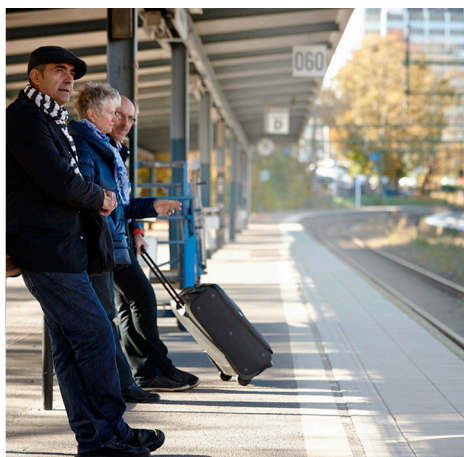


ÅRSREDOVISNING 2013



Transportstyrelsen

Årsredovisningen finns tillgänglig på www.transportstyrelsen.se

TSG 2014-192
Februari 2014

Innehåll

1	GD HAR ORDET	6
2	TRANSPORTSTYRELSENS UPPDRAG.....	7
3	RESULTATREDOVISNINGEN.....	8
3.1	Regelgivning	8
3.1.1	Verksamhetens utveckling.....	8
3.1.2	Trafikslagsövergripande aktiviteter	9
3.1.3	Järnväg	9
3.1.4	Luftfart	11
3.1.5	Sjöfart.....	12
3.1.6	Vägtrafik	14
3.2	Tillstånd och annan ärendehantering.....	18
3.2.1	Verksamhetens utveckling.....	18
3.2.2	Trafikslagsövergripande aktiviteter	18
3.2.3	Järnväg	19
3.2.4	Luftfart	20
3.2.5	Sjöfart.....	22
3.2.6	Vägtrafik	23
3.3	Tillsyn.....	26
3.3.1	Verksamhetens utveckling.....	26
3.3.2	Trafikslagsövergripande aktiviteter	27
3.3.3	Järnväg	27
3.3.4	Luftfart	30
3.3.5	Sjöfart.....	32
3.3.6	Vägtrafik	33
3.4	Registerhållning	35
3.4.1	Verksamhetens utveckling.....	35
3.4.2	Trafikslagsövergripande aktiviteter	36
3.4.3	Järnväg	36
3.4.4	Luftfart	37

3.4.5	Sjöfart.....	37
3.4.6	Vägrafik	38
4	ÖVRIG ÅTERRAPPORTERING.....	42
4.1	Åtgärder i syfte att minska företagens administrativa eller andra relevanta kostnader	42
4.2	Forskning och innovationsverksamhet.....	44
4.3	Miljö och hälsa	44
4.4	Transportstyrelsens marknadsövervakning	45
4.5	Delegering av myndighetsverksamhet	47
4.6	Attitydundersökningar 2013.....	48
5	INTERN STYRNING OCH KONTROLL.....	49
6	MEDARBETARE OCH KOMPETENS	50
6.1	Fakta om medarbetarna på Transportstyrelsen.....	50
6.2	Organisationsutveckling.....	52
6.3	Kompetensförsörjning	52
6.4	Arbetsmiljö.....	54
6.5	Värdegrundarbete	55
7	FINANSIELL REDOVISNING.....	56
7.1	Transportstyrelsens ekonomi – en översikt.....	56
7.2	Ekonomisk översikt – redovisning av totala kostnader inklusive transfereringar och uppbörd samt intäkter per verksamhetsindelning	58
7.2.1	Redovisning av år 2013	58
7.2.2	Redovisning av år 2012	58
7.2.3	Redovisning av år 2011	59
7.3	Särredovisning av avgiftsbelagd verksamhet.....	59
7.3.1	Redovisning av år 2013	60
7.3.2	Redovisning av år 2012	60
7.3.3	Redovisning av år 2011	61
7.3.4	Analys av Transportstyrelsens avgiftsresultat, avgifter som disponeras	61
7.3.5	Analys av Transportstyrelsens avgiftsresultat, avgifter som ej disponeras	62

7.4	Sammanställning av väsentliga uppgifter	65
7.5	Resultaträkning.....	66
7.6	Balansräkning.....	67
7.7	Anslagsredovisning och beställningsbemyndigande.....	68
7.8	Redovisning mot inkomsttitel	69
7.9	Finansieringsanalys	70
7.10	Tilläggsuppgifter och noter	71
7.10.1	Tilläggsupplysningar.....	71
7.10.2	Redovisningsprinciper	71
7.10.3	Värderingsprinciper	71
7.10.4	Styrelsen.....	73
7.10.5	Ledande befattningshavare	74
7.10.6	Sjukfrånvaro.....	74
7.10.7	Noter	74
7.11	Underskrift.....	83

1 GD har ordet

Fem år har passerat sedan Transportstyrelsen bildades. Syftet var att vi skulle arbeta trafikslagsövergripande där trafikslagen skulle få mer lika villkor, till exempel genom att vi värderar säkerhetsvinster lika, att vi värderar effekter på miljö, hälsa och tillgänglighet på samma sätt och väger dessa effekter mot kostnaderna för åtgärderna på samma sätt. En bonus av det arbetssättet blir också att vi inom myndigheten lär av varandra mellan verksamheterna. Jag kan konstatera att arbetet går stadig framåt. Den senaste stora organisatoriska åtgärden var att slå samman sjöfarts- och luftfartsverksamheten inom myndigheten till en gemensam avdelning. Det är nu ett år sedan den nya avdelningen bildades och lärdomarna är redan många och vi ser att det finns mer potential.

Regeringens mål att vår myndighet ska bidra till att göra vardagen enklare för medborgare och näringsliv är centralt i vårt arbete. Förenklingar under 2013 som kan nämnas är att fler e-tjänster har införts och att vi också har tillgängliggjort information som vi har i våra register för att den ska kunna vidareutnyttjas, till exempel i andra e-tjänster.

Ett annat sätt att förenkla är att se över våra regler så att de är relevanta och nödvändiga. Vi ska bara reglera verksamhet där nyttan överstiger de konsekvenser som en reglering får. Vi har nu ändrat merparten av de regler där vi sett ett behov av förändring och regelrådet anser att kvaliteten i våra konsekvensutredningar fortsätter att bli bättre.

2013 har bestått av fortsatta effektiviseringar. Vi ser kontinuerligt över vår verksamhet för att arbeta smartare och mer effektivt och på så vis skapa mer nytta för skattepengen. Under 2013 beslutade vi att sänka ett antal avgifter 2014, framför allt inom vägtrafikområdet där sänkningen blir totalt cirka 100 miljoner kronor.

En viktig händelse under året var införandet av trängselskatten i Göteborg. Transportstyrelsen har utvecklat det nya systemet som även ska användas för de kommande infrastrukturavgifterna i Motala och Sundsvall. Arbetet var tidspressat men driftsättningen gick som planerat. Vi har också kommit ikapp med de gamla körkortsärenden som legat kvar sedan vi tog över körkortsverksamheten från länsstyrelserna.

Transportstyrelsens vision är att skapa trygghet på land, till sjöss och i luften - något som går hand i hand med de transportpolitiska målen. Jag gläds åt att se att vårt arbete för oss stadigt närmare den målbilden. Samtidigt finns det mycket kvar att göra vilket gör att jag ser fram emot ett spännande och utmanande 2014 där jag är övertygad om att vi kan fortsätta att göra skillnad.



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 instruktionen 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. Målet har också preciserats i ett funktionsmål för tillgänglighet och ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa.

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

3 Resultatredovisningen

Resultatredovisningen är uppdelad enligt kravet i regleringsbrevet för 2013: regelgivning, tillstånd och annan ärendehantering, tillsyn samt registerhållning. Därutöver redovisas även övriga återrapporteringskrav som ska rapporteras i årsredovisningen.

2012 infördes en ny ekonomistyrmodell med syfte att bättre fånga upp kostnader så att uppföljningen kunde ske med utgångspunkt på produkter och prestationer. Införandet av modellen medför att det bara finns jämförelse mellan 2012 och 2013, vilket gör att vi inte har en treårsjämförelse för prestationerna. En viss genomgång och justering av de olika produkterna har skett under 2013, vilket innebär att de totala kostnaderna för verksamheterna inte är helt jämförbara mellan åren.

3.1 Regelgivning

Transportstyrelsens regelverk 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 fora ska vara väletablerat och bidra till ett stort genomslag för svenska ståndpunkter.

3.1.1 Verksamhetens utveckling

Antalet kungörelser under ett år beror på en rad olika faktorer och föreskriftsarbetet kan behöva inledas av flera olika skäl. Det kan vara att internationella regler införlivas eller, att det i övrigt uppstår behov av nya eller ändrade föreskrifter, till exempel på grund av ändringar i lagar eller förordningar, obsoleta krav, behov av regelförenklingar eller regelförbättringar eller problem som bara kan lösas genom regleringar. Begreppet internationella regler innefattar i detta sammanhang såväl EU-regler som regler utarbetade inom andra internationella organ där Sverige åtagit sig att följa vad som beslutas.

Tabell 1. Regelgivning 2011 – 2013

Trafikslag	Antal kungörelser i Transportstyrelsens författningssamling			Total kostnad (tusen kronor)		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Järnväg	12	11	11	23 792	35 211	33 411
Luffart	14	46	43	56 062	92 292	100 549
Sjöfart	35	20	25	95 725	98 285	100 589
Vägtrafik	60	76	39	149 861	112 057	130 163
Summa	121	150	118	325 440	337 845	364 712

Det totala antalet kungörelser har minskat jämfört med 2012 och ligger i nivå med 2011. Kostnaderna har ökat främst inom vägtrafik och utgör totalt 15 procent av vår totala verksamhetskostnad. Ytterligare information och analys finns för respektive trafikslag.

3.1.2 Trafikslagsövergripande aktiviteter

Under 2013 har Transportstyrelsen påbörjat en översyn av metod för konsekvensanalyser i samband med regelgivningsarbetet. Syftet är bland annat att avvägningen mellan de olika transportpolitiska målen ska framgå tydligare i konsekvensutredningarna.

Vårt arbete med att systematiskt gå igenom det befintliga regelverket fortgår i syfte att säkerställa att det är relevant och ändamålsenligt. Det befintliga regelverket är i allt väsentligt de grundförfattningar som beslutats av föregångarna till Transportstyrelsen. Vid ingången av 2011 fanns 362 grundförfattningar som skulle gås igenom. Genomgången är klar för 187 författningar och det visar sig att det i de flesta fall, 94 procent, fanns behov av ändring. Av de författningar som behövde ändras, har ändring hittills skett för drygt 60 procent.

I det internationella regelarbetet har handlingsplaner utarbetats i syfte att styra aktiviteter kopplade till strategiska frågor samt följa upp och om möjligt mäta effekterna av de prioriteringar vi gjort.

Vi har på regeringens uppdrag publicerat ett kalendarium över möten där myndigheten deltar som representant för Sverige på myndighetens externa webbplats. Det förväntas ge ökad överblick över de fora och de regelfrågor som behandlats i dem, vilket i sin tur kan bidra till ett mer proaktivt förhållningssätt.

3.1.3 Järnväg

Transportstyrelsen har på järnvägsområdet under 2013 beslutat 11 (11) författningar, varav 2 (7) grundförfattningar och 9 (4) ändringsförfattningar. De minskade kostnaderna inom regelutveckling på järnvägsområdet beror på vakanser avseende juridisk kompetens för 2013. Arbetet har pågått för att resursförstärka inom detta område.

Fjärde järnvägspaketet

Ett arbete under året har varit att bistå Regeringskansliet med analyser och underlag till förhandlingar utifrån det förslag om ett fjärde järnvägspaket som kommissionen presenterade i januari 2013. Förslaget omfattar 6 rättsakter i två delar – säkerhet och driftskompatibilitet respektive marknad. För marknadsdelen har vi även deltagit i arbetet inom Independent Regulators Group-Railways (IRG-Rail) för att lämna synpunkter på den delen av fjärde

järnvägspaketet. IRG-Rail är en sammanslutning av oberoende regleringsorgan för järnvägsområdet.

Transportstyrelsen har även bistått Regeringskansliet i arbetet med att införliva det så kallade SERA-direktivet¹ (2012/34/EU) som innehåller regler kring det gemensamma europeiska järnvägsområdet. Vi har också deltagit i det arbete som påbörjats under 2013 med att ta fram genomförandeakter² och delegerade akter³ utifrån direktivet.

Fordon och teknik

De EU-gemensamma tekniska specifikationerna för godsvagnar, buller och säkerhet i järnvägstunnlar samt tillgänglighet för funktionshindrade har reviderats under 2013. Specifikationerna har bland annat skrivits om till en funktionsbaserad nivå. Transportstyrelsen har deltagit i arbetet med ändringarna, som förväntas minska kostnaderna för företagen. Ett exempel är att de nya reglerna öppnar för specialanpassningar av godsvagnar (till exempel tunga malmvagnar). Ändringarna som gäller godsvagnar har införlivats i vårt nationella regelverk genom föreskrifter som trätt i kraft under 2013. Övriga ändringar förväntas träda i kraft vid årsskiftet 2014/2015.

Myndigheten har deltagit i utarbetandet av nya EU-gemensamma tekniska specifikationer för lok och passagerarfordon, för infrastruktur och för energi. De nya reglerna förväntas förenkla för branschen: samma regler ska nu gälla för såväl konventionell trafik som för höghastighetstrafik, och tillämpningsområdet utvidgas till EU:s hela järnvägsnät.

Trafik och infrastruktur

Översynen av järnvägens trafikföreskrifter har fortsatt under 2013. Syftet har varit att ta fram funktionsbaserade krav som ger en ökad flexibilitet för verksamhetsutövarna. Det förväntas att ändringarna ska kunna beslutas under 2015, men en osäkerhet i sammanhanget är att det inte är helt klarlagt hur det fjärde järnvägspaketet påverkar vad vi får reglera nationellt och på vilken nivå.

Vi har också ändrat föreskrifterna för underhåll och besiktning av järnvägsinfrastruktur och spåranläggningar. Även här har ändringarna inneburit att reglerna har utformats som funktionsbaserade krav och skillnaderna mellan järnväg respektive tunnelbana och spårväg har blivit mindre. Ändringarna, som har trätt i kraft under året, har genomförts för att underlätta för företagen att förstå och följa regelverken.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

² I genomförandeakter beslutar EU-kommissionen villkoren för medlemsstaternas genomförande av EU:s regler.

³ Med delegerade akter menas de rättsakter som Europaparlamentet och ministerrådet delegerat till kommissionen att besluta om.

