som utgör huvuddelen av kostnaderna, ökat mellan 2017 och 2018 för att sedan minska till 2019. Huvuddelen av verksamheten utgörs av tillsyn av fartyg, både svenskflaggade och utländska.

Fartyg som omfattas av regler för nationell sjöfart

2019 trädde sista delen i det nya nationella regelverket i kraft. Reglerna omfattar fartyg som inte har krav på certifikat men bedriver yrkesmässig verksamhet. Ikraftträdandet innefattar inte bara att följa själva regelverket utan även inrapportering, verifiering och avrapportering i ett nytt it-system för egenkontroll, EKAN. Många har valt att avregistrera sitt fartyg eller ändra till fritidsfartyg då de inte längre använder fartyget yrkesmässigt.

Implementeringen av reglerna har visat att det behövs mer informationsinsatser till branschen om reglernas innebörd och mer stöd för att rapportera egenkontrollen i systemet.

3.4.6 Vägtrafik

Tabell 29. Kostnader för tillsyn inom vägtrafikområdet 2017–2019

Total kostnad (tusen kronor)		
2017	2018	2019
106 450	110 638	114 332

Kostnadsutvecklingen under år 2017–2019 beror bland annat på och utveckling av it-system och utökad verksamhet inom yrkestrafiken för redovisningscentraler för taxi. Tillsyn av yrkestrafikföretag, kontroll av kör- och vilotider samt tillsyn av utbildningsorganisationer och förordnad förarprovning är de största verksamhetsområdena inom tillsyn vägtrafik.

Tabell 30. Utveckling för ärendeslag med stort antal ärenden inom vägtrafikområdet 2017–2019

Ärendeslag	Antal tillsyner			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Yrkestrafikföretag	9 139	11 036	13 109	25 611	29 754	29 738	2 802	2 696	2 269

Ökningen av antalet tillsynsärenden under 2019 beror på att vi får in fler underrättelser från Polismyndigheten om ringa brott, vilket har medfört fler enkla tillsynsärenden. Dessutom har handläggningen blivit effektivare.

Tillsyn för sund konkurrens och säkerhet inom yrkestrafiken

Transportstyrelsens tillsyn inom yrkestrafiken har fokus på det grova fusket och bidrar på så sätt till goda konkurrensförhållanden och ökad säkerhet.

Den nya lagstiftningen för redovisningscentraler ska ge en sundare konkurrens inom taxiverksamheten och vi fortsatte under 2019 arbetet med att tillämpa lagstiftningen. Tillsynen av redovisningscentraler visar att det finns brister i verksamheterna. Insatser behöver göras för att stärka stabiliteten hos centralerna. Transportstyrelsen har även utövat tillsyn över företag som har uteblivna överföringar till redovisningscentraler samt utrett de taxitrafikbolag som förekommer med höga skulder hos Kronofogdemyndigheten och de bolag som blivit upptaxerade av Skatteverket.

I tillsynen av innehavare av taxiförarlegitimation har Transportstyrelsen återkallat legitimationen eller varnat de taxiförare som bryter mot lagen. Vi har främst ingripit mot upprepade och allvarliga trafikbrott, våldsbrott, sexualbrott samt andra typer av brott som påverkar innehavet av taxiförarlegitimationen. Vi har även utrett om chaufförerna fortsatt uppfyller de medicinska krav som ställs.

3.5 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.

3.5.1 Verksamhetens utveckling

Tabell 31. Kostnader för registerhållning 2017–2019

Trafikslag	Total kostnad (tusen kronor)		
	2017	2018	2019
Järnväg	1 484	1 653	3 237
Luftfart	4 307	3 974	5 147
Sjöfart	13 033	16 594	20 872
Vägtrafik	1 305 706 ¹	1 156 005	1 241 621
Summa	1 324 530	1 178 226	1 270 877

¹ Från och med 2018 ingår utfärdande och förnyelse av behörighetshandlingar och utlandsärenden körkort/förarbevis i tillståndsprövning för vägtrafik. Kostnaderna för 2017 har räknats om med anledning av detta.

Kostnaderna för registerhållning utgör 47 procent av den totala verksamhetskostnaden. Ytterligare analys redovisas under respektive trafikslag.

3.5.2 Järnväg

Tabell 32. Kostnader för registerhållning inom järnvägsområdet 2017–2019

Total kostnad (tusen kronor)		
2017	2018	2019
1 484	1 653	3 237

Kostnadsökningen år 2019 beror främst på ökade driftkostnader för it-system.

Tabell 33. Registerförda fordon inom järnväg 2017–2019

Antal registerförda fordon		
2017	2018	2019
17 270	17 684	17 808

I fordonsregistret fanns vid 2019 års utgång 17 808 järnvägsfordon som var godkända och inte avställda jämfört med 17 684 år 2018. Under år 2019 nyregistrerades 298 godkända fordon, medan 237 skrotades. År 2018 nyregistrerades 210 fordon och 175 skrotades. Det större antalet nyregistreringar kan sannolikt förklaras med en naturlig variation mellan åren.

3.5.3 Luftfart

Tabell 34. Kostnader för registerhållning inom luftfartsområdet 2017–2019

Total kostnad (tusen kronor)		
2017	2018	2019
4 307	3 974	5 147

Vi utvecklar ett nytt it-system för registerhållning av drönaroperatörer, vilket bidrar till att kostnaderna ökade under 2019 jämfört med tidigare år. Vi har också ägnat mer tid åt äganderättsändringar, innehavarändringar och avregistreringar i luftfartygsregistret jämfört med tidigare år.

Tabell 35. Registerförda luftfartyg 2017–2019

Antal registerförda luftfartyg		
2017	2018	2019
3 021	3 013	3 035

Den 31 december 2019 fanns det 3 035 luftfartyg i luftfartygsregistret, vilket är en ökning jämfört med tidigare år. Den största orsaken till den ökade antalet luftfartyg i luftfartygsregistret är att ett större nordiskt flygbolag valt att registrera luftfartyg i Sverige.

Brittisktägda luftfartyg måste avregistreras från det svenska registret

Transportstyrelsen har gjort ett särskilt utskick om följderna av brexit till de 12 brittiska medborgare och bolag, huvudsakligen inom privatflyg, som äger svenskregistrerade luftfartyg. Bland annat måste de luftfartyg som är baserade utanför Sverige men ägs av brittiska medborgare eller bolag avregistreras från det svenska luftfartygsregistret. Konsekvenserna om de inte avregistrerar sina luftfartyg, när brexit inträder, blir att de inte uppfyller de lagkrav som reglerar vem som kan vara ägare till ett svenskt luftfartyg och därmed ska avregistrering ske. När luftfartyget är avregistrerat behöver de registrera luftfartyget i ett annat land för att kunna flyga vidare. Om ägare inte ansöker om avregistrering, efter att vi haft vidare kontakt med denne, kan vi eventuellt företa åtgärden.

3.5.4 Sjöfart

Tabell 36. Kostnader för registerhållning inom sjöfartsområdet 2017–2019

Total kostnad (tusen kronor)		
2017	2018	2019
13 033	16 594	20 872

De ökade kostnaderna är i huvudsak ett resultat av ökade driftkostnader och avskrivning av ett nyutvecklat it-system.

Tabell 37. Registerförda fartyg 2017–2019

Antal registerförda fartyg		
2017	2018	2019
9 072	8 769	8 270

Minskningen över tid av antalet registrerade fartyg beror på vårt långsiktiga arbete med att avregistrera framför allt båtar på grund av att de har överlåtit, 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.

Minskningen beror också på införandet av ett nationellt regelverk för fartyg som används i yrkesmässig verksamhet. I samband med införandet har många valt att avregistrera sitt fartyg eller ändra till fritidsfartyg då de inte längre använder fartyget yrkesmässigt. Reglerna omfattar i första hand båtar, det vill säga fartyg med en skrovlängd upp till 24 meter.

Antalet skepp ökar

Den positiva trenden med att rederier väljer att registrera sina skepp (fartyg över 24 meter) i svenskt register fortsätter. 22 skepp har tillkommit under 2019. Bidragande orsaker till trenden kan vara att Sverige infört så kallad tonnageskatt, det vill säga schablonmässigt beräknad inkomstbeskattning utifrån fartygs nettodräktighet, samt att vi som andra länder har delegerat tillsynen till erkända organisationer. Att fler skepp registreras i Sverige innebär att den svenska maritima sektorn stärks, vilket i förlängningen bland annat leder till att det skapas arbetstillfällen, både till sjöss och på land, inom hela den maritima näringen. Antalet handelsfartyg med svensk flagg påverkar också Sveriges inflytande i internationella organisationer såsom IMO.

3.5.5 Vägtrafik

Tabell 38. Kostnader för registerhållning inom vägtrafikområdet 2017–2019

Total kostnad (tusen kronor)		
2017	2018	2019
1 305 706 ¹	1 156 005	1 241 621

¹ Från och med 2018 ingår utfärdande och förnyelse av behörighetshandlingar och utlandsärenden körkort/förarbevis i tillståndsprövning för vägtrafik. Kostnaderna för 2017 har räknats om med anledning av detta.

De ökade kostnaderna beror på högre drift- och utvecklingskostnader inom it. Bland annat har it-stöd utvecklats för klimatbonus, höjda och miljödifferenterade vägavgifter samt automatisk handläggning inom körkortsverksamheten, och säkerhetshöjande åtgärder har vidtagits inom it. Kostnaderna för registreringsskyltar har samtidigt minskat.

Vägtrafikregistret (VTR) är det mest omfattande registret på Transportstyrelsen. Det är ett samlingsnamn för fler system som hanterar information och funktioner om fordon och förare. Registret är grunden för den uppbördsverksamhet där Transportstyrelsen bland annat tar in fordonsskatter och trängselskatter för Skatteverkets räkning samt infrastrukturavgifter för Trafikverkets räkning.

Tabell 39. Registerförda fordon inom vägtrafik 2017–2019

	Antal ¹		
	2017	2018	2019
Registerförda fordon totalt	11 282 753	11 447 155	11 569 658
Avställda fordon	2 816 894	2 894 658	2 968 422
Ägda av kvinnor			362 036
Ägda av män			2 106 567
Ägda av juridisk person			502 355
Avregistrerade fordon²	769 575	765 678	731 036
Ägda av kvinnor			35 594
Ägda av män			241 071
Ägda av juridisk person			454 361
Fordon i trafik²	7 696 284	7 786 819	7 870 200
Ägda av kvinnor			1 758 338
Ägda av män			4 734 588
Ägda av juridisk person			1 374 738
Antal genomförda ägarbyten under året	3 830 831	3 864 676	3 924 290
Antal genomförda avregistreringar av fordon	302 893	365 243	374 660
Antal fordon tagna i trafik första gången	574 220	537 261	539 060

¹ För 10 avregistrerade fordon saknas uppgift om ägare.

² För uppgifterna om avställda fordon och fordon i trafik skiljer sig det totala antalet från summan för de olika ägarna. Differensen beror på att uppgifterna tas fram vid olika datauttag och ett antal registreringar har hunnit göras mellan uttagen.

Ökningen av registerförda fordon 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 2019 via auktoriserade bilhandlare eller någon av våra digitala tjänster ligger på 75 procent jämfört med 73 procent 2018 och 70 procent 2017.

Tabell 40. Utveckling av ärendeslag med stort antal ärenden inom uppbörd av skatter och infrastrukturavgifter 2017–2019

	Antal skattebeslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/antal (kronor)		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Fordonsskatt	8 666 669	8 796 920	9 035 255	67 666	60 928	82 298	8	7	9
Trängselskatt Stockholm	7 526 828	7 454 689	7 398 580	121 110	71 481	68 523	16	10	9
Trängselskatt Göteborg	6 005 089	5 952 320	5 853 238	148 362	98 959	96 802	25	17	17
Infrastrukturavgifter, Motala	813 573	839 879	881 743	2 350	2 363	2 677	3	3	3
Infrastrukturavgifter, Sundsvall	1 076 939	1 100 885	1 143 203	3 425	3 463	4 174	3	3	4

De ökade kostnaderna för fordonsskatt 2019 beror på att kostnader som tidigare belastat vägtrafikregisteravgiften nu mer rättvist även belastar fordonsskatt och att vi har en ökad mängd ärenden som kräver manuell hantering.

Avskrivningskostnaderna för trängselskattesystemet minskade kraftigt 2018, eftersom stora delar av systemet då skrevs av. I övrigt är förändringarna av antalet beslut inom uppbördsverksamheten marginella.

Nya krav på registerföring av miljöuppgifter och effekt på fordon

Transportstyrelsen har utvecklat vägtrafikregistret för att bland annat kunna registerföra ytterligare tekniska uppgifter: effekt och koldioxidrelaterade värden för fordon.