Järnvägspersonal

Hälsokraven för lokförare och övrig personal med betydelse för trafiksäkerheten har setts över 2013. Ändringarna, som har trätt i kraft under året, har gjorts för att förenkla och ställa mer relevanta krav på bland annat syn och hörsel i syfte att utan risk för trafiksäkerheten få en ekonomisk lättnad för arbetsgivare och arbetstagare.

3.1.4 Luftfart

Transportstyrelsen har på luftfartsområdet beslutat 43 (46) författningar under 2013, varav 23 (20) grundförfattningar och 20 (26) ändringsförfattningar. Dessutom har ett tillkännagivande kungjorts i myndighetens författningssamling.

Kostnadsökningen jämfört med 2012 för luftfart kan förklaras med förändrade fördelningsprinciper av gemensamma kostnader inom regelgivning, bland annat genom omklassificeringar av ett fåtal objekt.

Under året har ett omfattande arbete med föreskrifter om flygcertifikat och flygutbildning genomförts mot bakgrund av nya EU-förordningar inom det området. Även ett antal nya och ändrade föreskrifter inom områdena flygtrafiktjänst och flygplatser har beslutats under 2013.

Marknadsbaserade styrmedel

I det internationella regelgivningsarbetet har Transportstyrelsen deltagit vid generalförsamlingen för International Civil Aviation Organization (ICAO). Vid mötet antogs en resolution om marknadsbaserade styrmedel (Market Based Measures, MBM). Resolutionen innebär att ett globalt MBM ska utformas och beslutas 2016 för att träda i kraft 2020. Att så sker bidrar till en minskad miljöpåverkan och även till att konkurrensförutsättningarna blir lika för samtliga aktörer.

Luftfartsskydd och säkerhet

På området luftfartsskydd har vissa föreskrifter uppdaterats och några nya har tagits fram med anledning av förändringar i EU-förordningar. Dessa nya och ändrade föreskrifter innehåller bland annat bestämmelser om certifiering av hundteam och vissa förenklingar när det gäller vätskebegränsningar i handbagage.

ICAO har vid generalförsamlingen också tagit beslut om luftfartsskyddet. Bland annat har länderna fastslagit ambitionen att avsluta arbetet med att ta fram förstärkta regler för frakt på global nivå. Vid mötet har man varit enig om att ICAO ska ta fram en mekanism för ömsesidigt erkännande av olika securityåtgärder, vilket innebär att medlemsstaterna ska erkänna det lika värdet av securityåtgärder så länge som dessa erbjuder samma nivå på

skyddet. Åtgärderna förväntas medföra förenklingar för enskilda och en ökad tillgänglighet.

Transportstyrelsen har arbetat med implementeringsfrågor inför första steget i avvecklingen i vätskebegränsningen i januari 2014. Under 2013 har arbetet fortsatt med frågor som rör framtidens säkerhetskontroll och effektiviseringar för att möta ett ökat antal resenärer och förändringar i vår hotbild ("Agenda of the Future"). En strategi för utveckling av teknisk utrustning har tagits fram i det arbetet.

Åtgärderna på luftfartsskyddsområdet bidrar till en säker luftfart men förväntas också medföra ett effektiviserat förfarande som innebär förenklingar för enskilda och ökad tillgänglighet.

Allmänflyget

Vi har under 2013 sett över regelverket för allmänflyget, vilket avser normal verksamhet med luftfartyg som varken är bruksflyg eller kommersiell flygtransport. Syftet med översynen var att åstadkomma förenklingar för utövarna. Det har resulterat i att vi kommer att initiera ett fortsatt arbete med våra föreskrifter och att vi behöver arbeta med ett differentierat flygsäkerhetsmål och en till flygsäkerhetsmålet kopplad strategi.

3.1.5 Sjöfart

Transportstyrelsen har under 2013 beslutat 25 (20) författningar, varav 4 (5) grundförfattningar och 21 (15) ändringsförfattningar. Föreskrifterna är fördelade inom områdena arbetsmiljö, lotsning, sjöfartsskydd, miljö samt behörigheter och bemanning.

Kostnadsökningen 2013 jämfört med 2012 kan förklaras med förändrade fördelningsprinciper av gemensamma kostnader inom sjöfart.

Sjöpersonal

Den 30 augusti 2013 trädde den så kallade sjöarbetskonventionen (Maritime Labour Convention, MLC) i kraft. Konventionen antogs av Internationella arbetsbyrån (International Labour Organization, ILO) 2006. Den reglerar sjömännens rättigheter till drägliga arbets- och levnadsvillkor till sjöss och syftar till att säkerställa sund konkurrens för seriösa redare. Som ett led i införlivandet av konventionen har Transportstyrelsen beslutat ett antal föreskrifter.

Under 2012 genomfördes den första fasen i implementeringen av den reviderade internationella konventionen om utbildning och vilotider för sjömän (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, STCW Manila). Under 2013 har införlivandet

kommit in i andra fasen – den så kallade utbildningsfasen. Den innebär i korthet att sjömäns behörighetsbevis, certifikat eller intyg den 1 januari 2017 ska vara i enlighet med STCW Manila för att vara internationellt giltiga.

Sjöfartsskydd och säkerhet

Den 1 juli 2013 trädde lagen (2013:283) om bevakning ombord på svenskt fartyg i kraft. Syftet med lagen är att möjliggöra bevakning för att skydda fartyget, besättningen, passagerarna och lasten mot angrepp av utomstående personer. Med anledning av lagstiftningen har Transportstyrelsen meddelat kompletterande föreskrifter.

Den internationella sjöfartsorganisationens (International Maritime Organization, IMO) säkerhetsarbete har under 2013 varit färgat av olyckan med Costa Concordia i början av år 2012 och frågor om passagerarfartygs säkerhet har varit i fokus. Olycksrapporten presenterades inför mötet med IMO:s säkerhetskommitté (Maritime Safety Committee), som har hållit sitt 92:a möte (MSC 92). Vid mötet, där Transportstyrelsen representerade Sverige, antogs en ändring av SOLAS⁴-konventionen. Ändringen innebär att den obligatoriska mönstringen och säkerhetsgenomgången för passagerare som ska vara ombord mer än 24 timmar sker före avgång. Den antagna konventionsändringen har syftat till att öka skyddet och säkerhetsmedvetandet för passagerare, vilket förväntas bidra till en säkrare sjöfart.

Inre vattenvägar

Genomförandet av det tekniska EU-direktivet för inre vattenvägar är en del av regeringens handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft för svensk sjöfartsnäring. Regeringens ambition med det nya regelverket är att skapa goda förutsättningar för att utveckla en för Sverige ny typ av transporter, som alternativ till transporter på väg och järnväg, där det ofta råder kapacitetsbrist. Med öppnandet av det nya verksamhetsområdet har regeringen också förhoppningar om att nya företag ska skapas och att företagen kan växa. Huvuddelen av direktivet ska genomföras i Transportstyrelsens föreskrifter och därför har myndigheten under 2013 inlett ett föreskriftsarbete.

Miljöfrågor

Miljöfrågorna och särskilt klimatfrågan har varit fortsatt i fokus. IMO:s miljökommitté (Marine Environment Protection Committee, MEPC) där Transportstyrelsen har representerat Sverige har hållit sitt 65:e möte (MEPC 65). Kommittén har beslutat att det svenska förslaget om energieffektivi-

⁴ International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974.

sering för roro⁵-passagerarfartyg och roro-lastfartyg (andra än roro- biltransportfartyg) ska inkluderas i Annex VI i MARPOL⁶. Vid mötet godkändes de aktuella konventionsändringarna för cirkulation i syfte att slutligt antas vid MEPC 66. Reglerna bidrar till minskad miljöpåverkan från sjöfarten. Att globala regler som fungerar för denna fartygskategori vunnit gehör bidrar också till att konkurrensförutsättningarna blir lika över hela världen och att reglerna inte blir oproportionerliga för den aktuella fartygskategorin, vilket i sin tur medför utvecklingskraft i hela landet. Mötet kunde också enas om en resolution om tekniksamarbete och tekniköverföring, en fråga som diskuterats och i princip helt dominerat MEPC:s agenda sedan år 2011. Förhoppningen är att antagandet kommer att bidra till att minska sjöfartens utsläpp av växthusgaser.

MEPC 65 har beslutat att datumen för när fartyg ska ha installerad barlastvattenreningsutrustning ombord senareläggs. Beslutet riskerar att påverka tillverkare av utrustningen negativt och medföra en ökad risk för miljöpåverkan från främmande arter.

Fartygskonstruktioner

Transportstyrelsen har fortsatt sitt arbete för att de internationella reglerna ska utformas som funktionsbaserade krav i stället för att vara detaljföreskrivande. MSC 92 har antagit cirkulär med riktlinjer för godkännande av alternativ design och ekvivalenter som tillåts av IMO-instrumenten. Arbetet bidrar till effektivisering och långsiktighet samt till att ändamålsenligare regler skapas.

Direktiv om fritidsbåtar

Europeiska unionens råd har under första halvåret 2013 nått en uppgörelse i förhandlingarna med Europaparlamentet om ett nytt fritidsbåtdirektiv. Transportstyrelsen har bistått regeringen vid beredningen och förhandlingen av direktivet. Det nya direktivet är anpassat till det så kallade varupaketet, vars syfte är att förbättra handeln genom att ta bort administrativa hinder som finns eller som kan uppstå vid handel.

3.1.6 Vägtrafik

Transportstyrelsen har på vägtrafikområdet under 2013 beslutat 39 (76) författningar, varav 11 (32) grundförfattningar och 28 (44) ändringsförfattningar. Att färre författningar beslutats jämfört med föregående år har främst sin förklaring på körkortsområdet, där 33 författningar beslutades under 2012 med anledning av införandet av det så kallade tredje körkorts-

⁵ Roro, roll-on/roll-off. Roro-fartyg är ett fartyg med lasthantering där lasten körs ombord på trailrar eller vagnar över en eller flera ramper i ändskeppet eller i fartygets sidor.

⁶ The International Convention for the Prevention of Pollution of Ships, 1973 Annex VI – Regulations for the Prevention and Air Pollutions from Ships and Nox Technica.

direktivet. De ökade kostnaderna inom regelutvecklingen på vägområdet beror på nya regelområden och ökade krav på en mer proaktiv regelgivning, vilket har krävt ökade resurser inom detta område.

Fordon och teknik

Transportstyrelsen har deltagit i arbetet med ändringar i Wienkonventionen och i resolutionen om vägtrafik i Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE). Vi har drivit de svenska ståndpunkterna att konventionen inte ska hindra utvecklingen av bra tekniska förarstödssystem och att resolutionen ska utgå från modellen Safe System approach⁷. Vi har även inlett ett arbete med att utreda vilka regelverk som behöver ändras för att på sikt möjliggöra automatiserad körning med bilar i Sverige, i syfte att öka säkerheten på väg.

Myndigheten har bistått Regeringskansliet i att införliva direktiv 2010/40/EU (så kallade ITS-direktivet)⁸ i svensk rätt. Direktivet ger ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet vilket förväntas resultera i ett enhetligt införande av tjänster som kännetecknas av interoperabilitet och kontinuitet i hela EU och bidrar till att de transportpolitiska målen nås. Vissa av tjänsterna bidrar direkt till ökad trafiksäkerhet. Vi har också deltagit i EU-arbetet med att ta fram delegerade akter/föreskrifter⁹, som EU kommissionen beslutar mot bakgrund av direktivet.

Vidare har vi i UNECE drivit frågan att tillåta montering av helautomatiska kopplingsanordningar på tunga fordon. Monteringen skulle medföra förbättrad arbetsmiljö för förare, olämpliga fordonskombinationer görs omöjliga att sammankopplas samt eliminering av felkopplingar. Insatsen har syftat till att utöka marknaden för en svensk innovation som ger säkrare vägtransporter. Regeländringen förväntas bli beslutad under 2014.

Vi har även deltagit i arbetet i UNECE för en bättre emissionsprovning av lätta fordon. Den nya testmetoden speglar verklig användning bättre och förväntas därför leda till att förare av fordon upplever att avvikelser mellan verklig och deklarerad bränsleförbrukning minskar. En första version av reglementet förväntas bli beslutad under 2014.

På området typgodkännande av fordon har vi i EU varit drivande i arbetet med sänkt ljudnivå för typgodkännande av bilar, lastbilar och bussar. Det förslag som Frankrike, Sverige och Tyskland har lagt fram förväntas minska

⁷ Safe System approach är en strategi för trafiksäkerhet som baseras på Human Factors principer och som rekommenderas av Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling (OECD).

⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag

⁹ Delegerade akter är rättsakter som Europaparlamentet och ministerrådet delegerat till kommissionen att besluta om.

antalet bullerstörda inom EU. Vi har deltagit i arbetet som öppnar upp för att det inom EU ska vara möjligt att från år 2015 typgodkänna traktorer för hastigheter över 40 km/tim. Ändringen görs för att de länder som redan tillåter sådana snabba traktorer nationellt (Sverige gör det inte) ska kunna fortsätta med det och för att marknaden för snabba traktorer ska omfatta hela gemenskapen. Vi har bevakat svenska intressen i genomförandet. Vi har också deltagit i arbete med ändrade EU-regler för typgodkännande av mopeder och motorcyklar. Ändringarna gäller från år 2016 och handlar främst om skärpta avgaskrav, krav på låsningsfria bromsar på motorcyklar och krav på att fyrhjuliga fordon ska utrustas med en så kallad differentialväxel för att få säkrare köregenskaper.

Ett annat arbete som Transportstyrelsen deltagit i under 2013 gäller nya EU-regler för kontrollbesiktning och flygande inspektioner, det vill säga polisens kontroll av fordon på väg. När det gäller kontrollbesiktning har arbetet inriktats mot att Sverige ska kunna behålla sitt system med ackreditering av besiktningsorgan och att begränsa kostnaderna för samhället. Vad gäller flygande inspektioner har viktiga frågor för Sverige varit hur man gör urvalet av fordon som ska kontrolleras samt vilka krav som ska ställas på kontrollutrustning och kontrollplatser.

Nationellt har vi i föreskrifterna tagit bort kravet på registreringsbesiktning vid eftermontering av dragkrok på typgodkända personbilar och lätta lastbilar. Kravet togs bort eftersom hanteringen varit krånglig för alla berörda parter. Ändringen förväntas inte påverka säkerheten negativt. En annan ändring i våra föreskrifter som gjorts under 2013 har syftat till att underlätta import av fordon med totalvikt över 3 500 kg. Ändringen innebär att det ges större möjlighet än tidigare att använda utländska registreringsbevis för att styrka att kraven uppfylls.

Vi har fortsatt det arbete som påbörjades under 2012 med att tillåta längre och tyngre fordon på vissa vägar i syfte att möjliggöra för transportbranschen att genomföra tester med sådana fordon. Två föreskrifter har beslutats.

Trafikregler

Under 2013 har Transportstyrelsen gjort en översyn av vissa nationella trafikregler och vägmärkesregler och lämnat förslag på ändringar till regeringen. Syftet har varit att få mer samstämmiga regelverk som är lättare för trafikanter att förstå och följa. Vi har i översynen även föreslagit ett antal nya vägmärken för att ge trafikanter bättre vägledning och information för att få en effektivare och säkrare trafik. Vi har också sett över föreskrifterna om trafiksignaler i syfte att dels modernisera äldre föreskrifter, dels göra en anpassning till vägmärkesförordningen från 2007.

Yrkestrafik

Inom yrkestrafikområdet har vi under 2013 deltagit i EU-arbetet för en ökad regel efterlevnad och en mer rättvis konkurrens. Vi har bland annat deltagit i arbetet med att kategorisera överträdelse och påföljder för att få en harmoniserad syn inom EU.

Inom området kör- och vilotider har vi deltagit i utformningen av de EU-gemensamma reglerna för färdskrivare. Arbetet har syftat till att svenska aktörer inte ska få orimligt stora kostnader för att omforma redan etablerade rutiner och metoder. Nationellt har vi meddelat föreskrifterna om arbetstider vid vägtransportarbete. Egenföretagare har tidigare varit missgynnade, vilket nu har åtgärdats.

Behörigheter

På körkortsområdet har Transportstyrelsen deltagit i arbetet med ändringar av körkortsdirektivet. Vi har också ändrat i våra föreskrifter för att införliva ändringarna i direktivet. Ändringarna, som har trätt i kraft, har syftat till att skapa körkortskoder som bättre speglar de olika behörigheterna samt att anpassa provfordon och prov till den tekniska utvecklingen. För motorcykelbehörighet har vi ställt högre krav på att fordonet som används vid provet ska motsvara det slag av motorcykel som föraren får behörighet att köra.

Vi har under året deltagit i en arbetsgrupp som påbörjat en översyn om ett gemensamt utbildningsdirektiv för körkort i hela Europa. Gemensamma krav för vad som ska ingå i utbildningen förväntas bidra till att förbättra säkerheten och miljön inom EU. De svenska och norska systemen har lyfts fram som goda exempel i översynen.

Nationellt har vi sett över reglerna för utbildningsverksamhet för yrkesförarkompetens. Syftet har varit att skapa regler som är enklare för utbildningsanordnarna att förstå och följa, samtidigt som de ska ge bättre förutsättningar för en effektiv tillsyn. Ett ytterligare syfte har varit att underlätta för den som behöver byta utbildningsanordnare. Översynen fortsätter under 2014.

Vi har arbetat med att ändra i föreskrifterna om körprov för taxiförarlegitimation. Vi har bland annat sett över kravet på förarens förmåga att hitta till passagerares destination.

På grund av att postens utlämningsställen blir färre har vi sett över hur utlämnandet av körkort, taxiförarlegitimationer och färdskrivarkort ska gå till. De nya föreskrifterna förväntas träda i kraft under våren 2014.

3.2 Tillstånd och annan ärendehantering

Transportstyrelsens tillståndsprövning ska vara rättrådig och omutlig. Myndigheten ska tillämpa enhetliga definitioner, angreppssätt och principer för tillståndsprövning.

Tillstånd finns inom ett flertal områden, till exempel behörigheter för förare, olika typer av tillstånd för fordon, tillstånd för infrastrukturhållare och operativa tillstånd för företag.

3.2.1 Verksamhetens utveckling

Det totala antalet beslutade tillståndsärenden har ökat jämfört med de tidigare åren. Ökningarna finns inom alla trafikslagen och framförallt inom luftfart. Kostnaden för verksamheten utgör 20 procent av myndighetens totala verksamhetskostnad. Ytterligare analys av utvecklingen redovisas för respektive trafikslag.

Tabell 2. Tillståndsprövning och annan prövning 2011–2013

Trafikslag	Antal beslutade tillståndsärenden			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/fattat beslut (kronor)		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Järnväg	821	2 746	4 649	17 728	25 952	30 264	21 593	9 451	6 510
Luftfart	19 916	17 788	38 568	98 962	78 317	63 140	4 969	4 403	1 637
Sjöfart	7 724	8 356	10 900	13 837	14 722	14 926	1 791	1 762	1 369
Vägrafik	700 895	747 557	826 350	316 133	332 758	359 692	451	445	435
Summa	729 356	776 447	880 467	446 660	451 749	468 023	612	582	532

3.2.2 Trafikslagsövergripande aktiviteter

Under 2013 bildade Transportstyrelsen ett processteam för tillståndsprövning som ska arbeta trafikslagsövergripande och som har representanter från varje trafikslag. Syftet är att likrikta och effektivisera arbetsätt och processer på myndigheten. Det trafikslagsövergripande perspektivet är vägledande och ambitionen är att åstadkomma synergieffekter.

En övergripande processbeskrivning beslutades för tillståndsverksamheten. Beskrivningen ska bidra till en gemensam plattform som avdelningarna sedan kan bygga vidare utifrån.

Vi arbetar för att hålla en hög servicenivå i vår kontakt med omvärlden och för att uppfattas som engagerade, begripliga och pålitliga. I arbetet med servicenivån är det viktigt att ta reda på vad som har betydelse för våra sökande. Att myndigheten klarar av att hålla sina handläggningstider är något som sökanden anser vara viktigt. För att kunna hålla våra handlägg-

ningstider och om möjligt även korta väntetiden är det viktigt att vi mäter och följer upp tillståndsprovningens processens olika delar.

Generaldirektören beslutade i slutet av år 2013 om en riktlinje för att synsättet och mätningarna av handläggningstider ska bli enhetliga inom Transportstyrelsen. Enhetligheten ska leda till att en sökande som har ett eller flera ärenden hos oss ska möta samma innebörd av begreppet handläggningstid oavsett var ansökan behandlas inom myndigheten. Identifierade mätpunkter ska fungera för all tillståndsprovning inom myndigheten, men med vissa justeringar beroende på ärendetyp.

3.2.3 Järnväg

Antalet fattade tillståndsbeslut är 1 903 fler än 2012 inom området järnväg. Inom tillstånd på järnvägsområdet redovisar vi prestationen utfärdade lokförarbevis då den står för ökningen mellan 2012 och 2013. Prestationen kopplas tydligast till det transportpolitiska funktionsmålet för säkerhet. Kostnaderna följer denna utveckling och har därmed ökat.

Tabell 3. Utveckling av prestationer 2012-2013 för tillståndsprovning inom järnvägsområdet

Prestationer	Antal fattade beslut		Kostnad (tusen kronor)		Kostnad/beslut (kronor)	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Utfärdande av lokförarbevis	1 497	3 528	1 238	3 133	827	888

Transportstyrelsen har under året handlagt ett ökat antal ansökningar om lokförarbevis. Ansökningarna belades med en avgift från och med januari 2013, vilket medförde att många förare valde att ansöka om lokförarbevis strax före utgången av 2012. Dessa har handlagts under 2013. Den största delen av lokförarkollektivet har därmed gått över till de nya behörighetshandlingarna och omfattas av lagen (2011:725) om behörighet för lokförare. Ansökningar efter 2013 bedöms komma från nyutbildade förare och därmed vara färre i antal.

Under 2013 har 30 läkare och 5 psykologer begärt återkallelse av sina särskilda tillstånd. Tillståndshavarna blir färre på grund av rådande avgifter. Transportstyrelsen gör dock bedömningen att det minskade antalet är i linje med branschens behov.

Införandet av ett europeiskt styrsystem för järnvägstrafik (European Rail Traffic Management System, ERTMS) kommer i en förlängning att underlätta för infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och medborgare och näringsliv genom kortare restider och lägre underhållskostnader. Under 2013 har myndigheten lagt stor vikt vid utveckling av godkännandeprocesser i

samband med det fortsatta införandet av ERTMS. Sverige har liksom många andra länder valt att använda den så kallade fordonsstrategin för införandet av systemet. Strategin bygger på att ombordutrustningen installeras innan det nya signalsystemet driftsätts. Det medför att samtliga fordon som trafikerar en sträcka behöver vara utrustade med ERTMS- ombordutrustning senast vid det första tillfället när systemet driftsätts på sträckan. Godkännandeprocessen måste förändras och anpassas inför framtida krav. Införandet av ERTMS på södra stambanan ska ske inom perioden 2017–2021.

3.2.4 Luftfart

Det totala antalet fattade beslut under 2013 ökade kraftigt jämfört med 2012, men de är inte jämförbara. I 2013 års antal ingår nya kategorier, bland annat medicinskt intyg (9 129) och teoriprov (6 119), som tidigare inte ingått i statistiken. En förklaring är att vi under 2013 implementerat vår certifikathantering i ett nytt ärendehanteringssystem som är ett standardsystem (EMPIC) för tillstånd, tillsyn och registerhållning inom luftfarten som stöder det europeiska regelverket. I det gamla systemet räknades enbart ärenden som ledde till utskrift av nytt certifikat i statistiken över antal ärenden.

De personliga certifikaten för privat verksamhet visar vikande siffror de senaste åren, vilket till viss del förklaras med ökade kostnader för utövarna i form av hyra av flygplan och bränslekostnader samt att utövarna upplever såväl underhållsavgifterna som kostnaderna för att upprätthålla de behörigheter som krävs som höga. En ökning på totalnivå kan konstateras men det är svårt att avgöra om det beror på en reell ökning eller om det är ett bättre verksamhetssystem som är förklaringen. Den totala kostnaden för verksamheten minskar jämfört med föregående år. En förklaring bedöms vara en effektivare handläggning, förändring av objektstruktur samt att vi inte har rekryterat enligt plan. Den minskade kostnaden har medfört att den genomsnittliga kostnaden för beslutade tillståndsärenden inom luftfart successivt minskat under perioden.

Tabell 4. Utveckling av prestationer 2012–2013 för tillståndsprövning inom luftfartsområdet

Prestationer	Antal fattade beslut		Kostnad (tusen kronor)		Kostnad/beslut (kronor)	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Certifikat (flygplan, helikopter och flygmaskinister)	5 027	10 105	14 254	9 555	2 835	946
Securitytillstånd, kända avsändare, säkerhetspersonal	543	762	418	523	770	686

Vi har valt att närmare belysa antalet fattade beslut i certifikatärenden för både privata och kommersiella tillståndshavare samt den relativt nya verksamheten securitytillstånd för kända avsändare. Valet beror på att de dels berör många olika verksamheter som hanterar gods som skickas både inom och utom landet, dels berör den säkerhetspersonal som hanterar dessa frågor. Denna tillståndshantering riktas främst mot hänsynsmålet om säkerhet och hälsa, men även funktionsmålet för tillgänglighet berörs.

Certifikatärenden

Antal certifikatärenden visar en ökning och det kan till viss del förklaras med att vi nu helt och hållet baserar ärendestatistiken på uppgifter från det nya systemet (EMPIC) när det gäller certifikatärenden och därmed får en bättre kvalitet på uppgifterna. Under 2013 har ett nytt regelverk implementerats, vilket bland annat innebär att certifikaten gäller utan tidsbegränsning så länge det finns ett medicinskt godkännande tillsammans med de praktiska krav som gäller för certifikatets upprätthållande. Det innebär troligtvis att vi på längre sikt kommer att se en minskning av antal ärenden (med reservation för eventuella nya ärendetyper) men å andra sidan kommer de ärenden som hanteras av oss att vara mer komplexa och resurskrävande. Visst fokus kommer att flyttas från medicinsk ärendehantering till tillsyn över läkare och medicinska centrum.

Securitytillstånd

Inom tillståndshandläggningen är det främst securitytillstånden som ökar i antal, bland annat mot bakgrund av ett nytt regelverk som kräver ny tillståndsverksamhet. Tillstånden för kända avsändare infördes redan 2012 men tillståndsverksamheten skedde enbart i begränsad form under dess första år.

Uppgradering av Bromma flygplats

Under 2013 har Transportstyrelsen, på ansökan från flygplatsen, beslutat om ändring av tillståndet för flygplatsen, vilket bland annat innebär att större flygplan kan landa på flygplatsen samtidigt som tillståndet medger att det framtida trafikbehovet tas omhand. Vi har i vårt beslut beaktat miljö, hälsa och tillgänglighet i förhållande till säkerhetsaspekten. I samband med beslutet att uppgradera Stockholm-Bromma har vi även utgått från de transportpolitiska målen som myndigheten ska ta hänsyn till. Det innebär bland annat att ta hänsyn till flygplatsens betydelse för tillgången till transporter med flyg och även påverkan på hälsa och miljö samt säkerhet. Flygplatsen, som av Trafikverket pekats ut som en av flera flygplatser av riksintresse, kan genom godkännandet fortsätta att bidra till en god tillgänglighet till flygtransporter i Stockholm. Samtidigt bedöms inte godkännandet få någon betydande inverkan på miljön eller människors hälsa, bland annat eftersom de flygplan som planeras trafikera flygplatsen kommer att vara modernare

och bullra mindre. Flygplatsen har också presenterat ett antal åtgärder för att bibehålla flygsäkerheten.

3.2.5 Sjöfart

Det totala antalet fattade tillståndsärenden har ökat mot föregående år. Det är framförallt certifikatsutfärdandet som ökat. Samtidigt har antalet förnyelser av behörighet, endorsement (validering av utländska behörigheter) och utfärdade sjöfartsböcker minskat i antal. Kostnaderna har inte ökat i motsvarande omfattning. Det förklaras av att en stor del av den ökade ärendemängden består av ärenden som är av enklare natur och därför varit mindre resurskrävande. Utöver det har de effektiviseringsåtgärder som vidtagits fått effekt, vilket bland annat har lett till att mindre tid behövt läggas på avslag och kompletteringar.

De prestationer vi valt att beskriva är de verksamheter som tar mest resurser i anspråk för tillståndsområdet för sjöfart och dessa är primärt kopplade till det transportpolitiska målet säkerhet. Tillstånden säkerställer rätt kompetens både vad det gäller praktisk och teoretisk erfarenhet och dessa kompetenskrav utgår i huvudsak från internationella krav.