Effekt är en viktig uppgift på ett fordon och den används av både externa intressenter och internt. Till exempel används uppgiften av försäkringsbolag vid försäkring av fordon och av oss själva vid beskattning av fordon.

Ny EU-lagstiftning innebär att uppgifter om koldioxid och bränsleförbrukning för tunga fordon ska samlas in av respektive medlemsstat och rapporteras årligen till EU. Transportstyrelsen är ansvarig registreringsmyndighet i Sverige. Informationen kan användas för att ställa krav på fordonstillverkare.

Sedan flera år övervakas koldioxidutsläpp på lätta fordon på EU-nivå. Den nya lagstiftningen ställer krav på ytterligare uppgifter i Sveriges rapportering till EU-kommissionen. Det är ett stort antal miljöuppgifter som ska börja registerföras kopplade till den nya testmetoden för avgasutsläpp på fordon.

Implementering av höjda och miljödifferenterade vägavgifter

I samarbetskommittén för Eurovinjettsamarbetet har avtalsparterna kommit överens om att höja vägavgifterna och anpassa dessa till nyare utsläppskrav för fordons motorer. Skälet till höjningen är framför allt att bibehålla den totala avgiftsnivån och förstärka differentieringen av avgiften.

Transportstyrelsen implementerade under 2019 det nya lagkravet.

I vägavgiftssamarbetet deltar förutom Sverige även Danmark, Nederländerna och Luxemburg. Även Belgien ingår i samarbetet men tar inte längre ut någon vägavgift. Varje medlemsstat tar ut avgiften för sitt lands tunga godstransporter. Fordon från andra länder än medlemsstaterna betalar avgiften när de ska köra på vägarna i de deltagande länderna. Betald avgift i ett medlemsland ger rättighet att köra i alla medlemsländer utan att nya vägavgifter tillkommer.

Förändring av trängselskatten i Stockholm

Transportstyrelsen har förberett så att de nya reglerna för trängselskatt kan hanteras från den 1 januari 2020. Förändringarna innebär att

- trängselskatt tas ut tidigare på morgonen och under fler timmar per dygn
- året delas in i hög- och lågsäsong och beloppen höjs under högsäsong
- den sammanlagda trängselskatten per kalenderdygn och bil högst kan uppgå till 105 kronor under lågsäsong och 135 kronor under högsäsong
- trängselskatt tas ut de fem första vardagarna i juli och dag före vissa helgdagar.

Besvarandegraden ökade och medelväntetiden minskade inom telefonin för fordonsfrågor

Förutom att ta emot telefonsamtal handlägger kundtjänsten ärenden som kommer in via post eller elektroniskt. Handläggningsärendena är fler än tidigare år. Telefonin och ärendehandläggning hänger tätt samman: om väntetiden i telefon eller handläggningstiden på ärendehandläggningen ökar, genererar det egna ärenden genom andra kanaler.

Tabell 41. Telefoni inom fordonsfrågor. Jämförelse 2017–2019

Mått/period	2017	2018	2019
Anrop per år	1 439 685	1 466 634	1 249 420
Besvarade per år	1 202 182	1 127 443	1 070 176
Besvarandegrad ¹	84 %	77 %	86 %
Medelväntetid (min)	4.49	6.36	5.03

¹ Antal besvarade samtal i förhållande till totalt inkomna anrop.

Anledningen till att anropen minskat beror på att

- styrningen av produktionen har förfinats än mer för att optimera bemanning efter kundens behov
- ökat kontrollen över ärendehandläggningen, vilket gett kortare handläggningstid
- färre driftstörningar.

Digitala utskick via Mina meddelanden

Tabell 42. Digitala utskick via Mina meddelanden 2017–2019

Utskick	Antal			Andel		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Beslut om trängselskatt	0	2 174 242	2 649 363	-	31 %	40 %
Beslut om infrastrukturavgift	0	407 282	500 177	-	32 %	39 %
Körförbud	64 910	128 561	251 374	17 %	28 %	37 %
Körkort ¹	0	23 134	251 742	-	32 %	42 %
Summa	64 910	2 733 219	3 652 656			

¹ 2018 omfattade detta 3 ärendeslag. Från 2019 omfattas 8 ärendeslag.

Under 2019 ökade vi antal ärendeslag som skickas ut digitalt via Mina meddelanden från 12 till 17. De avser körkortsrelaterade ärenden. Antal ärenden som skickas ut digitalt ökade med 34 procent under året. Antalet anslutna mottagare av digitala utskick ökade till cirka 3,7 miljoner från 3,0 miljoner 2018. Detta tillsammans ger ett ökad påverkan i positiv riktning på miljön och skapar minskade kostnader för oss. Av de ärenden som vi tillhandahåller digitalt skickas totalt sett 60 procent via brev och 40 procent digitalt.

3.6 Redovisning av avgiftsbelagd verksamhet

Den avgiftsbelagda verksamheten delas in i avgifter som disponeras och avgifter som inte disponeras av myndigheten. Den 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.

Analysen görs jämfört med den budget som anges i regleringsbrevet för 2019. Dessa uppgifter bygger på beräkningar som lämnades i budgetunderlaget den 1 mars 2018. Det kan därför finnas avvikelser som skiljer sig från andra analyser som görs i årsredovisningen, eftersom dessa baseras på andra förutsättningar.

3.6.1 Analys av Transportstyrelsens avgiftsbelagda verksamhet där intäkterna disponeras

Tabell 43. Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna disponeras

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans	Budget intäkter	Budget kostnader	Budget resultat
Offentligrättslig verksamhet								
Tillsyn flygtrafiktjänst	-10 576	42 936	32 360	10 576	0	32 000	26 000	6 000
Adm. GAS-systemet ¹	0	4 188	4 188	0	0	5 500	5 500	0
Adm. felparkeringsavgifter	0	21 921	21 921	0	0	25 000	25 000	0
Adm. infrastrukturavgifter	0	6 850	6 850	0	0	7 000	7 000	0
Summa	-10 576	75 895	65 319	10 576	0	69 500	63 500	6 000
Avgiftsfinansierade transfereringar								
GAS ¹	39 242	793 463	827 383	-33 920	5 322	912 000	882 000	30 000
CNS ²	0	66 564	66 564	0	0	69 000	69 000	0
Medlemsavgift Eurocontrol	0	132 773	132 773	0	0	125 000	125 000	0
Infrastrukturavgifter Motala	0	24 921	24 921	0	0	15 000	15 000	0
Infrastrukturavgifter Sundsvall	0	42 713	42 713	0	0	42 000	42 000	0
Försäljning personliga skyltar	0	15 839	15 839	0	0	15 000	15 000	0
Summa	39 242	1 076 273	1 110 193	-33 920	5 322	1 178 000	1 148 000	30 000
Uppdragsverksamhet								
Informationsuttag	8 937	58 520	75 427	-16 907	-7 971	75 000	76 000	-1 000
Övriga uppdrag	11 483	16 845	15 604	1 241	12 725	16 000	11 000	5 000
Summa	20 420	75 365	91 031	-15 666	4 754	91 000	87 000	4 000
Summa offentligrättsliga avgifter som disponeras	49 087	1 227 533	1 266 543	-39 010	10 077	1 338 500	1 298 500	40 000

¹ Gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av flygpassagerare och deras bagage.

² Kommunikationsutrustning inom flygtrafiktjänst, Communication Navigation and Surveillance.

I tabellen ovan presenteras resultat av avgifter som myndigheten disponerar. Uppdelningen utgår från den struktur som ges i regleringsbrevet för 2019 och delas upp i

- offentligrättslig verksamhet
- avgiftsfinansierade transfereringar
- uppdragsverksamhet.

Högre utfall än planerat inom den offentligrättsliga verksamheten

När det gäller de avgifter som disponeras för särskilda ändamål redovisar vi under offentligrättslig verksamhet den del som finansierar verksamhet inom Transportstyrelsen.

Resultatet avser undervägsavgiften som disponeras för tillsyn av flygtrafiktjänst i svenskt luftrum. Vi redovisar även intäkter som disponeras för administration av felparkeringsavgifter, infrastrukturavgifter samt GAS-systemet. För dessa blir resultatet alltid noll eftersom vi avräknar den intäkt som täcker våra kostnader.

För tillsyn flygtrafiktjänst är intäkterna högre än beräknat, vilket beror på valutakursdifferenser. Kostnaderna är högre än beräknat på grund av mer arbete med den nya prestationsplanen. Resultatet visade totalt ett överskott på 15 miljoner kronor. Av dessa täcker 10,5 miljoner kronor tidigare års underskott och 4,4 miljoner kronor har i enlighet med regleringsbrevet redovisats mot inkomstitel.

Transportstyrelsens kostnader för administration av GAS-systemet är lägre än budgeterat. Detta på grund av att de totala kostnaderna avseende GAS som presenteras under avgiftsfinansierade transfereringar i tabellen också varit lägre, vilket beror främst på att investeringar på en av flygplatserna blivit framskjuten.

Vi 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. De kostnader vi haft för bland annat it-system är lägre än det som planerats.

Inkomster från infrastrukturavgifter disponeras för system och administrationsutgifter förknippade med avgiftsupptaget. Resterande inkomster förs till Trafikverkets räntekonto i Riksgäldskontoret. Utfall är nära budgeterade kostnader, med endast en marginell avvikelse.

Avgiftsfinansierade transfereringar inom luftfart och vägtrafik

På luftfartsområdet har Transportstyrelsen intäkter av transfereringskaraktär från följande: gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS), flygplatsers utrustningskostnader för kommunikation, navigation och övervakning inom flygtrafikledningstjänst (Communication, Navigation och Surveillance, CNS) och den så kallade undervägsverksamheten (flygtrafiktjänst en route).

Resultatet för 2019 visar ett underskott för GAS-systemet jämfört med budgeterat överskott. Den största avvikelserna ligger på intäktsidan där de lägre intäkterna beror på lägre passagerarvolym, vilket bland annat bedöms bero på sviktande konjunktur. Vi har lägre kostnader, och det beror främst på senareläggning av planerade investeringar på en av flygplatserna.

Medlemsavgiften för Eurocontrol ses som transferering men redovisas de facto inte i transfereringsavsnittet i resultaträkningen. Medlemsavgiften var högre under 2019 än planerat, vilket beror på valutakursdifferenser jämfört med budget.

Inom vägtrafik har vi intäkter av transfereringskaraktär i form av infrastrukturavgifter som tas ut på vägbroarna över Motalaviken respektive Sundsvallsfjärden. Vi tar även ut avgifter för personliga skyltar. Avgifterna tas ut för Trafikverkets räkning och intäkterna förs, efter avdrag av våra kostnader, över till Trafikverket. Vår budget utgörs av prognos från Trafikverket och utfallet för 2019 visar avvikelse för Motala där högre volymer ger större intäkter.

Lägre resultat än planerat inom uppdragsverksamheten

Uppdragsverksamhet består av informationsuttag ur vägtrafikregistret och övriga uppdrag. För att minska det ackumulerade överskottet har vi tidigare år sänkt avgifter, vilket gör att det ackumulerade resultatet minskat. Anledningen till lägre intäkter 2019 är dels senareläggning av avgiftshöjningar, dels en korrigerande av intäkter för 2018 på grund av tidigare felaktigt debiterade belopp. Avgifterna kommer att höjas till 2021 för att komma i balans på sikt.

Övriga uppdrag består bland annat av sms-tjänsten Vem äger fordonet?, där vi tar ut en avgift för varje fråga. Resultatet är lägre än beräknat, vilket delvis beror på en felaktig budgetering av intäkterna. Volymen inom denna verksamhet har också 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 kring typcertifiering. Denna verksamhet gick under 2019 i stort sett enligt plan.

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

Avgifter med krav på full kostnadstäckning

Tabell 44. Offentligrättslig verksamhet med krav på full kostnadstäckning

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans	Budget intäkter	Budget kostnader	Budget resultat
Vägtrafik	16 056	1 110 851	1 220 659	-109 809	-93 753	1 165 000	1 266 000	-101 000
Järnväg	27 251	61 560	48 045	13 515	40 766	62 000	63 000	-1 000
Sjöfart	11 609	22 063	26 995	-4 932	6 677	19 000	22 000	-3 000
Luftfart	16 550 ¹	109 116	116 841	-7 725	8 825	111 000	106 000	5 000
Summa	71 466	1 303 590	1 412 541	-108 951	-37 485	1 357 000	1 457 000	-100 000

¹ Den 1 maj 2018 beslutades genom förordning (2018:133) om ändring i förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen att ta bort bemyndigandet att ta ut myndighetsavgiften (tidigare 20 § 1). Myndighetsavgiften är därmed inte längre avgiftsbelagd verksamhet och det resultat som hör till myndighetsavgiften har strukits ur tabellen.