Tabell 5. Utveckling av prestationer 2012–2013 för tillståndsprövning inom sjöfartsområdet

Prestationer	Antal fattade beslut		Kostnad (tusen kronor)		Kostnad/beslut (kronor)	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Prövning och ändring av lotsdispenser	505	493	4 577	5 019	9 063	10 181
Sjöfartsböcker	1 458	1 335	374	541	257	405
Behörigheter	4 417	8 013	6 710	6 554	1 519	818

Det har totalt under 2013 utfärdats i stort sett samma antal lotsdispenser som för 2012. Däremot har det varit en viss variation av de olika typerna av lotsdispenser. Antalet nya lotsdispenser har minskat något från 168 till 123, medan däremot antalet kompletteringar har ökat från 78 till 134. I övrigt ligger antalet förnyade lotsdispenser och förnyelser med kompletteringar i nivå med 2012. Under senare delen av 2013 påbörjades ett arbete med att införa förskotts betalning för lotsdispenser från och med den 1 januari 2014. Det förklarar även den ökade kostnaden för 2013.

Det har utfärdats färre sjöfartsböcker, förnyelser av behörighet och endorsement jämfört med förra året. Det lägre antalet endorsement kan bero på den fortsatta utflaggningsen och den osäkerhet som finns bland redarna idag rörande svensk sjöfartspolitik. Varför antalet förnyade behörigheter minskat är svårare att avgöra. En orsak kan vara anpassningen av behörighetsbevis till de nya internationella reglerna som ännu inte slagit igenom fullt ut. Det

är möjligt att sjömännen avvaktar med sin ansökan tills det är möjligt att få den nya typen av behörighetsbevis som kommer att börja utfärdas under 2014.

Antalet fattade beslut om behörigheter har nästintill fördubblats 2013 jämfört med 2012. Ökningen beror dels på att vi vid slutet av 2012 övertog utfärdandet av certifikat som tidigare utfärdats av godkända utbildningsordnare, dels på nya krav om certifikat i sjöfartsskydd för de sjömän som tjänstgör i internationell sjöfart. Orsaken till övertagandet var internationella krav om inbyggda säkerheter som inte kunde tillhandahållas av skolorna.

Handläggningstider

Handläggningstiden inom personliga tillstånd har minskat något under år 2013 och ligger nu på 4,8 dagar. För 2012 var tiden 5 dagar. 2008 infördes ärende- och handläggningssystem för behörigheter/certifikat och mönstring (BUMS). Införandet av BUMS tillsammans med e-tjänster som redar-, sjömans- och läkarwebben innebär att verksamheten minskat sitt resursbehov, samtidigt som handläggningstiderna minskat och kvalitén på handläggning och beslut blivit bättre. Det är nu tydligare för sökande vilket underlag vi behöver för att kunna ta beslut, vilket ger färre kompletteringar och avslag. Genom att använda mallar så långt det går blir besluten även enhetligare.

3.2.6 Vägtrafik

Det totala antalet tillståndsärenden har ökat jämfört med de tidigare åren. Ökningen avser framförallt ingripanden där särskilda insatser har gjorts inom området. Kostnaden följer även denna utveckling. Inom vägtrafik redovisar vi prestationerna utfärdade färdskrivarkort, körkortstillstånd efter återkallelse och ingripanden, se not 1 och 2 under tabell nedan. Prestationerna består av ett urval av ärendetyper som tydligast kopplas till det transportpolitiska funktionsmålet för säkerhet.

Tabell 6. Utveckling av prestationer 2012–2013 för tillståndsprövning inom vägtrafiksområdet

Prestationer	Antal fattade beslut		Kostnad (tusen kronor)		Kostnad/beslut (kronor)	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Utfärdade färdskrivarkort	54 171	48 014	13 945	14 428	257	300
Körkortstillstånd efter återkallelse ¹	10 686	10 684	24 563	18 520	2 299	1 733
Ingripanden ²	52 341	82 635	91 728	109 323	1 753	1 323

¹ Avser ärendetyperna "körkortstillstånd efter villkor alkohol" och "körkortstillstånd efter återkallelse"

² Avser ärendetyperna "Ingripanden, ej omhändertaget", "Ingripanden läkaranmälan" och "Ingripanden, omhändertaget"

Antalet utfärdade färdskrivarkort har minskat jämfört med 2012. Anledningen är att den digitala färdskrivaren infördes 2006 och alla som jobbade som yrkeschaufförer införskaffade sig ett förarkort under 2006 och 2007. Då hade vi en mycket kraftig ökning. De som erhöll sina kort under 2007 var föremål för utbyte av sina kort under 2012, eftersom kortens giltighet är 5 år. Den ökade kostnaden beror på ökade it-kostnader.

Nivån på antal beslutade körkortstillstånd efter återkallelse låg under 2013 på samma nivå som 2012. Den lägre kostnaden 2013 jämfört med 2012 beror på färre antal timmar, nytt avtal med konsultläkare och växling av konsulter till egen personal.

Genom riktade insatser för prestationen ingripande under 2013 har antalet beslutade ärenden ökat markant (cirka 58 procent). Kostnaderna för denna hantering har följaktligen ökat, men inte i proportion till mängden ökade ärenden.

Handläggningstider

Transportstyrelsen är sista instans gällande till exempel högsta tillåtna hastighet, vägvisning (till exempel vägmärken längs en väg som anger vägens slutpunkt) och parkeringstillstånd för rörelsehindrade (PHR). För att sänka handläggningstiderna från 63 (2012) till 57 dagar för PHR och från 81 (2012) till 73 dagar har vi genomfört mindre rutinförändringar och även extra arbetsinsatser.

Även för ärendetypen ingripande ej omhändertaget har handläggningstiden minskat under år 2013. Underrättelser tas fram för att signalera att det kan finnas anledning att ifrågasätta fortsatt körkortsinnehav. Syftet med underrättelsegranskningen är att sortera dessa för att påbörja ett nytt ingripande-ärende eller konstatera att informationen i underrättelsen inte ska föranleda någon åtgärd. De speciella insatserna för att avsluta denna typ av ärenden har gett god effekt även för handläggningstiden.

Tabell 7. Genomsnittliga handläggningstider (dagar) för olika representativa ärenden

Ärendetyp	Tid 2011	Tid 2012	Tid 2013	Antal ärenden 2011	Antal ärenden 2012	Antal ärenden 2013
Parkeringstillstånd för rörelsehindrade	172	63	57	425	224	227
Hastighet, vägvisning mm	180	81	73	244	192	160
Handledarskap	39	41	36	244 892	235 323	237 940
Körkortstillstånd grupp I	39	37	28	240 955	236 069	219 606

Ärendetyp	Tid 2011	Tid 2012	Tid 2013	Antal ärenden 2011	Antal ärenden 2012	Antal ärenden 2013
Ingripanden, ej omhändertaget	303	392	151	16 560	29 279	58 852
Ingripanden, omhändertaget	118	141	137	24 428	23 062	23 783
Körkortstillstånd, efter återkallelse	152	166	140	10 851	10 686	10 106

De stora skillnaderna i handläggningstid mellan ärendetyperna beror delvis på att regelverken styr olika ärendetyper på olika sätt. En viktig förklaring till skillnaden är att hanteringen av vissa ärendetyper är högt automatiserad, medan andra ärendetyper i huvudsak hanteras manuellt.

Tabell 8. Andel och antal enbart automathandlagda tillståndsärenden inom körkort 2011–2013

Andel 2011	Andel 2012	Andel 2013	Antal 2011	Antal 2012	Antal 2013
42 %	46 %	50 %	287 702	339 230	382 901

Ökningen totalt sett av andelen automathandlagda ärenden i tabell 8 avspeglar ökad användning av e-tjänster inom samtliga områden.

Som komplement till tabell 8 som visar totalnivå kan tabell 9 som visar automatiseringsgrad per ärendetyp förklara skillnaderna i handläggningstid i tabell 7.

Tabell 9. Andel enbart automathandlagda ärenden 2011–2013 för representativa typer av körkortsärenden

Ärendetyp	Andel 2011	Andel 2012	Andel 2013
Handledarskap	59 %	74 %	79 %
Körkortstillstånd grupp I	57 %	57 %	56 %
Ingripanden, ej omhändertaget	0 %	0 %	0 %
Ingripanden, omhändertaget	0 %	0 %	1 %
Körkortstillstånd, efter återkallelse	1 %	0 %	0 %
Förlängning med läkarintyg	5 %	21 %	63 %

Teknikutvecklingen för automatisk handläggning har medfört att fler ärenden har kunnat handläggas automatiskt, se tabell 9.

Servicenivå inom telefoni

Utöver handläggningstid är telefonimått viktiga som indikatorer för körkortsverksamhetens kvalitet och servicenivå. Tabell 10 visar läget för ett antal telefonimått.

Tabell 10. Telefoni körkort. Jämförelse 2011–2013

Mått/period	2011	2012	2013
Anrop per år	1 080 505	1 377 335	885 791
Besvarade per år	761 760	712 063	794 223
Besvarandegrad ¹⁰	71 %	52 %	90 %
Medelväntetid (minuter)	04:25	06:17	02:35

Ökade resursinsatser gav god effekt på besvarandegrad och medelväntetid, vilket i sin tur minskade anropsbelastningen via färre omringningar. Detta sammantaget har inneburit att såväl besvarandegraden har ökat som att medelväntetiden för dem som ringer har minskat.

3.3 Tillsyn

Till grund för Transportstyrelsens tillsynsutövning ligger de tillstånd som är gällande. Tillsynen utförs med syfte att behålla eller öka säkerheten inom transportsystemet. Även miljötillsyn utförs.

Tillsynen ska vara rättrådig och omutlig. Den ska utövas där de största riskerna finns och där myndigheten åstadkommer störst effekt. Vi ska tillämpa enhetliga definitioner, angreppssätt och principer för tillsyn.

3.3.1 Verksamhetens utveckling

Det totala antalet tillsyner har ökat jämfört med tidigare år. Förklaringen till det är att verksamheten avseende tillsyn av kör- och vilotider har kommit igång. Därtill har även den totala kostnaden för tillsynsverksamheten ökat. Totalt utgör det 18 procent av myndighetens totala verksamhetskostnad. Ytterligare analys av utvecklingen finns för respektive trafikslag.

Tabell 10. Tillsyn 2011-2013

Trafikslag	Antal tillsyner			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Järnväg	206	246	380	25 862	22 907	28 466	125 544	93 119	74 910
Luftfart	2 403	2 607	2 370	206 963	209 331	204 623	86 126	80 296	86 339
Sjöfart	5 128	4 088	4 280	93 431	74 407	74 589	18 220	18 201	17 427
Vägrafik	7 484	4 579	5 727	802 75	105 457	113 817	10 726	23 031	19 874
Summa	15 221	11 520	12 757	406 531	412 102	421 494	26 709	35 773	33 040

¹⁰ Antal besvarade anrop i förhållande till totalt inkomna anrop.

3.3.2 Trafikslagsövergripande aktiviteter

Under 2013 bildades processteam för tillsynsverksamheten som ska arbeta trafikslagsövergripande och har medverkande representanter från varje trafikslag. Ett uppdrag som teamet arbetat med under hösten har varit att ta fram förslag på gemensam riskbaserad tillsyn. Förslaget är på remiss och kommer att beslutas under början av 2014.

En tillsynsstrategi finns numera fastställd och tillämpas inom hela myndigheten. Inom trafikslagen har utbyte etablerats genom olika grupperingar, bland annat vid gemensamma chefsmöten för trafikslagen för att öka förståelsen för varandras förutsättningar och så långt möjligt utgå från samma grunder oavsett trafikslag.

Ett internt trafikslagsövergripande projekt har pågått inom myndigheten för en gemensam process av ekonomiska bedömningar i samband med ansökan av tillstånd och den återkommande tillsynen oavsett trafikslag. Inom ramen för projektet har befintliga regelverk och arbetssätt kartlagts samt behov av utvecklings- och förändringsåtgärder analyserats. När ett företag ansöker om eller innehar tillstånd för en verksamhet, är en bedömning om företaget ifråga har ekonomiska förutsättningar att driva verksamheten ofta en viktig del av prövningen. Prövningens omfattning och utförande bestäms ofta genom internationella regler, som kan variera mellan trafikslagen.

3.3.3 Järnväg

Under 2013 har färre tillståndsansökningar gett utrymme för fler tillsyner, främst säkerhetstillsyn av järnvägsföretag som beviljats säkerhetsintyg. Den ökade kostnaden för tillsyn mot infrastrukturförvaltare beror på fler tillsyner runt om i landet än under 2012, vilket ger högre kringkostnader. Säkerhetstillsyn bedrivs mot järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare på järnväg och spårinnehavare samt trafikutövare på tunnelbana och spårväg. Främst kontrolleras deras säkerhetsstyrningssystem och vilken effekt systemet har på verksamheten. Tillsynen har bäring mot både funktionsmålet och hänsynsmålet i de transportpolitiska målen.

Tabell 11. Prestationer tillsynsverksamhet inom järnvägsområdet

Prestationer	Antal tillsyner		Kostnad (tusen kronor)		Kostnad/tillsyn (kronor)	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Säkerhetstillsyn mot infrastrukturförvaltare	98	90	9 011	10 743	91 951	119 367
Säkerhetstillsyn mot järnvägsföretag	84	124	8 589	8 544	102 247	68 903

Infrastruktur

Transportstyrelsen har inriktat tillsynen av infrastrukturförvaltare på tidigare identifierade brister. Tillsyn av hanteringen av signaltekniska ritningar har därmed fortsatt mot flera företag. De brister som vi upptäckt har främst handlat om att relationsritningar inte har stämt med signalanläggningen. Infrastrukturförvaltaren ska ha kontroll över var det farliga godset befinner sig under hela transporten. Det var något som Trafikverket inte kunde uppfylla och de tillsatte ett projekt för att ta fram lösning på problemet. Det framkom även vid vår revision att bristen redan framkommit vid en revision gjord 2010, då Trafikverket sagt att man skulle ta fram en åtgärdsplan och åtgärda bristen. I och med att det inte vidtagits åtgärder efter den första revisionen följer vi upp hur projektet fortlöper och att problemet löses.

Olyckor och tillbud för arbete i spårmiljö, som tillhör hänsynsmålen, har minskat. Vi bedömer att våra tillsynsinsatser inom området under de senaste åren bidragit till det. Vi har följt och följer utvecklingen av antal tillbud när det gäller solkurvor. Inom spårvägen har vi efter ett antal avvikelser riktat tillsyn mot underhållet av spårvagnar och tunnelvagnar.

Den ökade kostnaden per tillsyn 2013 jämfört med 2012 beror på att tillsynen i högre grad genomförts över hela landet och att ett antal fler djupa tillsyner gjorts. Detta sammantaget är mer resurskrävande.