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.

Högre underskott än planerat inom vägtrafik

Inom vägtrafikområdet finns ett ingående överskott, framför allt inom yrkestrafikområdet. Därför har vi budgeterat med ett underskott för att nå balans. Resultatet för 2019 visar ett större underskott än budgeterat, vilket framför allt beror på lägre intäkter. Det beror till största del på minskad nybilsförsäljning, som ger lägre intäkter inom både registreringsskyltar och vägtrafikregisteravgift. Avvikelsen på kostnadssidan finns huvudsakligen inom it-området, där resursförbrukningen varit lägre än budgeterat.

Arbetet med att införliva fjärde järnvägspaketet kräver fortfarande resurser

Järnvägsområdet visar totalt sett lägre kostnader än budgeterat, framför allt inom tillsyn. Även under 2019 prioriterades delar av resurserna till arbetet med fjärde järnvägspaketet. Vid ingången av året fanns ett ackumulerat överskott vilket under året har fortsatt att växa. Vi genomför stora avgiftssänkningar till 2020 för att balans ska uppnås inom en treårsperiod.

Resultatet inom sjöfartsområdet något lägre än planerat

Huvuddelen av avgifter inom sjöfartsområdet har inte krav på full kostnadstäckning. Den delen som har krav på full kostnadstäckning visar ett något större underskott än planerat. Vid ingången av året fanns ett överskott vilket nu minskar. Både intäkt- och kostnadssida visar högre utfall vilket bland annat på en större volym inom behörigheter än beräknat.

Minskat överskott inom luftfartsverksamheten

Inom luftfartsområdet har den ingående balansen justerats till följd av att bemyndigandet att ta ut myndighetsavgift togs bort den 1 maj 2018. Därför har det ackumulerade resultat, 48,9 miljoner kronor, som hör till myndighetsavgiften strukits ur den ingående balansen i tabellen.

Luftfart visar ett lägre resultat än budget främst till följd av högre kostnader. De högre kostnaderna finns inom flera områden, vilket bland annat beror på ökad verksamhet inom tillsyn av flygplan, flygcertifikat och luftfartsskydd jämfört med vad som planerats.

Avgifter utan krav på full kostnadstäckning

Tabell 45. Offentligrättslig verksamhet utan krav på full kostnadstäckning

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans	Budget intäkter	Budget kostnader	Budget resultat
Vägtrafik	-10 659	0	0	0	-10 659	0	0	0
Järnväg	-22 014	356	5 122	-4 766	-26 781	0	4 000	-4 000
Sjöfart	-33 717	35 948	56 773	-20 825	-54 542	48 000	53 000	-5 000
Luftfart	-36 363	14 921	33 069	-18 148	-54 512	19 000	33 000	-14 000
Summa	-102 754	51 225	94 964	-43 739	-146 493	67 000	90 000	-23 000

För vissa områden har vi möjlighet att sätta avgifter som inte täcker kostnaderna för verksamheten. Det rör sig framför allt om viss tillsyn inom luftfart, tillsyn och registerhållning inom sjöfart samt verksamhet som rör museiorganisationer inom järnväg. Det är områden där vi sett att ett avgiftsuttag som uppnår full kostnadstäckning riskerar att få stora negativa konsekvenser för hela eller delar av branscher. Verksamheten har därmed inget krav på att intäkter och kostnader ska balansera över tid. Den del av kostnaderna som inte täcks av intäkter belastar anslagsposten för skattefinansierad verksamhet. I praktiken innebär det att inget underskott ackumuleras.

Sjöfart visar betydligt lägre intäkter än budgeterat, vilket beror på att antalet tillsynsobjekt som omfattas av det nya regelverket för nationell sjöfart är betydligt färre än beräknat. Det gör delen som behöver täckas av anslagsposten för skattefinansierad verksamhet är högre än budgeterat.

Även inom luftfart är intäkterna lägre än budgeterat. Avvikelsen finns inom flera områden, bland annat tillsyn av flygläkare, och beror till största delen på lägre volym. Följden blir, precis som inom sjöfart, att en större del av kostnaderna täckts av den skattefinansierade anslagsposten.

Intäkter som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen

Tabell 46. Intäkter som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader ¹	Resultat	Utgående balans	Budget intäkter	Budget kostnader	Budget resultat
Överskott undervägsavgifter	0	4 440	4 440	0	0	10 000	10 000	0
Felparkeringsavgifter	0	72 513	72 513	0	0	60 000	60 000	0
Rest- och dröjsmålsavgifter	0	86 988	86 988	0	0	79 000	79 000	0
Överlastavgifter	0	11 281	11 281	0	0	6 000	6 000	0
Överträdelse kör- och vilotider	0	18 007	18 007	0	0	39 900	39 900	0
Överträdelse cabotage	0	40	40	0	0	100	100	0
Överträdelse id-kontroll	0	200	200	0	0	0	0	0
Summa	0	193 471	193 471	0	0	195 000	195 000	0

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

Utöver de intäkter som ingår i Tabell 44 och Tabell 45 redovisar vi ytterligare avgifter mot inkomsttitel som inte motsvaras av någon verksamhetskostnad inom Transportstyrelsen. Det avser olika typer av böter och sanktionsavgifter, framför allt statens del av felparkeringsavgifterna, rest- och dröjsmålsavgifter samt överträdelseavgifter. Såväl felparkeringsavgifter som flera av sanktionsavgifterna har ökat, vilket kan bero på en ökad ambition i kontroller av trafiken och kommunernas ökade satsning mot felparkerade bilar. Sanktionsavgifterna för överträdelse av kör- och vilotidsreglerna har ett lägre utfall. Anledningen kan vara att Transportstyrelsen inte gjort lika många kontroller jämfört med budgeterat.

3.7 Medarbetare och kompetens

För att säkerställa en god kompetensförsörjning som är anpassad till myndighetens framtida utmaningar är attraktivitet och en ändamålsenlig och effektiv kompetensförsörjningsprocess viktiga delar. För verksamheten är det avgörande att vi har medarbetare med rätt kompetens, stort engagemang för uppdraget och som trivs och vill utvecklas i myndigheten. Ett förtroendefullt ledarskap och medarbetarskap är grundläggande.

3.7.1 Kompetensförsörjning

Strategisk kompetensförsörjning förväntas trygga framtida behov

Behovet av kompetens förändras samtidigt som konkurrensen om arbetskraft ökar. Därför har vi kartlagt hur myndighetens framtida behov av strategisk kompetens ser ut samt hur vi kan säkerställa kompetensförsörjningen på lång sikt. Med strategisk kompetens menar vi nyckelkompetenser över tid kopplat till utvecklingsmål och kommande verksamhetsförändringar. Som ett resultat av arbetet kommer den strategiska kompetensförsörjningsprocessen att vara integrerad i den ordinarie verksamhetsplaneringen kommande år.

Ökad mångfald i arbetslivet upplevs som positivt för kompetensförsörjningen

Inom ramen för regeringsuppdraget Praktik i staten har 24 personer, 12 kvinnor och 12 män, fått praktik inom myndigheten. Resultatet av genomfört uppdrag är gott. Vi har erbjudit 8 praktikanter, 3 kvinnor och 5 män, anställning efter avslutad praktikperiod och chefer upplever att praktik är en möjlighet att stärka kompetensförsörjningen.

Forskning stärker förutsättningarna för ett hållbart arbetsliv

Transportstyrelsen har deltagit i ett forskningsprojekt kring organisatorisk och social arbetsmiljö i samarbete med Linköpings universitet. Projektet är nu avslutat och slutrapporterat. De arbetsmiljöundersökningar som vi genomfört de senaste fem åren har legat till grund för forskningen. Myndighetens styrkor är ledarskapet, relationer och samarbete, konflikthantering samt förmåga att förebygga och hantera utsatthet och dåligt mående. De utvecklingsområden som identifierats är välfungerande organisation⁸, kompetensutveckling och vissa arbetsmiljörelaterade frågor. Dessa områden kommer att genomsyra Transportstyrelsens arbetsmiljöarbete framåt både vad gäller att bevara det som fungerar väl och det som behöver utvecklas.

⁸ De sex olika faktorerna upplevd hälsa, arbetstillfredsställelse, bristande social arbetsmiljö, kvalitet och effektivitet, vilja att jobba kvar samt rekommendera arbetsplatsen samt gemensam arbetsglädje ger en indikation om hur välfungerande organisationen är.

3.7.2 Anställda och personalomsättning

Tabell 47. Antal anställda 2017–2019

Antal anställda per 31 december	Tillsvidareanställda			Visstidsanställda		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Antal totalt	1 922	1 921	2 006	31	16	20
Antal kvinnor	1 052	1 062	1 109	15	7	13
Antal män	870	859	897	16	9	7
Andel kvinnor	55 %	55 %	55 %	48 %	44 %	65 %
Andel män	45 %	45 %	45 %	52 %	56 %	35 %

Vid utgången av 2019 hade Transportstyrelsen 2 026 medarbetare, varav 2 006 tillsvidareanställda och 20 visstidsanställda. Antalet medarbetare i myndigheten ökade med 85 tillsvidareanställda och 4 visstidsanställda. Myndigheten har verksamheter som ökat i omfattning vilket förklarar ökningen av antalet anställda. Ett exempel är arbetet med åtgärder som syftar till en ökad säkerhet och tillförlitlig informationsöverföring, där vi 2019 fått utökade medel om 44,5 miljoner kronor. Ett annat exempel är typgodkännandeverksamheten inom vägtrafik som ökat kraftigt under 2019.

Personalomsättningen visar hur många personer som slutade 2019 i förhållande till antalet anställda. Totalt slutade 178 personer, varav 49 avgick med ålderspension. Det ger en personalomsättning på 9 procent, vilket är minskning jämfört med 11 procent 2018. Inom vissa verksamhetsområden är omsättningen högre, eftersom vi konkurrerar med andra arbetsgivare på områden där det pågår nyetablering eller utökning av myndighetsuppdrag. Men även inom dessa verksamheter syns en minskning i år. Därutöver följer vi upp resultaten av avgångssamtalen.

Tabell 48. Transportstyrelsens chefer 2017–2019

Chefer per 31 december	2017	2018	2019
Kvinnor	70 (51 %)	73 (52 %)	82 (51 %)
Män	69 (49 %)	67 (48 %)	78 (49 %)
Totalt	139	140	160

Könsfördelningen mellan kvinnor och män i chefsgruppen är fortsatt jämn.

Flera verksamheter har haft tillförordnade chefer under en tid men under året har tillsättningarna av chefer blivit klara.

Tabell 49. Medelålder 2017–2019

Medelålder	2017	2018	2019
Kvinnor	45,8	44,7	44,7
Män	46,1	45,6	45,7

Tabell 50. Åldersfördelning 2017–2019

Antal medarbetare per 31 december	Kvinnor			Män		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Ålder						
20–29	109	102	88	71	68	71
30–39	267	263	298	199	185	196
40–49	304	326	341	281	287	296
50–59	255	258	275	220	221	233
60–65	115	116	118	96	103	104
66–	2	4	2	3	4	4

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

3.7.3 Sjukfrånvaro

Tabell 51. Sjukfrånvaro 2017–2019

Sjukfrånvaro (procent)	2017 ¹	2018	2019
Total sjukfrånvaro	4,8	4,7	4,4
Andel av total sjukfrånvaro som varat längre än 60 dagar	39,7	43,7	42,4
Total frånvaro, kvinnor	6,2	5,9	5,5
Total frånvaro, män	3,1	3,2	3,1
Total frånvaro, anställda –29 år	4,4	3,9	3,5
Total frånvaro, anställda 30–49 år	4,7	4,6	4,1
Total frånvaro, anställda 50– år	5,2	4,9	5,1

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.

Myndigheten har fått utvidgade uppdrag, vilket inneburit stor belastning på organisationen men ändå har sjukfrånvaron minskat i jämförelse med föregående år. Det är särskilt positivt att sjukfrånvaron för kvinnor fortsätter att minska.

Myndigheten arbetar aktivt för att förebygga kränkande särbehandling, utanförskap och diskriminering genom tydliga rutiner, stödjande material och utbildning. Arbetet har haft god effekt, vilket visat sig i de arbetsmiljöundersökningar vi gjort.

3.8 Övrig återrapportering

I detta kapitel redovisas väsentlig verksamhet som inte kan sorteras in under någon av Transportstyrelsens huvuduppgifter och regeringsuppdrag som ska redovisas i årsredovisningen. I bilaga 1 återfinns de regeringsuppdrag som redovisats 2019 på annat sätt än i årsredovisningen och de regeringsuppdrag som har inkommit till Transportstyrelsen 2019 som ännu inte redovisats.