Nytt uppdrag med anledning av tågurspårningar

Efter ett antal uppmärksammade tågurspårningar under de senaste åren ändrade regeringen i regleringsbrevet 2013 och Transportstyrelsen fick i uppdrag att redovisa hur tillsynen av infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags underhållsverksamhet kan bli mer effektiv och vid behov skärpas. Den tillsyn mot underhållsverksamhet som vi gör idag utgår ifrån kraven på säkerhet. Underhåll av järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon berör emellertid såväl tillgänglighet som säkerhet, vilket kommer att belysas i uppdraget. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 31 mars 2014.

Järnvägsföretag

Under 2013 har tillsynen inom järnvägsföretag inriktats mot förnyelser av säkerhetsintyg. Vi har genomfört stora fullständiga revisioner mot några av de största aktörerna på marknaden. I övrigt har vi kontrollerat järnvägsföretag som har huvudfokus på underhåll av järnväg, då de är relativt nya på marknaden. Dessa företag har haft stora brister i sina säkerhetsstyrningssystem. Det har lett till att vi kallat ett antal företag till myndigheten. Det gav bra resultat: allvaret i de avvikelser som kom fram i revisionerna blev tydliggjorda.

Vi har även identifierat att järnvägsföretag själva brister i att identifiera och implementera nya författningskrav, det gäller framförallt direkt riktade krav från EU. Ett exempel är brister kopplade till kompletterande intyg för förare, vilket leder till att vi ger företaget ett föreläggande.

Efter att nya regelverk trätt i kraft utvecklades nya tillsynsområden inom järnvägsområdet. När det gäller tillsyn av utbildningsanordnare, examinatore och lokförare avslutades en tillsynsaktivitet som riktade sig till utbildningsanordnare. Den riktade sig till 15 företag, varav 11 hade brister att åtgärda. Samtliga brister bestod i att företagen inte uppmärksammat att viss utbildningsverksamhet som man bedrivit var tillståndspliktig enligt det nya regelverket.

Marknadstillsyn

Transportstyrelsen genomför marknadstillsyn inom områdena kapacitetstilldelning, avgifter, tjänster, järnvägsnätsbeskrivningar och ekonomisk särredovisning. 13 tillsyner har genomförts, varav 5 har lett till föreläggande om åtgärd. Den vanligaste bristen är att mindre infrastrukturförvaltare, till exempel kommuner, saknar trafikeringsavtal.

I järnvägslagen finns krav på att företag som både bedriver infrastrukturförvaltning och transportverksamhet ska upprätta och offentliggöra separata resultat- och balansräkningar för dessa verksamhetsområden, så kallad ekonomisk särredovisning. Syftet med den ekonomiska särredovisningen är att motverka så kallad korssubventionering, det vill säga att offentligt stöd används i annan verksamhet än vad som var avsett och därigenom påverkar konkurrensförhållandena. Tillsynen av särredovisningsuppgifterna har lett till 6 förelägganden på grund av att uppgifter saknats.

Utvecklingsinsatser för att underlätta

För att underlätta för tillståndshavarna har en e-tjänst utvecklats där de rapporterar uppgifter om särredovisning. E-tjänsten medför även att Transportstyrelsen får bättre kvalitet på inrapporterade uppgifter som underlag till analys och tillsyn.

Vi har påbörjat en översyn av de styrande dokument som ligger till grund för tillsynsverksamheten inom järnvägsområdet. Ett arbete har också inletts för att implementera EU-förordningar om gemensamma säkerhetsmetoder för tillsyn samt för att arbeta med riskvärdering och tillsyn av riskhanteringssystem utifrån EU-förordningar. Tillsynsverksamheten ska utvecklas mot bättre erfarenhetsutbyte internt och kalibrerade bedömningar.

Inom järnvägsområdet har samverkan med Statens haverikommission ökat. Det har skapat en större förståelse samt rekommendationer som underlag till vår riskvärdering.

För tillsyn över läkare och psykologer med särskilt tillstånd att undersöka förare har interna rutiner tagits fram. De första tillsynsaktiviteterna startades i december.

3.3.4 Luftfart

Antalet tillsyner minskar något inom luftfarten och kan förklaras med att vi numera tillämpar riskbaserad tillsyn också vad gäller de flygtekniska och de flygoperativa tillstånden. Det har gjorts under en längre tid för tillsyn av flygplats, flygtrafiktjänst och inom security/luftfartsskyddsområdet. Det förklarar också den lägre kostnaden för 2013 jämfört med 2012. Tillsynen inom luftfart är i första hand kopplad till att bidra till att uppfylla målet om ett säkert transportsystem.

Tabell 12. Prestationer tillsynsverksamhet inom luftfartsområdet

Prestationer	Antal tillsyner		Kostnad (tusen kronor)		Kostnad/tillsyn (kronor)	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Tillsyn av flygoperatörer	78	236	26 080	21 418	334 359	90 754
Tillsyn av securitytillstånd	87	271	7 089	7 798	81 483	28 775

Tillsyn av flygoperatörer

Antalet tillsyner mot flygoperatörer visar en ökning, vilket kan förklaras med att vi från 2013, i vårt nya ärendehanteringssystem, mäter alla beslut under året mot en tillståndshavare, till skillnad mot tidigare år då vi mätte den tillsynsaktivitet som innebar fortsatt tillstånd.

Den mest omfattande tillsynsverksamheten sett till tidsåtgång och kostnader rör flygoperatörernas verksamhet. Det inbegriper dels tillsynen mot det flygoperativa tillståndet, den operativa licensen som innebär granskning av tillståndshavarens ekonomiska förutsättningar, dels även den security/luftfartsskyddstillsyn som riktar sig mot det flygoperativa tillståndet. Under året har två flygoperativa tillstånd återkallats slutligt medan ett har varit återkallat tillfälligt men sedan återfått tillståndet efter att åtgärder vidtagits från tillståndshavarens sida.

Tillsyn av securitytillstånd

Tillsynen av securitytillstånd spänner över flera områden: från flygplatser, flygtrafiktjänst, fraktager, postföretag ner till enskilda tillståndshavare. Vi har inom security/luftfartsskydd haft möten med tillståndsinnehavare som har haft allvarliga brister vid tillsyn. Bristerna har varit så allvarliga –

och dessutom återkommande – att vi övervägt att återkalla tillstånden. Tillståndshavarna har mot bakgrund av resultaten av tillsynerna tagit fram handlingsplaner och genomfört åtgärder, vilket gör att vi nu kan lägga vissa av dessa ärenden till handlingarna.

Vi har genomfört branschdagar där alla verksamhetsutövare deltagit. Vid dessa dagar ges återkoppling till branschen om funna avvikelser vid tillsyn samt resultat från händelserapportering och i vissa fall den av Transportstyrelsen framtagna omvärldsanalysen som rör tillsynskollektivet. Detta görs i avsikt att arbeta proaktivt för ett fungerande säkerhetsarbete framför allt när vi inte är på plats och för att bidra till att säkerhetskulturen utvecklas positivt.

Säkerhetsansvar vid utformning av flygvägar

Transportstyrelsen har ett säkerhetsansvar vid utformning av flygvägar till och från flygplatserna. Myndigheten har därför informerat länsstyrelserna om vikten av att Transportstyrelsen får möjlighet att yttra sig över miljökoncessioner för flygplatsernas flygvägar. När flygplatsen skissar på flygvägar och ansöker om miljöprövning finns det ingen garanti för att dessa flygvägar sedan kan godkännas av oss. Vi tar inte ställning till olika alternativ eller preliminära uppgifter som lämnas vid en miljöprövning utan det är först när det kommer en ansökan till oss som vi granskar och godkänner (och beslutet kan innebära att flygvägen avviker från ansökan om det krävs av flygsäkerhetsskäl). Risken finns då att flygplatsen har fått ett miljögodkännande som resulterat i att de kommit till oss med en ansökan som vi måste avslå eller modifiera av flygsäkerhetsskäl.

Flygolyckan vid Kebnekaise

Statens haverikommission lämnade den 22 oktober 2013 slutrapporten gällande olyckan den 15 mars 2012 med ett luftfartyg av typ C 130 från det norska Flygvapnet.

Haverikommissionen har med anledning av utredningen gett ett antal rekommendationer till olika organisationer och myndigheter och Transportstyrelsen har fått 14 rekommendationer att omhänderta.

Några av rekommendationerna är att förtydliga regelverket och ta fram föreskrifter. Ett antal av rekommendationerna är grundade på organisatoriska brister samt brister i kompetens och utbildning vid Luftfartsverket och Sjöfartsverket, men även här har rekommendationen riktats till Transportstyrelsen att som tillsynsmyndighet säkerställa att dessa rekommendationer omhändertas.

Transportstyrelsen ska i februari 2014 lämna återrapportering till Statens haverikommission och kommer sedan att arbeta vidare med att omsätta rekommendationerna i praktisk handling.

3.3.5 Sjöfart

Det totala antalet utförda tillsyner inom sjöfart är något högre än föregående år. Även om antalet tillsynsobjekt i princip är oförändrat kan skillnader i antalet tillsyner mellan åren uppvisas beroende på de enskilda objektens tillsynsintervall. De totala kostnaderna är bara marginellt högre jämfört med 2012 och betydligt lägre än 2011. De utvalda prestationerna är de verksamheter, inom tillsyn, som kräver mest resurser från vår sida. Tillsyner inom sjöfartsområdet är i första hand kopplad till att bidra till att uppfylla målet om ett säkert transportsystem.

Tabell 13. Prestationer tillsynsverksamhet inom sjöfartsområdet

Prestationer	Antal tillsyner		Kostnad (tusen kronor)		Kostnad/tillsyn (kronor)	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Tillsyn av hamnar	324	117	2 806	2 107	8 660	18 009
Tillsyn av rederier	95	145	1 343	704	14 137	4 855
Tillsyn av fartyg	2 231	2 727	35 688	40 693	15 996	14 922

Antalet tillsyner av hamnar är färre 2013 än 2012 vilket förklaras av att en stor andel av hamngodkännandena som löper på 5 år utsattes för mellanliggande kontroll under 2011 och 2012.

Tillsyn av rederier har ökat jämfört med 2012. Förändringen beror främst på att antalet mellanliggande kontroller varit högre, vilket också medför att kostnaden per tillsyn blir lägre. En stor andel av de kontrollerade rederierna under 2013 var rederier som bedriver skärgårdstrafik med bara ett fartyg. En sådan kontroll tar avsevärt kortare tid än kontroll av ett rederi med mer omfattande verksamhet.

Inspektion av utländska fartyg sker genom så kallad hamnstatskontroll. Denna verksamhet regleras genom hamnstatskontrolldirektivet (2009/16/EG) och Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. Det senare är en mellanstatlig överenskommelse mellan 27 länder. Enligt båda dessa ska Sverige utföra inspektion av vissa fartyg med utländsk flagg som kommer till landet. Under 2013 utfördes totalt 340 stycken kontroller av utländska fartyg i Sverige. Sverige hade en kvot om totalt 657 fartyg att kontrollera. 75 av dem var så kallade Prio I-fartyg som vi är ålagda att kontrollera, och 382 var Prio II-fartyg som bör kontrolleras. Av Prio I-fartygen kontrollerades 66 stycken, vilket innebär att Sverige inte

lyckades uppfylla kravet till fullo. 1 av de missade kontrollerna föll under undantagsreglerna som så kallade ”justified misses” beroende av fartygets ankomst- eller avgångstid på dygnet eller att det hade kort liggetid.

Nyttjandeförbud har lagts i 4 fall under 2013. 3 av dem på utländska fartyg med hänvisning till sjöarbetskonventionen, som trädde ikraft i augusti 2013 och ger regler för sjömäns anställningsvillkor och levnadsförhållanden. Ett nyttjandeförbud avsåg ett svenskflaggat fartyg och meddelades på grund av att fartyget saknade nödvändiga certifikat.

Ett analysforum etablerades under 2013, med syfte att driva det myndighetsövergripande analysarbetet inom sjöfarten, genom att bevaka säkerhetsnyckeltal, identifiera och analysera risker samt föreslå åtgärder. Underlaget från analysforumet används dels för att kunna beskriva säkerhetsläget inom sjöfarten, dels för att styra verksamheten utifrån ett riskperspektiv. Den riskbaserade tillsynen inom sjöfarten är under utveckling i likhet med vad som sker inom luftfartsområdet.

3.3.6 Vägtrafik

De totala antalen tillsyner har under 2013 ökat mycket i volym och är områden med stor uppmärksamhet och intresse från samhället, eftersom de har en viktig påverkan på hänsynsmålet säkerhet. De ökade kostnaderna beror på ytterligare rekrytering av utredare till kör- och vilotider samt kostnaden för den nya versionen av analysverktyget Octet.

Tabell 14. Prestationer tillsynsverksamhet inom vägtrafiksområdet

Prestationer	Antal tillsyner		Kostnad (tusen kronor)		Kostnad/tillsyn (kronor)	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Förutbildning	1 363	1 678	28 672	26 494	21 036	15 789
Kör- och vilotider (Företagskontroller)	101	749	22 067	25 752	218 485	34 382

Förutbildning

En aktivitet inom tillsyn av förutbildning under 2013 har varit att genomföra ett tillsynssamtal med samtliga trafikskolor. Syftet har varit att säkerställa att trafikskolechefen, utbildningsledare och trafiklärare vid varje trafikskola fullgör sina föreskrivna åligganden och att förutbildningen i övrigt bedrivs enligt föreskrifterna. Tillsynen har konstaterat brister i regel efterlevnaden framförallt kopplade till kraven på utbildningsledare och trafikskolechefer. En del av bristerna som konstaterats är att information om användningssätt för övningsfordon inte varit rätt anmäld till Transportstyrelsen, vilket kan påverka trafiksäkerheten. Bristerna ska åtgär-

das innan ärendet avslutas. Denna aktivitet har varit möjlig att genomföra via telefon och vi kan därför se en volymökning på antalet gjorda ärenden för 2013. Det är även en förklaring till minskad kostnad per prestation 2013 jämfört med 2012.

För att utveckla verksamheten har vi förnyat rutinbeskrivningarna. Det innebär bland annat att ta tillvara erfarenheter från genomförd tillsyn samt att upprätta en risk- och bemanningsbedömning. I den gör ansvarig inspektör en bedömning om det krävs mer än en inspektör vid tillsynstillfället.

Kör- och vilotider

I uppdraget om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg (delredovisning av regeringsuppdrag N2012/1374/TE) konstateras att regelefterlevnaden är låg när det gäller kör- och vilotider: i stort sett hälften av de kontrollerade transporterna visar på någon form av överträdelse. Ofta handlar det om handhavandefel av den tekniska utrustning som används i fordonen samt brister i företagens administrativa skyldigheter som kopiering och bevarandet av data.

Tillsynen inom kör- och vilotider grundar sig på att underlag kommer från polisens vägkontroller. Underlaget används i den riskbaserade tillsyn som vi utför över de företag i Sverige som utför vägtransporter av gods och personer och som ska leda mot hänsynsmålet (säkerhet, miljö och hälsa).

EU ställer krav på 264 000 kontrollarbetsdagar per år. Genom en kombination av gjorda effektiviseringar och ökat antal utredare genomfördes 112 655 kontrollarbetsdagar 2013, vilket är kraftig ökning jämfört med 2012 då 12 645 kontrollarbetsdagar genomfördes. Under det sista tertialet 2013 blev produktionstakten stabilare med en måluppfyllnad om 71 procent. Vi har sett över hur regelverket ska tillämpas på ett rättsäkert sätt för kör- och vilotidstillsynen vilket har lett till förenklade utredningar. Utveckling har skett av ett stödsystem för företagskontroller som ska effektivisera verksamheten från 2014. Under 2014 räknar vi med att kontrollarbetsdagarna i företagskontrollerna kommer att vara i nivå med kravet.

Myndighetssamverkan

För att förbättra informationsflödet mellan myndigheterna har Transportstyrelsen arbetat för att få till stånd en bättre samverkan. Ett nationellt samverkansforum, tillsyn yrkestrafik på väg, har bildats. Det har bland annat lett till bättre och tydligare kontaktytor med Skatteverket, Polisen och Ekobrottsmyndigheten, som stöd till enskild eller gemensam tillsyn.

Vägtillsyn

Inom väg- och tunnelsäkerhet har vi genomfört 3 tillsynsaktiviteter. Tillsynen är kopplad till vägsäkerhetslagen (2010:1362) och påbörjades 2012 med 3 tillsyner av Trafikverket och fortsatte 2013 med ytterligare 3 tillsynstillfällen. Därmed har Trafikverkets samtliga regioner varit föremål för en första tillsyn. Fokus har inledningsvis varit på väghållarens arbete med trafiksäkerhet i nya vägprojekt.

De brister som vi har funnit vid tillsynerna har dokumenterats och vi har ställt krav på återrapportering. I de aktuella fallen har det handlat om krav på att upprätta eller komplettera en så kallad trafiksäkerhetsanalys, så att samtliga aktuella trafiksäkerhetsparametrar som författningarna ställer krav på finns beskrivna.

Fordonsbesiktning

Inom fordonsbesiktningensmarknaden visar en övervägande del av tillsynsbesöken på bristande rutiner vid besiktningstationerna, även om de har begränsad marknads- eller säkerhetsmässig betydelse. Utfallet rapporteras direkt till regeringen i rapporten "Fordonsbesiktningensmarknaden 2013" (Regeringsuppdrag N2012/1374/TE).

3.4 Registerhållning

Transportstyrelsens registerhållning ska skapa och tillhandahålla grundläggande information om transportsystemet och bedrivs samlat över trafikslagen. Den ska kännetecknas av hög effektivitet och driftsäkerhet.

Registerhållning omfattar tillståndshavare och tillsynsobjekt som lämnar uppgifter om framförallt infrastrukturhållare, förare och fordon. Den omfattar i huvudsak uppgifter som nationalitet, identifikation, ägare och eventuella säkerheter eller inteckningar i samband med krediter.

3.4.1 Verksamhetens utveckling

Den totala kostnaden för 2013 har ökat jämfört med de tidigare åren och utgör 48 procent av myndighetens totala verksamhetskostnad. Den största ökningen finns inom vägtrafik. Det förklaras till stor del av införande av trängselskatt i Göteborg 2013. Ytterligare analys finns inom respektive trafikslag.

Tabell 15. Kostnadsutveckling för registerhållning 2011–2013

Trafikslag	Total kostnad (tusen kronor)		
	2011	2012	2013
Järnväg	4 716	5 536	3 820
Luftfart	4 197	4 913	4 602
Sjöfart	11 373	13 945	14 632
Vägrafik	1 068 894	1 052 723	1 114 768
Summa	1 089 180	1 077 118	1 137 821

3.4.2 Trafikslagsövergripande aktiviteter

Under 2013 har Transportstyrelsen infört eller påbörjat olika aktiviteter som verkar trafikslagsövergripande. De aktiviteter vi haft störst fokus på är e-tjänsterna.

Mina meddelanden är en förvaltningsgemensam tjänst för digitala meddelanden, som efter begäran av intressenten sänds ut via e-post. Idag finns ett meddelande om att fordonet har fått körförbud implementerat och fler meddelanden är planerade att erbjudas intressenten.

Läkarintygsnoden innebär att Transportstyrelsen kan koppla ihop sjukvårdens it-lösning med vår egen och på så vis få in olika läkarintyg digitalt från såväl landstingsanslutna som privatpraktiserande läkare. Läkarintygsnoden ska kunna användas till Transportstyrelsens alla olika utredningssyften men i den första versionen är den endast utvecklad för att hantera beslut om återkallelse av förarbehörigheter.

Under 2010 lanserades Public Sector Information, PSI-lagen eller lagen (2010:566) om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen. Transportstyrelsen fick i regleringsbrevet för 2013 i uppdrag att redovisa myndighetens åtgärder med anledning av PSI-direktivet, det vill säga hur vi tillgängliggör information samt vilka grunder vi använder vid avgiftssättning. Detta redovisades i en rapport till regeringen den 1 juni 2013. Utifrån PSI-lagen har vi byggt upp en struktur på den publika webbplatsen och anslår allmän information sedan den 1 oktober 2013. Vi har dessutom startat ett projekt som syftar till att identifiera fler informationskällor samt utveckla en it-lösning för publicering och säker hantering av informationen.

3.4.3 Järnväg

Arbetet med att registrera järnvägsfordon som var godkända innan fordonsregistret startades slutfördes under 2013. Fler anmälningar om ändringar kommer in och antalet fordon som ställs av tillfälligt ökar. Den 31 december 2013 fanns 16 702 fordon med en aktiv registrering och 723 fordon var till-

fälligt avställda. Under året registrerades 460 fordon och 655 fordon skrotades. Kostnaden för registreringen av järnvägsfordon har ökat under 2013 på grund av att en koppling till det EU-gemensamma fordonsregistret har utvecklats. Systemet har också anpassats till de ändringar som gjorts i EU-beslut som reglerar de nationella fordonsregistren.

Enligt ett EU-beslut ska ett infrastrukturregister utvecklas i varje medlemsstat. Transportstyrelsen har arbetat med frågan under året på bred front för att ta fram förutsättningar för att anpassa det befintliga infrastrukturregistret. Ett samarbete med Trafikverket har upprättats kring dessa frågor för att undvika merarbete för infrastrukturförvaltarna.

3.4.4 Luftfart

Kostnaderna för verksamheten har minskat något under 2013 jämfört med 2012. En anledning till de minskade kostnaderna är omfördelning av avdelningens gemensamma kostnader samt lägre IT-kostnader. Under året nyregistrerades 101 (134) luftfartyg och 100 (149) avregistrerades, vilket innebär att antalet registrerade luftfartyg i Sverige var relativt oförändrat jämfört med tidigare. Den 31 december 2013 fanns det totalt 3 077 (3 076) luftfartyg registrerade i luftfartygsregistret, varav en högre andel än tidigare, 1 795 (1 785), var luftvärdiga. I inskrivningsregistret för luftfartyg har antalet inskrivningsärenden minskat från föregående år till 858 (881).

Transportstyrelsen har under året involverats i arbetet med att ta fram ett kommittédirektiv för utredning om, och i så fall hur, Sverige bör förbinda sig att följa Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet. Om Sverige antar konventionen, kommer det att medföra att säkerhetsrätter i svenska luftfartyg av en viss storlek kan införas i ett särskilt inrättat internationellt register. Det förväntas medföra fördelar för operatörerna, vilket kan leda till att fler väljer att registrera sina luftfartyg i det svenska luftfartygsregistret.

Under året har den manuella faktureringen av luftfartygsregisterärenden i princip upphört genom att informationen i luftfartygsregistret överförs elektroniskt till Transportstyrelsens ekonomisystem.

3.4.5 Sjöfart

Kostnaderna för verksamheten har ökat under 2013 jämfört med 2012. En anledning är att extra personal har tagits in för att minska ärendebalansen. Under året nyregistrerades 328 (272) fartyg och 861 (1 849) avregistrerades, vilket innebär att antalet registrerade fartyg i Sverige minskat jämfört med tidigare. Den 31 december 2013 fanns det totalt 10 367 (11 247) fartyg registrerade i fartygsregistret. I fartygsregistret hanterades 5 019 (6 359) ärenden. Med ärenden i fartygsregistret avses beslut som offentliggjorts i enlighet med lag och förordning.

De senaste åren har andelen komplexa inskrivningsärenden ökat markant, vilket krävt en större och mer kvalificerad utredningsinsats än tidigare. Detta bedöms bland annat bero på att fler köper fritidsskepp från utlandet samt att allmänheten ställer högre krav på registret i och med att högre avgifter införts.

En särskild insats har gjorts för att arbeta bort den balans av obehandlade ärenden avseende avregistrering av båtar som funnits. Insatsen har lett till att vi nu är i fas och att handläggningstiden för båtregisterärenden överensstämmer med det uppsatta målet (två veckor).

Den årliga registerhållningsavgiften som infördes 2011 har medfört att antalet ärenden har ökat markant. Dels har ett stort antal avregistreringsärenden avseende båtar kommit in, dels har ett stort antal bestridanden av registerhållningsavgiften tillkommit. Myndigheten har därför haft flera tusen ärenden.

3.4.6 Vägtrafik

Transportstyrelsen utvecklar och förvaltar ett flertal olika register och databaser som berör många olika intressenter inom vägtrafikområdet. Därutöver svarar myndigheten också för att ta in fordonsskatt, vägavgift för tunga fordon samt trängselskatt i Stockholm och Göteborg till staten.

Den totala kostnaden har ökat jämfört med tidigare år. En bidragande förklaring till detta är införandet av trängselskatt i Göteborg från och med den 1 januari 2013.

Vägtrafikregistret

Transportstyrelsen har i uppdrag att förvalta och utveckla vägtrafikregistret (VTR) och tjänster relaterade till det. VTR är ett nationellt, offentligt registersystem för kontroll av fordon, förare och yrkesmässig trafik på väg. Verksamheten är i sin helhet författningsreglerad och resulterar således i en omfattande myndighetsutövning, vilken i huvudsak sker genom automatiserade, maskinella förfaranden men även på traditionellt sätt genom särskilt beredda beslutsärenden.

Tabell 16. Fordon inom vägtrafik 2011–2013

Område	Antal 2011	Antal 2012	Antal 2013
Registerförda fordon	10 342 503	10 472 143	10 231 892
Ägarbyten under året	3 285 953	3 174 687	3 278 521
Avregistrerade fordon	253 504	261 074	377 597
Nyregistrerade fordon	470 139	436 332	418 711
Tillhandahållna registreringsskyltar	1 117 762	1 017 143	998 897
Tillhandahållna dubletter av registreringsbevis, del 1 och 2	488 686	466 610	483 171

Område	Antal 2011	Antal 2012	Antal 2013
Debitering kontrollavgift avgasrening	358 722	313 085	307 349
Genomförda ursprungskontroller	33 125	30 990	31 667

Under 2013 har vi genomfört registervårdande insatser, vilket fått till följd att registerförda fordon under senare delen av 2013 minskat. Det beror på gallring bland de avregistrerade fordonen i registret. Efter ändring i förordningen (20016:650) om vägtrafikregister har vi nu stöd att gallra även de fordon i registret med spärren ”undanröjd p-anmärkning” som legat avregistrerade under många år. Det i sin tur medför en minskning med drygt 240 000 fordon i vägtrafikregistret.

Ökningen av avregistrerade fordon beror på att en administrativ avregistrering genomfördes i systemet under 2013 omfattande cirka 110 000 fordon. Gallringen omfattade fordon som varit avställda, oförsäkrade, obesiktade och som haft obetald vägtrafikavgift under minst 3 år. Gallringen har i sin tur genererat färre utskick av vägtrafikregisteravgiften.

Antalet ursprungskontroller har ökat något 2013. Normalt följer ursprungskontroller samma trend som nyregistreringar, registreringsskyltar och kontrollavgift för avgasrening men så har inte skett 2013. Det beror antagligen på den starkare kronkursen.

Servicenivå inom telefoni

Inom fordonsområdet är servicenivån viktig som indikator för verksamhetens kvalitet. Antalet anrop till kundtjänsten för fordonsfrågor har ökat, till största delen beroende på den nya verksamheten med trängselskatt i Göteborg. Ökningen har hanterats med bibehållen servicenivå jämfört med 2012.

Tabell 17. Telefoni fordonsfrågor. Jämförelse 2011 – 2013

Mått/period	2011	2012	2013
Anrop per år	1 379 668	1 253 364	1 425 643
Besvarade per år	1 165 353	1 109 784	1 227 137
Besvarandegrad	84 %	88 %	86 %
Medelväntetid (minuter)	03:47	03:02	03:03

Prestationer

Här redovisas prestationer inom området. De har en viss indirekt koppling till de transportpolitiska målen tillgänglighet, säkerhet och miljö. Fordonskatt, trängselskatt och vägavgift är valda utifrån att det är uppdrag med stora volymer som utförs åt Skatteverket. Tillverkning av körkort är vald som prestation för att det är en viktig id-handling för medborgaren som även bevisar vilka fordon personen är behörig att framföra.

Tabell 18. Utveckling av prestationer 2011–2013

Prestationer	Antal			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/antal (kronor)		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Tillverkade körkort	600 512	762 413	985 124	-	95 372	111 430	-	125	113
Fordonsskatt	7 071 795	7 160 727	7 288 042	68 024	61 592	60 404	10	9	8
Vägavgift	66 995	65 352	66 205	660	996	674	10	15	10
Trängselskatt Sthlm	5 171 843	5 325 618	5 434 570	138 545	121 980	111 539	27	23	21
Trängselskatt Gbg	-	-	4 700 850	-	-	131 701	-	-	28

Antalet tillverkade körkort ökade under 2013 med knappt 30 procent jämfört med 2012. Transportstyrelsen befinner sig mitt i en 10-årscykel för utbyte av förarbehörigheter. Kulmen beräknas bli nådd under 2014 och 2015.