3.8.1 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. Vi ska verka för en väl fungerande och effektiv transportmarknad. Uppdraget innebär att myndigheten analyserar olika transportmarknaders funktionssätt för att se kvaliteter och brister, och tar fram åtgärdsförslag. Transportstyrelsen för också en löpande dialog med Konkurrensverket och Konsumentverket.

Nedan visar vi några exempel på aktiviteter som genomfördes under 2019.

Resenärers syn på järnvägsmarknaden

Transportstyrelsen har genomfört en marknadsundersökning bland tågresenärer för att få en bild av deras syn på järnvägsmarknaden och därigenom en uppfattning om vilka frågor som är lämpliga att prioritera framöver. Undersökningen visar att en majoritet av resenärerna har en positiv inställning till hur det fungerar att resa med tåg. För resenären är sådant som kan betraktas som grundläggande viktigast:

- att trafiksäkerheten är hög
- att tågen är i tid
- att det finns tillgång till sittplats.

Resenärerna är nöjdast med ombordpersonalens uppträdande. Samtidigt anser de att tågens punktlighet är den aspekt som fungerar sämst. Att inte kunna lita på att tågen är i tid uppgavs även av icke-tågresenärer som en av de främsta anledningarna till att de väljer bort tåget.

Utveckling av pris och utbud på järnvägslinjer i Sverige 1990–2018

Transportstyrelsen genomför årligen en studie tillsammans med Järnvägsgruppen vid Kungliga Tekniska Högskolan för att få en bild av hur marknaden för persontransporter på järnväg utvecklats över tid. Studien visar att tågresandet fortsätter att öka, både kort- och långväga resor. Över tid kan vi se att tillgängligheten för resenärerna har förbättrats. 2019 lade vi

extra fokus på hur pris och utbud varierar under en vecka. Tågtrafiken är jämnt spridd mellan veckans alla dagar. Det beror på att tåget vänder sig både till affärs- och privatresenärer. Generellt är det dyrare att resa med tåg på vardagar än på helger.

Utvecklingen inom väg- och järnvägstransporter

Rapporten Transportmarknaden i siffror 2018 visar en översiktlig bild av utvecklingen inom marknaderna för väg- och järnvägstransporter. Marknaden utvecklas på ett stabilt sätt. Inom persontransportområdet ser vi en tillväxt av antalet företag och att omsättningen ökar på samtliga studerade delmarknader. Även efterfrågan på godstransporter har ökat på ett tydligare sätt än tidigare. Fordonen har blivit energieffektivare, men de positiva effekterna tas till viss del ut av trafikökningar. Kollektivtrafiken är ett föredöme vad gäller att ställa om fordonsflottan till förnybara bränslen.

En svensk flygmarknad i förändring

Transportstyrelsen har analyserat trafikutvecklingen på svenska flygplatser. Antalet passagerare har minskat för både inrikes och utrikes trafik efter flera år av tillväxt. Passagerarantalet i inrikestrafiken har minskat 19 månader i rad, och utrikestrafiken 11 månader. Som en följd av det har även utbudet minskat, i form av antalet flygningar och säten. En rad olika faktorer kan förklara trafikutvecklingen, såsom ekonomisk nedgång, svag valutakurs, tuffare situation för flygbolag, flygskatt och en ökad miljömedvetenhet.

Sjömännens arbets- och levnadsvillkor

Transportstyrelsen har utrett två dimensioner av sjömans arbets- och levnadsvillkor: dels svenska och utländska fartygs efterlevnad av sjöarbetskonventionen, dels sjömans upplevelse av den organisatoriska och sociala arbetsmiljön ombord på svenska fartyg. Utredningen bygger på tillsynsmaterial från hamnstatskontroller i svenska och utländska hamnar och en enkätundersökning som skickades ut till alla sjömän som fanns med i Transportstyrelsens register.

Sett till fartygs efterlevnad av sjöarbetskonventionen finns det oftast brister i skyddet mot olyckor. Det är också vanligare att fartyg som är registrerade utanför Europa har brister relaterade till sjömans grundläggande rättigheter, som tillgång till mat och rent vatten, jämfört med fartyg registrerade inom Europa.

Enkätundersökningen visade att ett av de mest framträdande problemen som sjömän upplever är arbetsbelastning i relation till återhämtning. Den visade också att intendenturpersonal generellt upplever en sämre social och organisatorisk arbetsmiljö än personal i andra yrkesgrupper. Detsamma gäller kvinnliga sjömän jämfört med manliga sjömän.

Sociala villkor i transportsektorn

Transportstyrelsen har gjort en samlad översikt av de sociala villkor som råder för yrkesverksamma inom sjöfart, luftfart samt godstransporter inom vägtrafik. Översikten omfattar trafikslagsövergripande jämförelser av de sociala villkoren för yrkesverksamma inom dessa trafikslag och visar på vikten av att vi följer tillståndet för sociala villkor inom transportbranschen i Sverige. I den mån det förekommer missförhållanden på arbetsmarknaden drabbar det inte bara den anställde – det får även konsekvenser för skötsamma arbetsgivare, eftersom orättvisa arbetsvillkor skapar en grund för en osund konkurrens.

Smarta fartyg – en självkörande sjöfartsmarknad utan hinder?

Inom ramen för marknadsövervakningen har Transportstyrelsen tittat på utvecklingen mot smarta fartyg. Begreppet är ett samlingsnamn för fartyg som kan vara fjärrstyrda, obemannade eller bemannade med ett ökat beslutsstöd. Vi konstaterar att smarta fartyg bland annat kommer att påverka framtidens kompetensbehov och ställa andra krav på kommunikationsmöjligheter mellan olika parter. Ett segment som kommit långt i utvecklingen är obemannade fartyg, som både kan ersätta och komplettera annan sjöfart. För svensk del behövs bland annat en regelgenomgång för att se över möjligheterna att anpassa reglerna för framtidens sjöfart och att vi fortsatt agerar och påverkar internationella regelprocesser där så är möjligt.

3.8.2 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 där vi har sett att det finns ett särskilt stort kunskapsbehov. Syftet är också att den kunskap som forskningen genererar ska kunna användas i vår verksamhet. Forskningsinsatserna ska vara av relevans för de transportpolitiska målen. 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 till tre år. Nedan redovisas syfte och förväntat resultat eller förväntad effekt av några av de pågående FoI-projekten.

Minskad klimatpåverkan från flygningar på hög höjd

Under perioden 2019–2021 har Transportstyrelsen bidragit med forskningsmedel till ett projekt som bedrivs av IVL Svenska Miljöinstitutet, SMHI, LFV, Totalförsvarets forskningsinstitut och Swedavia. Projektet syftar bland annat till att minska den totala klimatpåverkan från flygningar

på hög höjd genom att nyttja väderdata. I dag planeras och styrs flygrutter i första hand med hänsyn tagen till bränsleförbrukning och därmed minskade utsläpp av koldioxid. Men en planering och styrning baserad på de meteorologiska förhållandena där flygningen sker skulle även kunna ta hänsyn till effekter av kortlivade klimatpåverkande ämnen, bildning av kondensstrimmor och cirrusmoln.

I projektet ingår även att undersöka möjligheten att minska flygets klimatpåverkan genom användning av biojetbränslen.

TBT och biocider i båtskrov

Hantering av båtskrov, förorenade sediment och fartyg till sjöss tillför kontinuerligt det giftiga ämnet tributyltenn (TBT) och andra biocider till miljön. Detta trots att TBT har varit förbjudet för användning på svenska fritidsbåtar sedan 1989 och att det sedan 2008 råder ett globalt förbud för fartyg. En stor källa till spridningen av TBT och andra biocider är slipning, skrapning och blästring av båtar på land, vilket många gånger sker utan tillräckliga skyddsåtgärder både för den närliggande miljön och för den personliga hälsan för den som utför arbetet.

För att minska risken för att dessa ämnen sprids vid borttagande av färg har Transportstyrelsen gett forskningsinstitutet RISE i uppdrag att peka ut

- lämpliga metoder för sanering av fritidsbåtskrov, främst med fokus på TBT, koppar och zink
- lämpliga arbetsmiljöåtgärder som ska vidtas vid sanering
- avfallsriktlinjer för hur saneringsmaterial och avfall ska hanteras.

Projektet syftar till att ta fram underlag till Transportstyrelsens arbete för att minska spridningen av TBT och andra biocider från fritidsbåtar genom att undersöka vilken miljöpåverkan de olika metoderna för att ta bort biocidfärg ger. På så sätt kan vi med säkerhet ta fram reglering eller riktlinjer för hur ett sådant arbete ska utföras med så liten negativ miljöpåverkan som möjligt. Kunskapen kommer att användas dels inom Transportstyrelsens projekt Skrovmålet där vi ska presentera förslag till åtgärder till regeringen 2020, dels för att kunna stötta kommuner och länsstyrelser i deras miljötillsynsarbete vad gäller fritidsbåtshamnar.

Reglering av nya former av taxi

Enligt svensk lagstiftning ska taxitrafik bedrivas med personbil eller lätt lastbil. De senaste åren har företag som anger att de bedriver taxiverksamhet etablerat sig, trots att de använder andra typer av fordon. Ett exempel är trehjuliga mopeder som kallas poddtaxi. På taximarknaden ser vi att innovationer och nya användningsområden för traditionella

fordonskategorier gör det svårt att hantera dessa enligt vår nuvarande lagstiftning. Vi har därför genomfört ett projekt för att ta fram ett kunskapsunderlag som gör det möjligt för Transportstyrelsen att analysera vilka effekter nya former av taxitrafik, främst mopedtaxi, har på de transportpolitiska målen. Kunskapsunderlaget inkluderar både en fallstudie av ett svenskt mopedtaxiföretag och en internationell kunskapssammanställning med fallstudier från Malta, Frankrike, Storbritannien och Dubai. Lärdomarna från dessa länder visar att de haft liknande utmaningar som de som framkommit i den svenska fallstudien.

Slutrapporten innehåller fyra olika scenarier för målår 2030 och redovisar olika vägval som kan säkerställa att mopedtaxi bidrar till de transportpolitiska målen. Projektet visar på vikten av fortsatt omvärldsbevakning. Men den visar även att Transportstyrelsen bör agera med stor flexibilitet och viss försiktighet på kort sikt och ta höjd för de olika scenarier för utvecklingen av mopedtaxi som redovisats.

3.8.3 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. Vi arbetar också med att förhindra spridning av främmande arter, som kan rubba den ekologiska balansen i hav och sjöar.

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

Verksamhetens koppling till generationsmålet och miljö kvalitetsmålen beskrivs i den miljö målsanalys 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 de åtgärder som vi genomför tillsammans med en eller flera myndigheter i Miljömålsrådet.

Flygbuller i fjällen

Transportstyrelsen har tillsammans med Naturvårdsverket och länsstyrelserna arbetat med Miljömålsrådets åtgärd Flygbuller i fjällen och redovisade en slutrapport under 2019. Rapporten innehåller resultaten av enkätundersökning samt annan information om huruvida buller upplevs som ett problem i vissa utpekade fjällområden och i så fall i vilken omfattning. Sammanfattningsvis visade enkätsvaren på att bullerproblemet från luftfartyg inte är stort i de områden där rapportering av flygrörelser genomfördes enligt ett regeringsuppdrag 2007, med några undantag.

Syftet med åtgärden var att ta reda på om buller från luftfarten i de utpekade områdena i svensk fjällmiljö fortfarande kan anses vara försumbart. Vi avser också att fortsätta att följa utvecklingen genom att skicka ut enkäten på nytt vart fjärde år. Det initiativet säkerställer en kontroll av att preciseringen av miljökvalitetsmålet Storslagen fjällmiljö uppfylls.

Samverkan kring toalettavfall från fritidsbåtar på land och i vattnet

Transportstyrelsen har tillsammans med Naturvårdsverket utrett var ansvaret för toalettavfall från fritidsbåtar ligger och undersökt olika alternativ för att minska negativ miljöpåverkan på land och i vatten. En förstudie har genomförts i syfte är att utreda om det finns problem utifrån miljömålen, hur reglerna 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.

Ansvarsfrågan för toalettavfall från fritidsbåtar som inte har någon toalett ombord är oklar. Innan den frågan är löst är det svårt att hitta någon aktör som vill ta på sig den kostnad och det ansvar som det innebär att anlägga och sköta en landtoalett, även om det i dag finns ett antal frivilliga sådana initiativ. Därför föreslår Transportstyrelsen och Naturvårdsverket gemensamt att det behövs ett uppdrag till lämplig myndighet att utreda var ansvaret bör ligga för att anlägga och sköta driften av landtoaletter, både ur ett juridiskt och ett ekonomiskt perspektiv.