Volym och kostnad för vägavgifter 2013 är i nivå med 2012. Kostnadsminskningen för fordonsskatt beror huvudsakligen på lägre portokostnader.

Den 1 januari 2013 infördes trängselskatt i Göteborg. I och med det togs även det nya nationella systemet i drift som nu hanterar både Stockholm och Göteborg samt ska hantera de kommande infrastrukturavgifterna i Motala och Sundsvall. Året präglades av intrimning av det nya systemet och förberedelser för införandet av infrastrukturavgiften för bro i Motala. Det har även gjorts förberedelser för att inkludera utländska fordon både vad det gäller trängselskatter och infrastrukturavgifter. Antalet utskickade skattebeslut för Göteborg avser inte ett helt år, eftersom det första skattebeslutet togs i februari. Antalet passager i Göteborg har varit lägre än prognostiserat och likadant är det för antalet skattebeslut av den så kallade flerpassage-regeln som har haft en större påverkan än förutsett. Ökningen av antalet skattebeslut i Stockholm beror på att miljöbilsundantaget togs bort den 1 september 2012.

Supermiljöbilspremie

Supermiljöbilspremien infördes från den 1 januari 2012 i syfte att stimulera marknadsintroduktionen av personbilar med väldigt låga utsläpp av koldioxid. Transportstyrelsen hanterar prövning och administration av premien. En supermiljöbil definieras som en personbil som uppfyller EU:s senaste avgaskrav (Euro 5 eller Euro 6) och som dessutom inte släpper ut mer än 50 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning. Andra viktiga förutsättningar är att fordonet måste vara registrerat i Sverige med stöd av typgodkännande och att det togs i trafik för första gången tidigast den 1 januari 2012. Under 2013 betalades det ut 1 555 (500) premier motsvarande 62,2 miljoner kronor av anslaget på 80 miljoner kronor. Av dessa 1 555 är den klart största delen (90 procent) juridiska personer.

Informationssystemet STRADA för skador och olyckor

STRADA är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet. Namnet är en förkortning av Swedish Traffic Accident Data Acquisition. Systemet bygger på uppgifter från två källor, polis och sjukvård. Polisen registrerar trafikolyckor i STRADA och denna registrering är rikstäckande sedan årsskiftet 2003. Så gott som alla Sveriges akutsjukhus registrerar också in uppgifter om olyckor i vägtrafiken till informationssystemet. Varje år i mars/april tar vi fram och levererar underlag till den officiella statistiken om vägtrafikskador som publiceras av Trafikanalys, som en redovisning av hänsynsmålet avseende omkomna och allvarligt skadade inom vägtransportområdet. De preliminära siffrorna för 2013 är 264 (296) omkomna personer och 4 381 (2 961) allvarligt skadade personer.

Under 2013 fortsatte arbetet med att utveckla en applikation som ska ersätta nuvarande STRADA uttagswebb. Applikationen ska ha ökad prestanda, ett förbättrat användargränssnitt och viss ny funktionalitet. Applikationen skapar förutsättningar för bättre och enklare uppföljning av de transportpolitiska målen för trafiksäkerhet och för trafiksäkerhetsarbetet i stort.

Rikstäckande databas för trafikföreskrifter

Utvecklingen av den rikstäckande databasen för trafikföreskrifter (RDT) har fortsatt under 2013. Förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter berör de myndigheter som meddelar trafikföreskrifter. Föreskrifterna kungörs genom att de publiceras på webbplatsen för Svensk trafikföreskriftssamling, www.stfs.se, som är en separat del av RDT. Syftet med RDT-verksamheten är att göra hanteringen av trafikföreskrifterna effektivare, att förbättra rättssäkerheten och att ge trafikanterna bättre service i syfte att öka säkerheten och förbättra framkomligheten. Antalet publicerade trafikföreskrifter den 31 december 2013 var 178 901 (171 372).

Uppdragsfinansierad verksamhet inom vägtrafik

Transportstyrelsen utför administration av felparkeringsavgifter på uppdrag av kommunerna. Antalet debiteringar 2013 uppgick till 1 403 767 (1 340 202).

De utfärdade personliga registreringsskyltarna har minskat något 2013 till 1 755 stycken jämfört med 1 789 stycken 2012.

2014-03-13

Efter att årsredovisningen lämnats till regeringen har Transportstyrelsen tyvärr upptäckt ett fel.

Rätt siffror är:
2 691 (2 961).

4 Övrig återrapportering

I följande kapitel redovisas dels övriga återrapporteringskrav enligt regleringsbrev eller annat regeringsbeslut, dels övergripande verksamhet som inte direkt kan sorteras in under någon av Transportstyrelsens verksamheter.

4.1 Åtgärder i syfte att minska företagens administrativa eller andra relevanta kostnader

Transportstyrelsen ska se till att de regelverk och rutiner som myndigheten disponerar över är kostnadseffektiva och enkla för medborgare och företag. Den definition på regelförenkling som vi använder inom myndigheten är att det är en åtgärd som har en effekt för företagen eller medborgarna i fråga om en minskning av de administrativa kostnaderna eller att det rör sig om en förenkling av regler som på annat sätt påverkar företagens eller medborgarnas vardag.

Med administrativa kostnader avses kostnader för att upprätta, lagra eller överföra information eller uppgifter som föranletts av krav i lagar, förordningar, Transportstyrelsens föreskrifter och internationella bestämmelser.

Andra åtgärder kan till exempel vara enklare och färre regler, bättre information om regler samt att det blir enklare att ta reda på vad det är som gäller.

Järnväg

För att underlätta för järnvägsföretagen har alla tillstånd som avser ett järnvägsföretag samlats i ett system. Det innebär att ett järnvägsföretag kan använda ett webbaserat förfarande för att göra en ansökan hos oss. Sökanden får ett användarkonto och kan därigenom enkelt ta del av vilka uppgifter vi behöver och direkt ladda upp dokumenten i systemet.

Luftfart

Inom luftfartens område baserar sig många regler på regelverk från EU. Till många EU-förordningar finns olika typer av vägledande råd om hur en regel kan uppfyllas. I dagsläget erbjuder inte EU någon lösning där det enkelt går att finna de råd som hör till en viss regel, vilket gör det svårt för tillämparen att förstå vad som gäller. Transportstyrelsen har därför ett pågående arbete för att sammanställa ett dokument som innehåller såväl regel som råd. Hittills finns det för tillstånd såsom olika flygtekniska verkstäder och flygtekniska skolor (Del M, Del 145, Del 147) samt förordning (EG) nr 216/2008 sammanställda.

Vi har vidare minskat rapporteringskraven som avser kostnaden för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage till 2 gånger per år istället för

tidigare 4 gånger per år för flygplatser med färre än 200 000 faktureringsbara passagerare.

Genom att använda Transportstyrelsens digitala verksamhetssystem EMPIC vid bland annat tillsyn av flygplatser kan vi numera enklare i direkt anslutning till verksamhetskontrollen lämna över en preliminär rapport till tillståndshavaren. Det gör att tillståndshavaren får information om brister och avvikelser direkt och inte behöver vänta på att vi ska skriva rapport och återkomma vid senare tillfälle. Det leder i sin tur till förkortade handläggningstider och minskad administrativ börda och kostnad för flygplatserna.

Sjöfart

Från och med den 1 januari 2014 träder nya krav på certifikat i kraft internationellt. Det handlar om två helt nya certifikat rörande sjöfartsskyddet ombord. Certifikaten berör cirka 8 000 svenska sjömän och de rederier som de arbetar på. En övergångsregel till de internationella reglerna gör det sannolikt att säkerligen 90 procent av alla berörda sjömän skulle kunna få det nya certifikatet utan att behöva gå en utbildning. Genom att skapa förutsättningar för rederierna att själva utfärda certifikat i dessa fall förutses förfarandet bli så enkelt som möjligt för alla inblandade aktörer.

Den 1 april 2015 blir det förbjudet att släppa ut toalettavfall från fritidsbåtar. En lathund har tagits fram för att underlätta för fritidsbåtshamnarna att förstå och använda sig av kommande regler. Den beskriver hur en fritidshamn ska göra för att skaffa sig en mottagningsanordning för toalettavfallet.

I Sverige är många fartyg lotspliktiga. Reglerna kan vara svåra att förstå. För att underlätta detta har Transportstyrelsen tagit fram en e-tjänst som kallas för lotspliktskalkylatorn, där man kan få svar på om ett fartyg behöver lots. E-tjänsten kan även användas för kontroll av lotsplikten av de myndigheter som har till uppgift att övervaka trafiken i våra farvatten. E-tjänsten har utarbetats under 2013 och förväntas tas i drift i februari 2014.

Vägtrafik

Det har införts lättnader i kraven på vilket underlag eller intyg som krävs vid en registreringsbesiktning av tunga fordon. Vid import av tyngre fordon på en totalvikt över 3 500 kg behövdes tidigare ett intyg eller tekniskt underlag som visade att fordonen uppfyllde de tekniska specifikationerna som krävdes för att få fordonet registrerat i Sverige. Nu kan fordonets registreringsbevis ersätta tidigare intyg som var kostsamma att få fram.

I december införde Transportstyrelsen en e-tjänst inom området kör- och vilotider. E-tjänsten underlättar för företagen att komma in med det underlag som krävs för vår tillsyn. Åkerierna kan vid en begärd kontroll gå in och

skriva in uppgifter så som fordon och anställda. De kan också lägga in digitala filer från färdskrivare och förardata.

I Transportstyrelsens föreskrifter om taxitrafik har det funnits viss dubbelreglering gentemot Swedacs föreskrifter när det gäller taxametrar. Den har tagits bort.

För att underlätta eftermontering av vissa kopplingsanordningar – i vardagligt tal dragkolor – har kravet på att visa upp fordonet vid en särskild kontroll tagits bort.

4.2 Forskning och innovationsverksamhet

Under 2013 ändrades Transportstyrelsens instruktion till att även omfatta ett ansvar för forskning och innovationsverksamhet (FoI), kopplat till myndighetens verksamhetsuppgifter i övrigt. Frågan om myndighetens ambitioner på FoI-området har blivit alltmer framträdande. Transportstyrelsen har därför beslutat att för de närmaste åren årligen avsätta 5 miljoner kronor för finansiering av FoI-projekt för egna ändamål.

Vi har kartlagt vilken FoI som i dagsläget bedrivs med finansiering av Transportstyrelsen. Ett antal verksamhetsområden har också identifierats där vi ser ett ökat kunskapsbehov för att därigenom bättre kunna bidra till att nå de transportpolitiska målen.

Vi har även medverkat i ett regeringsuppdrag (Utredning och samlad redovisning av transportmyndigheternas forsknings och innovationsverksamhet. N2013/121/TE) tillsammans med Trafikverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket med syfte att ge en samlad beskrivning av respektive myndighets forsknings- och innovationsverksamhet samt inom vilka områden och på vilket sätt myndigheterna kan samarbeta.

4.3 Miljö och hälsa

Transportstyrelsens arbete inom miljö och hälsa är huvudsakligen inriktat på att minska klimatpåverkan, föroreningen av luft, mark och vatten samt buller. På sjöfartsområdet arbetar man även med att förhindra spridning av främmande arter.

Transportstyrelsen är en myndighet med ansvar i miljömålssystemet, vilket innebär att vi inom vårt verksamhetsområde ska verka för att generationsmålet och miljökvalitetsmålen nås och vid behov föreslå åtgärder för miljöarbetets utveckling. Under 2013 har en sammanställning gjorts av alla Transportstyrelsens aktiviteter inom miljö och hälsa för åren 2013–2014. Sammanställningen bygger på den interna handlingsplanen för miljökvalitetsmålen, myndighetens handlingsplan för att bidra till en fossiloberoende fordonsflotta samt de handlingsplaner som är knutna till myndighetens in-

ternationella strategi. I sammanställningen beskrivs hur vår verksamhet kopplar till miljö kvalitetsmålen, och vilka aktiviteter vi planerar att vidta, utöver det ordinarie arbetet i kärnverksamheten, för att bidra till att målen nås. Aktiviteterna handlar bland annat om att utveckla arbetet med miljörelaterad transportforskning, utredningar för att bidra till minskat fossilberoendet i vägsektorn samt internationellt arbete inom områdena klimatpåverkan, luft- och vattenkvalitet samt buller. Nedan redovisas ett urval av genomförda aktiviteter inom området miljö och hälsa, varav en del är aktiviteter från handlingsplanerna.

Vi har under hösten deltagit vid domstolsförhandlingen i ärendet om ett helt nytt miljötillstånd för Stockholm-Arlanda flygplats. Vårt inlägg och remissunderlag utgör en viktig del i att ge en rättvisande bild av vad miljödomstolarna kan villkora för flygplatserna vad gäller flygvägar.

Vi har under året varit delaktiga i etablerandet av ett nordiskt konsortium, Nordic Initiative on Sustainable Aviation (NISA), som har som mål att främja användningen av hållbara alternativa bränslen för flyget i Norden.

Transportstyrelsen har också arbetat vidare med projektet Miljöpåverkan från mindre luftfartyg. Syftet med projektet är att bidra till att verksamhet med mindre luftfartyg ska kunna fungera och vara säker, samtidigt som miljöpåverkan från buller och utsläpp av bly till luft minskar. I november 2013 gjordes ett utskick av 150 enkäter till flygplatser, flygklubbar, flygskolor och kommuner. Enkätsvaren kommer att analyseras och utifrån resultaten avgörs vad som är relevant att gå vidare med inom projektet.

Vi har under året deltagit vid framtagandet av "Oljestrategi 2025", ett dokument som beskriver hur berörda myndigheter tillsammans ska bli bättre på att förebygga att händelser med oljeutsläpp inträffar och även gemensamt förbereda sig för de utsläpp som ändå kan ske. Strategin beräknas bli beslutad under första halvåret 2014. Inom strategiarbetet har vi tillsammans med andra myndigheter genomfört en riskinventering för oljeolyckor i Östersjön, Västerhavet och Mälaren.

Transportstyrelsen har även suttit i styrgruppen för ett nordiskt samarbete om buller från däck, Nord Tyres. Inom detta samarbete tar man fram ett vetenskapligt underlag om hur väl bullermärkningen av däck stämmer överens med verklig körning på nordiska vägar. Kunskapen kan i förlängningen användas för att utveckla styrmedel på området.