2015 blev det förbjudet att släppa ut toalettavfall i vattnet från fritidsbåtar. De flesta fritidsbåtar saknar 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.

Skrovmålet – båtbottnfärger och miljöfarliga färgrester

Båtbottnfärger används för att minska risken för påväxt på båtbottnar. Påväxt ökar båtens motstånd i vattnet och ökar därmed också båtens bränsleförbrukning och avgasutsläpp. Båtbottnfärger, liksom färgrester från målning vid båtuppläggningsplatser, kan dock medföra utsläpp av

giftiga ämnen till vattenmiljön i form av olika kopparbaserade ämnen, vilket också innebär en negativ miljöpåverkan.

Projektet Skrovålet syftar till att minska risken för sådan miljöpåverkan. Vi arbetar med att gå igenom befintliga regler för att kunna föreslå nya och enhetliga regler i syfte att minska miljöpåverkan av båtbottnfärger i vatten och på land.

2019 färdigställde vi en kunskapsinventering på området, vilket beskrivs i rapporten Båtbottnfärger och miljöfarliga färgrester, nulägesanalys och behov av ytterligare kunskap om TBT, koppar och zink.

Metodundersökningen om sanering av båtbottnar löper på enligt plan. Vi har också genomfört ett arbete för att kunna föreslå ett förbud mot att använda biocidfärger för vissa typer av båtar.

Transportstyrelsens åtgärder för att bidra till miljö kvalitetsmålen

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

Tillsyn av avfallshantering och sanktionsavgifter

Transportstyrelsen har arbetat med att förbereda för implementeringen av det nya mottagningsdirektivet som handlar om mottagning av avfall från fartyg i hamn. Bland annat tar vi fram ett underlag till Regeringskansliet om vilket som är det resurseffektivaste sättet att utvärdera och godkänna avfallshanteringsplaner. Vidare utreder vi också om de överträdelser som är kopplade till mottagning av avfall i hamn är lämpliga att straffas med sanktionsavgifter. Inom ramen för det här arbetet har Transportstyrelsen presenterat två underlag om sanktionsavgifter för Infrastrukturdepartementet.

4 Finansiell redovisning

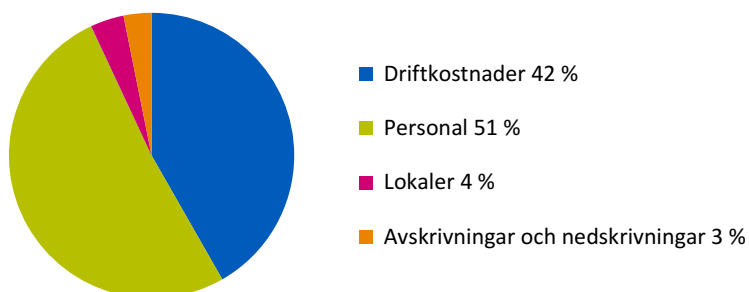
Verksamheten har bedrivits inom ramen för respektive tilldelat anslag (förvaltningsanslag, anslag för intag av trängselskatt, anslag för arbete med civilt försvar och anslag för utbetalning av klimatbonus). Tilldelade anslag uppgick enligt regleringsbrev sammanlagt till totalt 3 733 miljoner kronor. Av dessa har 3 660 miljoner kronor förbrukats och avräknats. Belopp som avräknats har ökat med 1 042 miljoner kronor jämfört med 2018. Vi har betalat ut 1 280 miljoner kronor i klimatbonus, vilket kan jämföras med föregående års utbetalning av supermiljöbilspremie på 322 miljoner kronor. Verksamhetskostnaderna för övriga anslag var 84 miljoner högre jämfört med år 2018.

2019 ersattes supermiljöbilspremien av en bonus för så kallade klimatbonusbilar med låga utsläpp. Bonus kan fordonsägare få när de har köpt och ställt på en klimatbonusbil samt lämnat in en försäkran till Transportstyrelsen. Utbetalning av bonus kan ske tidigast sex månader från köpet av klimatbonusbilen. Vid årsskiftet fanns det 27 643 fordon som troligtvis är berättigade bonuspremien. Dessa utestående premier uppgår till maximalt 998 miljoner kronor och kommer att belasta 2020 års anslag för klimatbonus.

Verksamhetens kostnader

Transportstyrelsens totala kostnader för verksamheten uppgick till 2 684 miljoner kronor. Det är en ökning med 106 miljoner kronor. Ökningen beror på att både den anslagsfinansierade verksamheten ökat med 84 miljoner kronor och den övriga verksamhet (uppdragsfinansierad och verksamhet som finansieras av avgifter som Transportstyrelsen får disponera) ökat med 22 miljoner kronor.

Ökningen inom den anslagsfinansierade verksamheten beror främst på högre kostnader för drift och it-utveckling, säkerhetshöjande åtgärder, typgodkännanden av fordon inom vägtrafik samt att vi har en ökad mängd ärenden som kräver manuell hantering.



4.1 Resultaträkning

Belopp i tkr		2019	2018
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag		2 379 619	2 295 653
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	not 1	289 548	277 918
Intäkter av bidrag		7 438	3 707
Finansiella intäkter	not 2	1 954	2 009
Summa		2 678 559	2 579 286
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	not 3	-1 375 961	-1 284 392
Kostnader för lokaler		-102 024	-100 518
Övriga driftkostnader	not 4	-1 120 278	-1 086 785
Finansiella kostnader	not 5	-569	-1 433
Avskrivningar och nedskrivningar		-84 817	-104 420
Summa		-2 683 649	-2 577 548
VERKSAMHETSUTFALL		-5 090	1 738
Uppbördsverksamhet			
Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras	not 6	1 547 992	1 384 011
Skatteintäkter m.m.		17 221 413	16 548 766
Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamhet		-18 807 230	-17 847 342
Saldo	not 7	-37 825	85 435
Transfereringar			
Medel som erhållits från statens budget för finansiering av bidrag		1 280 328	322 395
Medel som erhållits från myndigheter för finansiering av bidrag		845	-
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag	not 8	859 437	937 579
Finansiella intäkter		590	157
Lämnade bidrag	not 9	-2 175 120	-1 169 023
Saldo	not 10	-33 920	91 108
ÅRETS KAPITALFÖRÄNDRING	not 11	-76 835	178 281

4.2 Balansräkning

Belopp i tkr		2019-12-31	2018-12-31
TILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Balanserade utgifter för utveckling	not 12	150 130	186 763
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	not 13	60	143
Pågående immateriella anläggningstillgångar	not 14	95 586	70 008
Summa immateriella anläggningstillgångar		245 776	256 915
Materiella anläggningstillgångar			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	not 15	12 706	13 068
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	not 16	26 752	30 223
Pågående nyanläggningar	not 17	0	56
Förskott avseende materiella anläggningstillgångar	not 18	0	3 259
Summa materiella tillgångar		39 458	46 607
Varulager m.m.			
Varulager och förråd	not 19	1 515	838
Summa varulager m.m.		1 515	838
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar	not 20	161 371	159 515
Fordringar hos andra myndigheter	not 21	60 673	64 237
Övriga kortfristiga fordringar	not 22	1 381 691	1 431 129
Summa kortfristiga fordringar		1 603 735	1 654 881
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	not 23	65 007	84 810
Övriga upplupna bidragsintäkter		53	-
Övriga upplupna intäkter		245 309	240 913
Summa periodavgränsningsposter		310 370	325 723
Avräkning med statsverket	not 24	2 916	-38 862
Kassa och bank			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret		191 138	283 462
Kassa och bank		-	-
Summa kassa och bank		191 138	283 462
SUMMA TILLGÅNGAR		2 394 907	2 529 563
KAPITAL OCH SKULDER			
Myndighetskapital			
Statskapital	not 25	525	525
Balanserad kapitalförändring		1 474 100	1 295 819
Kapitalförändring enligt resultaträkningen	not 11	-76 835	178 281
Summa myndighetskapital		1 397 790	1 474 625
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	not 26	840	756
Övriga avsättningar	not 27	21 977	21 382
Summa avsättningar		22 817	22 139
Skulder m.m.			
Lån i Riksgäldskontoret	not 28	280 614	309 181
Räntekontokredit i Riksgäldskontoret		-	-
Kortfristiga skulder till andra myndigheter		121 507	105 536
Leverantörsskulder		186 016	190 079
Övriga kortfristiga skulder	not 29	235 072	209 150
Summa skulder m.m.		823 208	813 946
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	not 30	144 683	217 446
Oförbrukade bidrag		5 404	714
Övriga förutbetalda intäkter		1 005	694
Summa periodavgränsningsposter		151 092	218 854
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		2 394 907	2 529 563
Ansvarsförbindelser		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							
1:8 ap.1 Klimatbonus	0	1 340 000	0	0	1 340 000	-1 280 328	59 672
1:8 ap.1 Supermiljöbilspremie - del till Transportstyrelsen	12 605	0	0	-12 605	0	0	0
Utgiftsområde 22							
1:1 ap. 4 Civilt försvar - till Transportstyrelsen	3 519	9 112	0	-3 249	9 382	-8 900	482
1:11 ap.5 Trängselskatt - del till Transportstyrelsen	19 048	85 000	-19 048	0	85 000	-67 236	17 764
1:12 ap.3 Transportstyrelsen - avgiftsbelagd verksamhet	25 638	1 477 597	-19 000	0	1 484 235	-1 468 083	16 152
1:12 ap.4 Transportstyrelsen - skattefinansierad verksamhet	7 898	710 970	19 000	0	737 868	-738 620	-752
1:14 ap.6 Trängselskatt i Göteborg - del till Transportstyrelsen	24 570	110 000	-24 570	0	110 000	-96 780	13 220
Summa	93 278	3 732 679	-43 618	-15 854	3 766 485	-3 659 946	106 539

Belopp i tkr

Anslag	Ingående överföringsbelopp	Årets tilldelning enligt RB	Omdisponerade anslagsbelopp	Indragning	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överföringsbelopp
Avslutade anslag							
1:12 ap.5 Miljözoner	3 192			-3 192			0
Summa	96 469	3 732 679	-43 618	-19 046	3 766 485	-3 659 946	106 539

Kommentarer till väsentliga avvikelser

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

Under 2018 blev det nationella systemet för trängselskatt helt avskrivet.

Anslagsnivån har inte anpassats till kostnadsnivån utan är på jämförbar nivå med tidigare år.

4.3.1 Villkor för anslag

ap.3 Avgiftsbelagd verksamhet

Minst 44,5 miljoner kronor ska användas för åtgärder som syftar till en ökad säkerhet och tillförlitlig informationsöverföring.

Vi har använt 46,1 miljoner kronor för åtgärder som syftar till en ökad säkerhet och tillförlitlig informationsöverföring.

ap.4 Skattefinansierad verksamhet

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

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

4.4 Redovisning mot inkomsttitel

Belopp i tkr

Inkomsttitel	Beräknat belopp	Inkomster
2511 036 - Expeditions- och ansökningsavgifter		676
2534 004 - Avgifter för körkort och motorfordon		15 001
2534 005 - Avgifter för järnvägsområdet	62 000	61 604
2534 006 - Avgifter för luftfartsområdet	140 000	128 719
2534 007 - Avgifter för sjöfartsområdet	67 000	58 248
2534 008 - Avgifter för vägtrafikområdet	1 165 000	1 094 714
2624 002 - Inkomster av uppbörd av felparkeringsavgifter	60 000	72 513
2711 006 - Restavgifter och dröjsmålsavgifter	79 000	86 988
2714 322 - Överlastavgift	6 000	11 281
2714 323 - Avgift vid överträdelser av kör- och vilotider	39 900	18 007
2714 324 - Avgift vid överträdelser av regler om cabotage	100	40
2714 325 - Avgift vid överträdelser av regler om vissa identitetskontroller		200
9341 017 - Stämpelskatt		7 228
9461 012 - Fordonsskatt		13 820 392
9461 022 - Saluvagnsskatt		8 699
9462 014 - Vägavgifter		779 956
9463 011 - Trängselskatt, Göteborg		880 700
9463 012 - Trängselskatt, Stockholm		1 560 078
9463 031 - Trängselskatttillägg, Göteborg		76 312
9463 032 - Trängselskatttillägg, Stockholm		125 873
Summa	1 619 000	18 807 230

Kommentarer till väsentliga avvikelser

2534 007 - Avgifter för sjöfartsområdet

Utfallet inom sjöfart är lägre än beräknat. Det beror på att antalet fartyg som omfattas av det nya nationella regelverket för nationell sjöfart är avsevärt

färre än vad som antagits i beräkningen. Avvikelsen ligger inom de kategorier som inte har certifikat och sålunda inte varit i regelbunden kontakt med verksamheten tidigare. Det ger att det är betydligt färre som betalar avgift till Transportstyrelsen.

2624 002 - Inkomster av uppbörd av felparkeringsavgifter

Vi ser att kommunernas utfärdande av parkeringsanmärkningar har ökat markant. Det kan delvis förklaras av en satsning på att få bort så kallade fordonsmålvakter och en skärpt lagstiftning kring fordonsrelaterade skulder, vilket kan ha ökat incitamentet att utfärda parkeringsanmärkningar.

2711 006 – Restavgifter och dröjsmålsavgifter

Restavgifter och dröjsmålsavgifter har ökat för varje år, och avvikelsen från beräknade inkomster beror framför allt på en alltför försiktig prognos.

2714 322 – Överlastavgift

Inkomsterna för överlastavgifter har markant ökat jämfört med våra beräkningar. Det bedöms framför allt bero på Polismyndighetens ökade effektivitet och satsning på trafikbrott.

2714 323 – Avgift vid överträdelser av kör- och vilotider

Till följd av resursbrist har vi arbetat mindre med kontroll av kör- och vilotider än beräknat, vilket ger lägre intäkter.

2714 324 – Avgift vid överträdelser av regler om cabotage

Sanktionsavgifter för cabotage ligger lägre än våra beräkningar. Detta trots att Polismyndighetens satsning på kontroller av cabotageärenden på väg fortsatt, något som genererat en hög ärendenivå hos oss. Till följd av resursbrist har vi tvingats prioritera ner handläggningen, och det har lett till lägre intäkter.

4.5 Finansieringsanalys

Belopp i tkr		2019	2018
DRIFT			
Kostnader	not 31	-2 598 153	-2 470 695
Finansiering av drift			
Intäkter av anslag		2 379 619	2 295 653
Intäkter av avgifter och andra ersättningar		289 548	277 747
Intäkter av bidrag		7 438	3 707
Övriga intäkter		1 954	2 009
Summa medel som tillförts för finansiering av drift	not 32	2 678 559	2 579 116
Ökning(-)/minskning(+) av lager		-677	1 045
Ökning(-)/minskning(+) av kortfristiga fordringar	not 33	36 288	13 450
Ökning(+)/Minskning(-) av kortfristiga skulder	not 34	42 111	39 357
Inlevererat överskott, balanserad kapitalförändring		-	-
KASSAFLÖDE FRÅN DRIFT		158 128	162 272
INVESTERINGAR			
Investeringar i materiella tillgångar		-11 746	-19 147
Investeringar i immateriella tillgångar		-54 784	-35 412
Summa investeringsutgifter		-66 529	-54 559
Finansiering av investeringar			
Lån från Riksgäldskontoret		59 057	58 528
- amorteringar		-87 624	-111 666
Ökning av statskapital med medel som erhållits från statens budget		0	55
Försäljning av anläggningstillgångar		0	512
Summa medel som tillförts för finansiering av investeringar		-28 567	-52 571
KASSAFLÖDE TILL INVESTERINGAR		-95 096	-107 130
UPPBÖRDSVERKSAMHET			
Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras av myndigheten		1 547 992	1 384 011
Skatteintäkter m.m.		17 221 413	16 548 766
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder	not 35	43 532	-78 849
Inbetalningar i uppbördsverksamhet		18 812 937	17 853 928
Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamhet		-18 807 230	-17 847 342
KASSAFLÖDE FRÅN/TILL UPPBÖRDSVERKSAMHET		5 707	6 586
TRANSFERERINGSVERKSAMHET			
Lämnade bidrag		-2 175 120	-1 169 023
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder	not 36	-85 364	-62 260
Utbetalningar i transfereringsverksamhet		-2 260 483	-1 231 283
Finansiering av transfereringsverksamhet			
Medel som erhållits från statens budget för finansiering av bidrag		1 280 328	322 395
Medel som erhållits från andra myndigheter för finansiering av bidrag		845	-
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag		859 437	937 579
Finansiella intäkter		590	157
Summa medel som tillförts för finansiering av transfereringsverksamhet		2 141 199	1 260 131
KASSAFLÖDE FRÅN/TILL TRANSFERERINGSVERKSAMHET		-119 284	28 848
FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL		-50 546	90 576
SPECIFIKATION AV FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL			
Likvida medel vid årets början		244 599	154 023
Ökning(+)/minskning(-) av tillgodohavande Riksgäldskontoret		-92 324	106 952
Ökning(+)/minskning(-) av avräkning med statsverket		41 778	-16 376
Summa förändring av likvida medel		-50 546	90 576
Likvida medel vid periodens slut		194 054	244 599

I underlaget för 2019 har hänsyn tagits till 254 972 kronor avseende bokning av särskild löneskatt på pensionsavsättningar, då denna summa inte ska medräknas i kassaflödet.

4.6 Sammanställning av väsentliga uppgifter

Belopp i tkr

	2019	2018	2017	2016	2015
Låneramar					
Beviljad låneram (enl. 7 kap 1 § budgetlagen)	410 000	580 000	671 000	650 000	785 000
Utnyttjad låneram (vid räkenskapsårets slut)	280 614	309 181	362 318	534 920	570 849
Kontokrediter hos Riksgäldskontoret					
Beviljad räntekontokredit (enl. 7 kap 4 § budgetlagen)	140 000	100 000	50 000	50 000	100 000
Max utnyttjad räntekontokredit under året	ej nyttjad	ej nyttjad	ej nyttjad	ej nyttjad	ej nyttjad
Räntekonto					
Ränteintäkter	794	1 776 ¹	2 513	3 000	1 494
Räntekostnader	487	1 265	1 847	2 674	1 610
Avgiftsintäkter som disponeras					
Utfall	1 148 985	1 215 497	1 178 316	1 044 199	1 041 923
Varav offentligrättsliga avgifter och uppdragsverksamhet	1 143 366	1 212 789	1 174 786	1 039 371	1 037 352
Budget	1 338 500	1 313 000	1 168 000	1 083 892	1 105 037
Avgiftsintäkter som inte disponeras					
Utfall	1 547 992	1 384 011	1 506 511	1 489 247	1 626 979
Varav offentligrättsliga avgifter	1 358 961	1 190 106	1 321 957	1 313 792	1 452 984
Budget	1 424 000	1 237 000	1 305 000	1 362 959	1 557 418
Anslagskredit					
Beviljad	75 677	85 907	89 583	89 778	91 000
Utnyttjad	752	-	5 705	6 652	-
Anslagssparande	106 539	96 469	277 023	212 955	264 611
Personal²					
Årsarbetskrafter	1 792	1 729	1 755	1 902	1 801
Medeltal anställda	1 995	1 936	1 970	1 937	1 855
Driftkostnad per årsarbetskraft	1 450	1 430	1 403	1 268	1 265
Kapitalförändring					
Årets kapitalförändring	-76 835	178 281	46 716	123 468	130 582
Balanserad kapitalförändring	1 474 100	1 295 819	1 249 103	1 344 439	1 213 856

¹ Jämförelsetalet för 2018 har justerats.

² Uppgifterna fr.o.m. 2017 baseras på information från Statens Servicecenter. Tidigare års uppgifter har baserats på information från vårt eget personal- och ekonomisystem. Vi har inte kunnat säkerställa att samma beräkningsgrunder använts i de olika systemen för de uppgifter som räknas fram.

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 3 januari 2020 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 prisbasbelopp 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:

- | | |
|------|---------------------------|
| 3 år | Pc och pc-kringutrustning |
| | Kontorsutrustning |

	Ljud- och bildutrustning
	Nätverkskopiatorer/multiskrivare
5 år	Systemprogramvaror/licenser (immateriella anläggningstillgångar, inte pc-program)
	Serverar/nätverk
	Personbilar
	Vissa förbättringsutgifter på annans fastighet
	Möbler
7 år	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, som 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 62 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.

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

Uppbördsfordringar avseende trängselskatt som förfallit med mer än 60 dagar bedöms vara osäkra till 95 procent.

Uppbördsfordringar avseende vägavgift som förfallit med mer än 60 dagar bedöms vara osäkra till 78 procent.

Leverantörsskulder

Leverantörsskulder i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs.

4.7.3 Styrelsen

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr)
Peter Norman , ordförande F.d. statsråd	- Pepins Group AB, ordförande - Investment Consulting Group i Sverige AB, ordförande - Quartile fonder AB, ordförande - Nasdaq Nordic Oy, ordförande - Entropics AB, ordförande - Kungliga musikhögskolan, ledamot	70 584
Staffan Bengtsson F.d. överintendent	- Jordbruksverket, ordförande - Nämnden för läkemedelsförmåner, ordförande - Nämnden för statligt tandvårdsstöd, ordförande	38 816
Jan Landahl F.d. riksrevisor	- Harpsundsnämnden, ordförande	39 668
Anette Landén Avdelningschef	- Ekobrottsmyndighetens insynsråd, ledamot	37 469
Ingrid Udén Mogensen F.d. informationssäkerhetschef	- Inga övriga uppdrag	35 290
Johan Trouvé VD	- Länsstyrelsen Västra Götalands insynsråd, ledamot - Ordförande i Gullmarsstrand Hotell & Konferens, ordförande - Stiftelsen Svenska Mässan, ledamot - Stiftelsen Korsvägen (Universum Science Park), ledamot	35 486
Anna-Lena Österborg Överdirektör	- Inga övriga uppdrag	36 679

Ledamöter vars förordnande upphört under 2019

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr)
Anna Felländer , ledamot t.o.m. 2019-06-30 Digitaliseringsekonom	- Anna Felländer AB, ordförande - AI Sustainability Center Stockholm AB, ledamot	18 544

4.7.4 Ledande befattningshavare

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr)
Jonas Bjelfvenstam Generaldirektör Transportstyrelsen	- Linköpings universitet, ledamot - Arbetsgivarverket, ledamot	1 635 834
Anita Johansson Överdirektör Transportstyrelsen	- Mittuniversitetet, ledamot - Försäkringskassan, ledamot - Kyrkholmen konsult AB, ledamot	1 255 173

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 parantes i löpande text avser 2018. 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 2 758 tkr (1 883 tkr) intäkter enligt 4 § avgiftsförordningen.

Not 2 Finansiella intäkter

	2019	2018
Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	794	1 776
Övriga ränteintäkter	99	144
Övriga finansiella intäkter	1 061	89
	1 954	2 009

Not 3 Kostnader för personal

	2019	2018
Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	895 136	844 868
varav styrelse och ej anställd personal	1 721	1 732
Sociala avgifter	452 177	411 269
varav styrelse och ej anställd personal	291	339
Övriga personalkostnader	28 648	28 255
varav styrelse och ej anställd personal	-	-
	1 375 961	1 284 392

Not 4 Övriga driftkostnader

	2019	2018
Reparationer och underhåll	2 043	5 045
Offentligrättsliga avgifter, skatter, kundförluster m.m.	1 951	3 259
Resor, representation, information	45 146	46 955
Medlemsavgifter	143 863	134 469
Inköp av varor	145 403	165 502
Köp av tjänster	781 872	731 555
	1 120 278	1 086 785

Medlemsavgifter består huvudsakligen av Sveriges medlemsavgift i Eurocontrol.

Not 5 Finansiella kostnader	2019	2018
Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	487	1 265
Övriga räntekostnader	26	75
Övriga finansiella kostnader	56	93
	569	1 433
Not 6 Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras	2019	2018
Offentligrättsliga avgifter	1 360 029	1 188 393
Förluster avseende offentligrättsliga avgifter	-1 351	1 477
Andra ersättningar	189 031	193 905
Ränteintäkter	284	236
	1 547 992	1 384 011
Not 7 Saldo uppbörd	2019	2018
Återföring av föregående års periodiserade skatter	-683 282	-661 382
Periodiserade trängselskatter	-222 994	-114 751
Periodiserade fordonsskatter	831 992	828 983
Periodiserade vägavgifter	36 459	32 585
	37 825	85 435
Not 8 Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag	2019	2018
Gemensam avgift säkerhetskontroll, (GAS)	792 873	870 757
Communication, Navigation, Surveillance (CNS)	66 564	66 822
	859 437	937 579
Not 9 Lämnade bidrag	2019	2018
Lämnade bidrag avser:		
Supermiljöbilspremie	-	322 395
Klimatbonus	1 280 328	-
Förstudie flygning med drönare utom synhåll	845	-
Flygplatsers kostnader, Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	827 383	779 806
Flygplatsers kostnader, Communication, Navigation, Surveillance (CNS)	66 564	66 822
	2 175 120	1 169 023
Not 10 Saldo transfereringar		
Saldo transfereringar -33 920 tkr (91 108 tkr) består i sin helhet av resultat av Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS). Under-/övertäckningen regleras genom avgiftssättning.		
Not 11 Kapitalförändring enligt resultaträkningen	2019	2018
Avgiftsfinansierad verksamhet		
Över-/Underskott undervägsavgifter	10 576	11 856
Över-/Underskott GAS	-33 920	91 108
	-23 344	102 964
Uppdragsfinansierad verksamhet		
Över-/Underskott i uppdragsverksamheten	-15 666	-10 118
	-15 666	-10 118
Uppbörd		
Periodiserade skatter	-37 825	85 435
	-37 825	85 435
	-76 835	178 281

Not 12 Balanserade utgifter för utveckling	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärde	1 026 531	1 008 486
Årets anskaffningar	29 206	43 897
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-2 633	-25 852
Utgående anskaffningsvärde	1 053 104	1 026 531
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-839 768	-778 778
Årets avskrivningar	-65 839	-85 046
Årets nedskrivningar	-	-
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	2 633	24 056
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-902 974	-839 768
Bokfört värde	150 130	186 763
Not 13 Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärde	14 757	14 757
Årets anskaffningar	-	-
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-	-
Utgående anskaffningsvärde	14 757	14 757
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-14 613	-14 491
Årets avskrivningar	-83	-122
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	-	-
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-14 697	-14 613
Bokfört värde	60	143
Under 2019 har inga rättigheter aktiverats eller utrangierats.		
Not 14 Pågående immateriella anläggningstillgångar	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärde	70 008	78 493
Årets anskaffningar	48 815	36 769
Årets färdigställda anläggningar	-23 237	-43 897
Återförda IB-värden	-	-1 357
Utgående anskaffningsvärde	95 586	70 008
Bokfört värde	95 586	70 008
Under 2019 har två projekt aktiverats till ett värde av totalt 23 237 tkr.		

Not 15 Förbättringsutgifter på annans fastighet	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärde	40 266	37 603
Årets anskaffningar	2 387	7 457
Tillgångar under uppförande	2 442	-1 373
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-	-3 421
Utgående anskaffningsvärde	45 094	40 266
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-27 198	-25 610
Årets avskrivningar	-5 191	-4 936
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	-	3 348
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-32 389	-27 198
Bokfört värde	12 706	13 068
Årets anskaffningar avser till största del ombyggnation av fastighet.		
Not 16 Maskiner, inventarier, installationer m.m.	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärde	126 219	118 823
Årets anskaffningar	10 232	10 430
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-1 973	-3 033
Utgående anskaffningsvärde	134 479	126 219
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-95 996	-84 363
Årets avskrivningar	-13 704	-14 315
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	1 973	2 682
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-107 727	-95 996
Bokfört värde	26 752	30 223
Årets anskaffningar avser inventarier och då främst en kortkuverterare.		
Not 17 Pågående nyanläggningar	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärde	56	56
Årets anskaffningar	-56	6 038
Årets färdigställda anläggningar	0	-6 038
Utgående anskaffningsvärde	0	56
Not 18 Förskott avseende materiella anläggningstillgångar		
Föregående års uppbokade förskott (3 259 tkr) avseende graveringsmaskin aktiverades under 2019. Inga nya förskott har bokats upp under året.		
Not 19 Varulager och förråd	2019-12-31	2018-12-31
Ingående balans	838	1 884
Ökning(+)/minskning(-)	677	-1 045
Utgående balans	1 515	838
Varulager och förråd består av råkort.		

Not 20 Kundfordringar	2019-12-31	2018-12-31
Kundfordringar		
Fakturerade	138 809	139 793
Aviserade	113 026	99 497
Avgår		
Uppbördsfordringar, avgifter	-73 584	-65 506
Osäkra kundfordringar	-16 881	-14 270
	161 371	159 515

Årets kostnad för befarade kundförluster uppgår till 3781 tkr (-6 888 tkr) och årets kostnad för konstaterade kundförluster uppgår till 224 tkr (9 128 tkr).

Årets befarade kundförluster avser främst fakturor från flygbolag. Årets konstaterade kundförluster kan även de härledas till flygbolag som gått i konkurs.

Not 21 Fordringar hos andra myndigheter	2019-12-31	2018-12-31
Kundfordringar hos andra myndigheter	2 838	1 488
Fordran ingående mervärdesskatt	57 834	62 748
	60 673	64 237

Not 22 Övriga fordringar	2019-12-31	2018-12-31
Uppbörd		
Uppbördsfordringar, avgifter	73 584	65 506
Osäkra uppbördsfordringar, avgifter	-26 509	-25 342
Uppbördsfordringar, trängselskatter	752 807	742 423
Osäkra uppbördsfordringar, trängselskatter	-427 337	-363 354
Uppbördsfordringar, fordonskatter	1 187 665	1 190 802
Osäkra uppbördsfordringar, fordonskatter	-355 672	-361 820
Uppbördsfordringar, vägavgifter	40 202	36 117
Osäkra uppbördsfordringar, vägavgifter	-3 744	-3 532
Eurocontrol, fakturerade avgifter	27 060	24 221
Eurocontrol, avräkning	-27 060	-24 221
Fordran GAS	142 030	150 691
Övrigt	-1 334	-364
	1 381 691	1 431 129

Eurocontrol, avräkning avser åren 2015-2019. Regleras genom avgiftssättning. Negativ fordran har omförts till skuld.

Not 23 Periodavgränsningsposter	2019-12-31	2018-12-31
Förutbetalda kostnader, drift		
Medlemsavgifter	32 322	6 965
Hyror	11 865	16 587
Övrigt	20 820	61 258
	65 007	84 810
Upplupna bidragsintäkter		
Övrigt	53	-
	53	-
Upplupna övriga intäkter		
Drift		
Eurocontrol	18 126	18 000
Tjänsteförsäljning m.m.	14 989	9 692
Uppbörd		
Avgifter som ej disponeras	9 847	6 188
Trängselskatt	193 959	185 068
Transfereringar:		
Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	8 388	21 965
	245 309	240 913
Summa periodavgränsningsposter	310 370	325 723
Not 24 Avräkning med statsverket	2019-12-31	2018-12-31
Uppbörd		
Ingående balans	38 434	19 206
Redovisat mot inkomsttitel	-18 807 230	-17 847 342
Uppbördsmedel som betalats till icke räntebärande flöde	18 814 575	17 866 570
Medel från räntekonto som tillförts inkomsttitel	0	0
Fordringar/Skulder avseende uppbörd	45 778	38 434
Anslag i icke räntebärande flöde		
Ingående balans	-	-
Redovisat mot anslag	1 280 328	322 395
Medel hänförliga till transfereringar mm som betalats till icke räntebärande flöde	-1 280 328	-322 395
Fordringar/Skulder avseende anslag i icke räntebärande flöde	-	-
Anslag i räntebärande flöde		
Ingående balans	-83 864	-27 837
Redovisat mot anslag	2 379 619	2 295 653
Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-2 392 679	-2 366 603
Återbetalning av anslagsmedel	46 867	14 923
Skulder avseende anslag i räntebärande flöde	-50 058	-83 864

Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto i Riksbanken		
Ingående balans	6 568	-13 855
Inbetalningar i icke räntebärande flöde	21 557 643	20 406 333
Utbetalningar i icke räntebärande flöde	-4 022 769	-2 841 736
Betalningar hänförliga till anslag och inkomstitlar	-17 534 247	-17 544 175
Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto i Riksbanken	7 196	6 568
Saldo avräkning med statsverket	2 916	-38 862

Not 25 Myndighetskapital

	Statskapital	Bal.kap. Avgiftsfin. verks.	Bal.kap. Uppdrags- fin. verks.	Bal.kap. Uppbörds- verks.	Kapital- förändring enl RR	Summa
Utgående balans 2018	525	-74 297	29 846	1 340 270	178 281	1 474 625
Rättelse/ändr. princip						0
A Ingående balans 2019	525	-74 297	29 846	1 340 270	178 281	1 474 625
Föregående års kapitalförändring		102 963	-10 118	85 435	-178 281	0
Årets kapitalförändring					-76 835	-76 835
B Summa årets förändring		102 963	-10 118	85 435	-255 116	-76 835
C Utgående balans 2019	525	28 666	19 728	1 425 705	-76 835	1 397 790

Not 26 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående avsättning	756	2 532
Årets pensionskostnad	874	684
Årets pensionsutbetalningar	-790	-2 460
Utgående avsättning	840	756

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

Not 27 Övriga avsättningar

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående avsättning	21 382	19 052
Årets avsättning	2 705	2 515
Årets upplösning	-2 110	-185
Utgående avsättning	21 977	21 382

Avser till sin helhet avsättningar till lokala omställningsmedel.

Not 28 Lån i Riksgäldskontoret

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående balans	309 181	362 318
Under året upptagna lån	59 057	58 528
Årets amorteringar	-87 624	-111 666
	280 614	309 181

Beviljad låneram

410 000	580 000
----------------	----------------

Not 29 Övriga skulder	2019-12-31	2018-12-31
<i>Drift</i>		
Innehållen skatt för egen personal	21 677	20 911
Eurocontrol	88 359	81 064
Övrigt	9 738	7 842
<i>Uppbörd</i>		
Avgifter som ej disponeras		
- körkortsavgifter	20 192	19 831
- felparkeringsavgifter	58 511	47 777
- yrkestrafikavgifter	2 584	2 917
Skatter		
- trängselskatter	29 463	24 804
Oplacerade medel	4 548	4 005
	235 072	209 150

Inbetalda uppbördsmedel kommer att tillföras inkomsttitel alternativt betalas vidare under 2020.

Not 30 Periodavgränsningsposter	2019-12-31	2018-12-31
<i>Upplupna kostnader</i>		
<i>Drift</i>		
Upplupna löneskulder inkl. sociala avgifter	13 561	9 450
Upplupna semesterlöner inkl. sociala avgifter	97 576	93 761
Utlägg och skattefria ersättningar	479	199
Köpta tjänster m.m.	26 916	24 609
Upplupna kostnader tjänster	5 044	-
<i>Transfereringar</i>		
Flygplatsers kostnader, Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	1 108	89 427
	144 683	217 446
<i>Oförbrukade bidrag</i>		
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	0	352
Övriga	5 404	362
	5 404	714
<i>Förutbetalda intäkter</i>		
<i>Uppbörd</i>		
Avgifter som ej disponeras	1 005	694
	1 005	694
Summa periodavgränsningsposter	151 092	218 854

Oförbrukade bidrag planeras att användas under 2020.

Not 31 Finansieringsanalys, kostnader	2019	2018
Kostnader enligt resultaträkningen	-2 683 649	-2 577 548
Justering:		
Årets förändringar av avsättningar	678	554
Realisationsförluster	0	1 878
Årets avskrivningskostnader	84 817	104 420
	-2 598 153	-2 470 695

Not 32 Finansieringsanalys, intäkter	2019	2018
Summa medel som tillförts för finansiering av drift	2 678 559	2 579 286
Justering:		
Reavinst vid försäljning av anläggningstillgångar	0	-170
	2 678 559	2 579 116
Not 33 Kortfristiga fordringar, finansieringsanalys	2019	2018
Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB	1 980 604	1 752 036
Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB	-1 914 105	-1 980 604
Justering årets förändring:		
Fordringar uppbörd, avgifter	6 910	7 470
Fordringar uppbörd, skatter	-46 716	107 160
Fordringar GAS	-8 662	150 691
Upplupna intäkter, skatter	8 891	-21 725
Upplupna intäkter, avgifter som ej disponeras	3 659	-2 575
Upplupna intäkter, GAS	8 388	2 214
Befarade kundförluster GAS	-2 682	-1 219
Förändring under året	36 288	13 450
Not 34 Kortfristiga skulder, finansieringsanalys	2019	2018
Skulder m.m. och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB	-1 032 800	-945 673
Skulder m.m. och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB	974 301	1 032 800
Justering årets förändring:	0	
Lån i Riksgäldskontoret	28 567	53 138
Övriga skulder, uppbörd	-15 964	-11 487
Upplupna kostnader GAS, transfereringar	88 319	-89 427
Förutbetalda intäkter, avgifter som ej disponeras	-311	6
	42 111	39 357
Jämförelseåret har justerats avseende Övriga skulder, uppbörd.		
Not 35 Kortfristiga fordringar och skulder, uppbörd	2019	2018
Årets förändring:		
Aviserade avgifter	-6 910	-7 470
Aviserade skatter	46 716	-107 160
Upplupna intäkter, avgifter som ej disponeras	-3 659	2 575
Upplupna intäkter, skatter	-8 891	21 725
	27 256	-90 331
Årets förändring:		
Övriga skulder, uppbörd	15 964	11 487
Förutbetalda intäkter	311	-6
	16 275	11 481
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder, uppbörd	43 532	-78 849

Not 36 Kortfristiga fordringar och skulder, transfereringar	2019	2018
Årets förändring:		
Fordringar, GAS	8 662	-150 691
Upplupna intäkter, GAS	-8 388	-2 214
Osäkra kundfordringar, GAS	2682	1 219
	2 955	-151 687
Årets förändring:		
Upplupna kostnader, GAS	-88 319	89 427
	-88 319	89 427
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder, transfereringar	-85 364	-62 260

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. Myndighetens ledningsgrupp gör också motsvarande analys av myndighetsövergripande risker.

Samtliga risker och åtgärder följs upp tertialvis i den ordinarie verksamhetsuppföljningen. Arbetet med intern styrning och kontroll följs också upp vid tertialvisa dialoger. Utöver denna uppföljning utvärderas också den interna styrningen och kontrollen ur ett helhetsperspektiv och processens ändamålsenlighet bedöms.

Under 2019 har Transportstyrelsen fortsatt förbättra processen och vidareutveckla den interna styrningen och kontrollen. Internrevisionens granskning av processen för intern styrning och kontroll har också resulterat i ett antal rekommendationer där åtgärder planerats.

5.2 Intern miljö och riskhantering

Transportstyrelsens ledningssystem uttrycker på en övergripande nivå hur de olika komponenterna som utgör myndighetens interna miljö hänger ihop och samverkar. Förhållningssätt, ledarskap och medarbetarskap är centrala för den interna miljön samtidigt som målstruktur och den styrande och stödjande verksamheten ska skapa goda förutsättningar för arbete i myndighetens kärnverksamhet. Under 2019 har ett förändringsarbete kring ledningssystemet bedrivits där bland annat styrande och stödjande dokument reviderats och ensats för att underlätta förståelse och efterlevnad.

Samtliga avdelningar har analyserat och hanterat risker för sin verksamhet. Transportstyrelsens ledningsgrupp har också genomfört en riskanalys för myndigheten och identifierat risker som kräver gemensamma beslut eller åtgärder.

De åtgärder som identifierats har vidtagits enligt plan med enstaka undantag. Åtgärderna bedöms vara ändamålsenliga och effektiva även om

de i flera fall tar lång tid att genomföra. De risker som verksamheten är utsatt för är – givet de åtgärder som planerats – acceptabla och hanterbara.

5.3 Förbättringsområden

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. Arbetet har fortsatt under 2019 men tillgången till it-resurser inom skatte- och uppbördsområdet har varit otillräcklig och leveranser har därför förskjutits framåt. De datauttag som görs för att höja kvaliteten i underlagen till dess att en ny reskontra finns i drift har inte kunnat utökas till att omfatta samtliga skatter och avgifter på grund av samma resursbrist.

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. Under 2019 har en obligatorisk utbildning som täcker hela säkerhetsområdet tagits fram och en majoritet har också hunnit gå den. Samtidigt har vi reviderat incidenthanteringen och uppdaterat mål och krav. Arbetet med att klassificera alla informationstillgångar på myndigheten följer dock inte tidsplanen. De ytterligare åtgärder som planerats omfattar bland annat att uppdatera metoder för klassificering av information, förbättra den interna samordningen och ta fram ett nytt revisionsprogram för informationssäkerhet.

5.3.3 Kontinuitetsplanering

Transportstyrelsens beredskap för att upprätthålla verksamhet vid långvariga allvarliga störningar eller kriser behöver förbättras. De kontinuitetsplaner som finns är inte fullt ut ändamålsenliga. Internrevisionens granskning av myndighetens kontinuitetshantering har också resulterat i ett antal rekommendationer där åtgärder planerats.

Transportstyrelsen har omorganiserat den centrala krisledningsstaben och genomfört utbildningar för medarbetare med roller i staben. Vi har också

uppdaterat styrande dokument inom krisledning. I verksamhetsplanerna för 2020 har alla avdelningar planerat åtgärder för att säkerställa en grundläggande förmåga att hantera kriser.

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

Jan Landahl

Anette Landén

Ingrid Udén Mogensen

Johan Trouvé

Anna-Lena Österborg

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör

Norrköping den 14 februari 2020.

Bilaga 1

Regeringsuppdrag

Tabellen nedan visar de regeringsuppdrag som redovisats 2019 och de regeringsuppdrag som har inkommit till Transportstyrelsen 2019 som ännu inte redovisats.

Inkomst-datum	Uppdrag	Dnr	Redovisnings-datum
2018-04-24	Uppdrag till statliga myndigheter att fortsatt ta emot personer med funktionsnedsättning som medför nedsatt arbetsförmåga för praktik 2019 och 2020 m.m.	TSG 2018-1774	2019-04-01 2020-04-01 2021-01-15
2018-04-26	Uppdrag till statliga myndigheter att fortsatt ta emot nyanlända arbetssökande för praktik 2019 och 2020 m.m.	TSG 2018-1843	2019-04-01 2020-04-01 2021-01-15
2018-05-17	Uppdrag (till Luftfartsverket) att genomföra en fördjupad studie avseende utformning av det svenska luftrummet	TSL 2018-3676	2019-02-28
2018-06-20	Uppdrag (till Bolagsverket, Lantmäteriet och Skatteverket) om säker och effektiv tillgång till grunddata	TSG 2018-2810	2019-04-30
2018-07-02	Uppdrag att ta fram underlag om obemannade luftfartyg s.k. drönare	TSG 2018-3020	2019-06-30
2018-07-17	Uppdrag (till MSB m.fl.) om en samlad informations- och cybersäkerhetshandlingsplan för åren 2019-2022	TSG 2018-3309	2019-03-01
2018-08-31	Uppdrag (till Trafikverket) att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart	TSS 2018-3455	2019-05-31 2024-06-30
2018-08-31	Uppdrag (till Trafikverket) att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter	TSG 2018-3956	2019-12-31 2021-12-31
2018-08-31	Uppdrag (till Trafikanalys) att följa upp och utvärdera arbetet med att genomföra den nationella godsstrategin	TSG 2018-3930	2020-12-31 2022-12-31
2018-08-31	Uppdrag (till Trafikverket) att verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg	TSG 2018-3929	2019-09-15
2018-08-31	Uppdrag (till Trafikverket) att utarbeta förslag om horisontella samarbeten och öppna data för ökad fyllnadsgrad	TSG 2018-3925	2019-05-31
2018-09-06	Uppdrag att utreda säkerhetshöjande åtgärder för korta dragbilar	TSG 2018-4050	2020-06-01
2018-09-06	Uppdrag att analysera klimat- och miljöeffekter av förändrade kontrollbesiktningregler för motorfordon	TSG 2018-4049	2019-10-01
2018-09-06	Uppdrag (till Trafikanalys) att analysera hur introduktionen av tunga fordon med låga utsläpp kan främjas	TSG 2018-4048	2019-03-01
2019-01-03	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2019 avseende intern styrning	TSG 2019-20	

Inkomst-datum	Uppdrag	Dnr	Redovisnings-datum
2019-01-03	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2019 avseende moderna beredskapsjobb	TSG 2019-20	2019-04-05
2019-01-03	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2019 avseende prioritering i arbete med civilt försvar	TSG 2019-20	
2019-01-03	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2019 avseende åtgärder för en ökad säkerhet och tillförlitlig informationsöverföring	TSG 2019-20	I samband med årsredovisningen 2019
2019-02-14	Bemyndigande (till Trafikverket) att förhandla om samarbete med myndigheter i Finland	TSG 2019-1037	
2019-03-11	Uppdrag (till Läkemiddelverket) angående läkemedelshantering vid sjö- och luftfart	TSG 2019-1742	2019-11-30
2019-03-29	Uppdrag (till Trafikverket) att genomföra informations- och kunskaphöjande åtgärder inom området omställning av transportsystemet till fossilfrihet	TSG 2019-2254	2021-06-30 2022-12-31
2019-04-11	Uppdrag (till Trafikverket) att genomföra informations- och kunskaphöjande insatser inom Mobilitet som tjänst respektive Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken	TSG 2019-2543	Mobilitet som tjänst Årligen 31/3 Slutredovisning 2023-12-31 Medborgar- och trafikantinformation Årligen 31/5 till och med 2029
2019-05-06	Uppdrag (till Trafikverket) att verka för ett utökat och breddat stöd till forskning och innovation på sjöfartsområdet	TSS 2019-1842	Årligen före september månads utgång, fram till 2022
2019-05-13	Uppdrag (till Lantmäteriet) att analysera budgetära konsekvenser av myndigheters tillgängliggörande av värdefulla datamängder	TSG 2019-3412	2020-01-17
2019-06-20	Uppdrag (till Trafikanalys) att analysera de transporter som genereras av e-handeln	TSG 2019-4500	2019-12-01 2020-03-01
2019-06-24	Uppdrag (till Trafikverket) att bereda och utbetala stöd till ägare av icke statliga flygplatser i Norrland för att säkerställa att flygskatten inte innebär ökade driftskostnader för dessa flygplatser	TSG 2019-4658	
2019-07-08	Uppdrag att utreda säkerhetshöjande åtgärder för gasdrivna bussar	TSG 2019-5092	2019-12-01
2019-07-08	Uppdrag (till Transportstyrelsen och Trafikverket) att utreda hur artikel 10d i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/719 av den 29 april 2015 om ändring av rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen ska genomföras	TSV 2019-3586	2020-03-01
2019-07-15	Uppdrag till bevakningsansvariga myndigheter att inkomma med underlag för den fortsatta inriktningen av det civila försvaret	TSG 2019-5238	2020-03-02

Inkomst-datum	Uppdrag	Dnr	Redovisnings-datum
2019-08-29	Uppdrag (till Havs- och vattenmyndigheten) att vidareutveckla den maritima strategins indikatorer och redovisa en uppföljning av den maritima strategin	TSS 2019-3316	2020-08-31
2019-09-05	Uppdrag om miljöstyrande start- och landningsavgifter	TSL 2019-6058	2020-03-31
2019-09-05	Uppdrag att utreda vissa säkerhetshöjande åtgärder	TSG 2019-6335	2020-08-08
2019-09-11	Uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal trafikskoleverksamhet	TSG 2019-6548	2020-05-01
2019-09-12	Uppdrag (till Trafikverket) att samordna det fransk-svenska strategiska partnerskapet avseende elvägar	TSG 2019-6549	2020-03-31 2021-03-31 2022-03-31 2022-10-30 (slutredovisning)
2019-09-17	Uppdrag (till Havs- och vattenmyndigheten) att samordna svenska myndigheter vid uppdatering av Helcoms aktionsplan för Östersjön (BSAP) och Ospars miljöstrategi (NEAES)	TSS 2019-3524	Årsredovisningen för 2021
2019-10-10	Uppdrag att utreda behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon	TSV 2019-5394	2020-04-29 2020-11-01 2021-03-01
2019-10-15	Uppdrag (till Trafikanalys) att lämna förslag på obligatoriska klimatdeklarationer för långväga resor	TSG 2019-7490	2020-04-30
2019-12-27	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2020 avseende specialsjöfarten	TSG 2019-10118	2020-06-30
2019-12-27	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2020 avseende jämställdhet	TSG 2019-10118	2020-05-01
2019-12-27	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2020 avseende upphandling	TSG 2019-10118	2020-06-01
2019-12-27	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2020 avseende informationssäkerhet och säkerhetsskydd	TSG 2019-10118	2020-09-30
2019-12-27	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2020 avseende prioritering i arbetet med civilt försvar	TSG 2019-10118	Enligt regeringsbeslut 2015-12-10 avseende planeringsanvisningar för det civila försvaret (Ju2015/09669/SSK)
2019-12-27	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2020 avseende intern styrning	TSG 2019-10118	I samband med årsredovisningen 2020
2019-12-27	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2020 avseende åtgärder för en ökad säkerhet och tillförlitlig informationsöverföring	TSG 2019-10118	I samband med årsredovisningen 2020
2019-12-30	Uppdrag att ta fram underlag om utsläpp av tvättvatten från skrubbrar på fartyg	TSS 2019-4813	2020-10-01
2019-12-30	Uppdrag (till Trafikverket) att göra en översyn av de svenska beredskapsflygplatserna	TSL 2019-8561	2020-03-31 2020-06-15



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503