4.4 Transportstyrelsens marknadsövervakning

Transportstyrelsen bedriver marknadsövervakning för samtliga trafikslag. Syftet är att hitta eventuella missförhållanden när det gäller konkurrensen inom transportsystemet. Marknadsövervakningen har framför allt sitt ur-

sprung i myndighetens instruktion, som omfattar villkor för marknadsstillträde och konkurrenvillkor, villkor för resenärer och för dem som köper godstransporttjänster samt att samråda med Konkurrensverket i konkurrensfrågor. Transportstyrelsen har vidare i regleringsbrev för 2013 i uppdrag att utveckla sina insatser gällande marknadsövervakning i syfte att främja en effektiv konkurrens på marknaderna inom myndighetens ansvarsområden. Marknadsövervakningen utgör även ett underlag för vårt arbete med regler (exempelvis i samband med konsekvensbeskrivningar), tillstånd och tillsyn (som underlag för en riskbaserad tillsyn).

Som ett led i arbetet med att utveckla insatserna gällande marknadsövervakning och för att skapa förutsättningar för erfarenhetsutbyte och enhetlighet inom Transportstyrelsen har vi under 2012 och 2013 arbetat med en rapport (TSG 2012-172), där utvecklingen på ett antal utvalda marknader beskrivs. Under 2013 påbörjade vi även utvecklingen av en modell för Transportstyrelsens fortsatta gemensamma rapportering på området.

Under senare delen av 2013 påbörjade vi arbetet med att ta fram en analysplan på 2–3 års sikt för marknadsövervakningen. Revidering av analysplanen kommer att ske kontinuerligt inför verksamhetsplaneringen. Analysplanen kommer att innehålla marknader som bedöms vara extra viktiga att följa och hur det ska ske samt en plan över fördjupade studier. De fördjupade studierna kan komma att genomföras såväl internt som externt, vilket ska framgå av planen. Analysen av transportmarknaden ska ske med transparent och tillförlitlig statistik och vi ska underrätta regeringen om eventuella åtgärder. Därför ska vi arbeta mer systematiskt med informationshanteringen. Uppdraget har påbörjats i och med uppdraget att identifiera och säkerställa statistik för marknadsövervakningen. Analysplanen ska samrådas med Trafikanalys så att inte båda myndigheterna lägger resurser på samma fråga. Under 2013 har behovet av statistik identifierats och ett utvecklingsarbete har inletts för att säkerställa statistiktillgången på de områden där tillgången är begränsad.

Luftfart och sjöfart

Inom luftfarten har det sedan länge funnits en utvecklad marknadsövervakning. Tillgången till data är god och det finns en stor erfarenhet av att arbeta med marknadsanalyser. Marknadsövervakningen rapporteras i form av publikationen Flygtendenser, trafikprognoser samt tillgänglighets- och åtkomlighetsanalyser. Där det bedöms som påkallat genomför vi också särskilda utredningsuppdrag. Under året har Transportstyrelsen bland annat slutfört en utredning där förutsättningarna för svenska flygföretag har analyserats. I utredningen identifierar vi ett antal områden som bör utredas vidare, däribland flygbolagens totala avgifter och eventuella skillnader i tolkningar av regelverk inom EU.

Inom sjöfartsområdet har Transportstyrelsen påbörjat ett utvecklingsarbete av marknadsövervakningen. En utgångspunkt är marknadsövervakningen på luftfartsområdet, särskilt vad gäller metoder och kompetens. Vi har påbörjat en övergripande kartläggning av sjöfartsmarknaden med syfte att bidra till en intern kunskapsuppbyggnad och till att identifiera frågor som vi fortsättningsvis bör bevaka. Vidare har en kartläggning gjorts avseende kollektivtrafikmarknaden inom sjöfartsområdet.

Väg och järnväg

Inom vägtrafikområdet publicerades den årliga rapporten om utvecklingen av fordonsbesiktningmarknaden 2012 (TSV 2013-838) och två promemorior om fordonsbesiktningmarknaden.

Inom järnvägsområdet publicerade Transportstyrelsen i november 2013 en analys av etablering av verksamhet på den svenska marknaden för järnvägs transporter.

Under senare delen av år 2013 har även ytterligare analyser inom området påbörjats. De kommer att publiceras i början av 2014.

4.5 Delegering av myndighetsverksamhet

Transportstyrelsen delegerar idag bland annat tillsynsuppgifter på sjö- och luftfartsområdena. På luftfartsområdet delegeras uppgifter till intresseorganisationer inom allmänflyget, utbildningsorganisationer och flygbolag som utfärdar kabinbesättningsintyg, kontrollanter av flygprov, flygchefer inom bruksflygsbolag som utfärdar så kallat lågflygtillstånd, en intresseorganisation för utfärdande av tillstånd att utöva hjälpflyg, validerare av godkända avsändare och till organisationer som i enskilda fall får medge undantag från beslut om restriktionsområde. På sjöfartsområdet delegerar Transportstyrelsen uppgifter till erkända organisationer, så kallade klassificeringssällskap, till personer som besiktigar lyftutrustningar, tankspolningsverksamhet på kemikalietankfartyg eller radioinstallationer och till Kustbevakningen enligt två separata överenskommelser.

Det finns önskemål att Transportstyrelsen ska delegera mer verksamhet. Därför genomförde vi under 2013 ett projekt i syfte att ta fram underlag för beslut om fortsatt delegering av uppgifter inom sjö- och luftfartsområdet. Projektets effektmål var en effektiv verksamhet som bidrar till att stärka den svenska konkurrenskraften i beaktande av de transportpolitiska målen och med bibehållande av rättsäkerheten. Målet var vidare att säkerställa Sveriges ansvar som såväl registreringsstat som flagg-, hamn- och kuststat. I projektets slutrapport (TSG 2013-665), som levererades under hösten, presenteras en analys av vilka uppgifter inom sjö- och luftfartsområdet som skulle kunna vara lämpliga att delegera.

4.6 Attitydundersökningar 2013

Transportstyrelsen ingick i tre större attitydundersökningar 2013. Den ena genomförd av researchföretaget Ipsos, den andra av Svenskt Kvalitetsindex (SKI) och den tredje av Företagarna, en organisation som företräder cirka 75 000 företagare i Sverige.

Undersökningarna mäter delvis olika saker, men gemensamt för alla undersökningar är att de visar på ett bättre resultat än 2012. Resultaten kan vara en effekt av insatser under föregående år som gett till exempel kortare handläggningstider, bättre e-tjänster och kortare telefonköer.

Andelen som är generellt positivt inställda till Transportstyrelsen har ökat från 35 procent till 40 procent i årets Public Image-mätning. Tre av fem anser att Transportstyrelsen fyller en viktig funktion i samhället och var tredje att vi tar ett samhällsansvar. Fler har också kännedom om Transportstyrelsen, vilket är positivt eftersom vi är en relativt ung myndighet. Kännedomen är en avgörande faktor för inställningen och förtroendet. När kännedomen är låg tenderar det att resultera i sämre resultat för till exempel förtroende.

När det gäller förtroendet för Transportstyrelsen visar Ipsos undersökning Public Image, att det ökat från 36 till 44 procent.

I Företagarnas undersökning hamnar Transportstyrelsen på fjärde plats (av elva myndigheter). Undersökningen visar bland annat att vi är bäst av samtliga myndigheter på att ge snabba svar på frågor som skickats till oss.

5 Intern styrning och kontroll

Transportstyrelsens verksamhet lyder under förordningen (2007:603) om intern styrning och kontroll. Av förordningen framgår det att arbetet med intern styrning och kontroll syftar till att med rimlig säkerhet se till att verksamheten bedrivs effektivt enligt gällande rätt och förpliktelser som följer av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen (EU), att verksamheten redovisas på ett tillförlitligt och rättvisande sätt samt att myndigheten hushållar väl med statens medel. I detta avsnitt görs en bedömning av Transportstyrelsens interna styrning och kontroll.

Transportstyrelsens arbetsprocess för intern styrning och kontroll 2013

Myndigheten har under 2013 fortsatt att integrera arbetet med intern styrning och kontroll i den ordinarie planerings- och uppföljningsprocessen för att säkerställa att kraven på riskanalys, kontrollåtgärder, uppföljning och dokumentation uppfylls. Som en del i arbetet med att utveckla och förbättra våra interna processer har vi 2013 tagit fram en gemensam mall för slutredovisning av åtgärder som föranletts av identifierade risker.

Risicanalyser har genomförts på alla avdelningar och det kontinuerliga riskreducerande arbetet har följts upp tertialvis. Det samlade materialet från riskgenomgångarna med avdelningarna har analyserats för att avgöra om en risk (eller flera risker) är en möjlig myndighetsövergripande risk. Styrelsen för Transportstyrelsen har sedan bedömt och fastställt de myndighetsövergripande riskerna. Bedömningen görs utifrån ett myndighetsperspektiv och innehåller analys, värdering och prioritering av de risker och kontrollåtgärder som har identifierats. Denna utgör sedan grunden för myndighetsledningens ställningstagande om den interna styrningen och kontrollen är betryggande eller inte.

Bedömning

Transportstyrelsen har gjort riskanalyser inom samtliga processer som är avgörande för att uppfylla myndighetens mål. I samband med verksamhetsplaneringen för 2013 identifierades nio myndighetsövergripande risker. Samtliga identifierade risker anses vara riktigt bedömda och under kontroll. Under året har styrelsen informerats vid fyra tillfällen om arbetets fortskridande. Styrelsen för Transportstyrelsen bedömer att den interna styrningen och kontrollen vid myndigheten är betryggande.

6 Medarbetare och kompetens

Transportstyrelsen ska uppfattas som en attraktiv arbetsplats så att myndigheten kan rekrytera, utveckla och behålla rätt kompetens för nuvarande och framtida arbetsuppgifter. Transportstyrelsen ska också vara en arbetsplats med en stimulerande och hälsosam arbetsmiljö samt med ett aktivt jämställdhets- och mångfaldsarbete. Därigenom skapas goda förutsättningar för att genomföra vårt uppdrag.

6.1 Fakta om medarbetarna på Transportstyrelsen

Antalet tillsvidareanställda har ökat med 89 personer jämfört med föregående år (5,4 procent). Utöver intern rörlighet har myndigheten externrekryterat medarbetare under 2013. Det är ersättningsrekryteringar kopplade till olika typer av avgångar och det beror även på att myndigheten minskat antalet konsulter. Införandet av trängselskatten i Göteborg har också krävt extra resurser, även om en stor del har hanterats genom bemanningsföretag.

Tabell 19 . Antal anställda (tillsvidareanställda och visstidsanställda) 2011–2013:

Antal anställda	Tillsvidareanställda			Visstidsanställda inklusive vikarier		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Antal totalt	1 601	1 640	1 729	43	104	124
Antal kvinnor	895	920	965	25	64	80
Antal män	706	720	764	18	40	44
Andel kvinnor i %	56	56	56	58	62	64

Under de senaste tre åren har antalet anställda ökat med 128 medarbetare eller 8,0 procent. Vi kan konstatera att andelen kvinnor och män är lika över åren, 56 procent respektive 44 procent.

Av chefer på samtliga nivåer är andelen kvinnor 52 procent. År 2011 var den andelen 45 procent, vilket är en tydlig ökning de senaste 3 åren och ett resultat av en medveten strategi för en jämställd arbetsplats. Det speglas också genom myndighetens ledningsgrupp som består av 6 kvinnor och 6 män.

Myndighetens personalomsättning var totalt 173 personer (87 kvinnor och 86 män) eller 10 procent under 2013. Av dessa utgjorde 36 personer eller 2 procent pensionsavgångar. Om vi räknar bort pensionsavgångarna, blir personalomsättningen knappt 8 procent vilket är en ökning med cirka 1,5 procentenheter jämfört med 2012.

Medelåldern fortsätter att sjunka och är nu 44 år för kvinnor och 45 för män, vilket dels beror på den relativt stora andelen pensionsavgångar, dels på att det skett en fördubbling av antalet medarbetare, både män och kvinnor, i åldersgruppen 20–29 år under de senaste 3 åren. Pensionsavgångarna kommer att hålla sig på en relativt hög nivå också de kommande åren mot bakgrund av myndighetens åldersstruktur. Myndigheten strävar efter en jämnare åldersspridning men utgår alltid ifrån att vid rekryteringar eftersträva rätt kompetens, oberoende av personernas ålder, kön och annan bakgrund.

Tabell 20. Medelålder 2011–2013

Medelålder	2011	2012	2013
Kvinnor	45	44,5	44
Män	47	45,5	45

Tabell 21. Åldersfördelning 2011–2013

Åldersfördelning	Kvinnor			Män		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
20–29	69	102	137	40	64	87
30–39	226	263	263	154	184	183
40–49	244	258	282	207	216	232
50–59	238	243	248	196	202	209
60–65	130	114	109	107	87	89
66–	13	4	6	20	11	8

Sjukfrånvaron har minskat något under året jämfört med föregående år, såväl den totala sjukfrånvaron som långtidssjukfrånvaron. Däremot har den ökat något för kvinnor och för yngre åldersgrupper, främst de upp till 29 år. När det gäller långtidssjukfrånvaron kan vi konstatera att den sjunker på ett tydligt sätt för både kvinnor och män. För männen handlar det om mer än en halvering jämfört med föregående år.

Tabell 22. Personalens sjukfrånvaro i procent, 2011 – 2013

	2011	2012	2013
Total sjukfrånvaro	2,8	3,9	3,7
Andel av total sjukfrånvaro som varat längre än 60 dagar	27,1	35,4	30,6
Total frånvaro, kvinnor	3,5	4,9	5,1
Total frånvaro, män	2,0	2,6	2,1
Total frånvaro, anställda–29 år	4,1	3,6	4,3
Total frånvaro, anställda 30 år– 49 år	2,7	3,5	3,7
Total frånvaro, anställda 50 år–	2,7	4,3	3,6

6.2 Organisationsutveckling

Den 1 januari 2013 slogs två avdelningar samman till en i form av sjö- och luftfartsavdelningen, vilket utgjorde den största organisatoriska förändringen under året. Syftet var att stärka det trafikslagsövergripande perspektivet och öka den verksamhetsmässiga samt organisatoriska effektiviteten. Ett aktivt förändringsarbete pågick under hela året och i slutet av året inleddes ett utvärderingsarbete för att säkerställa syftet med organisationsförändringen, vilket kan komma att innebära anpassningar av den befintliga organisationsstrukturen.

Under våren har det skett en översyn av huvudkontoret, vilket har lett till beslut om att bemanningen ska minska för ekonomi-, kommunikations- och personalavdelningen. Översynen innebar även en förstärkning med ett antal samhällsekonomer, en ny kompetens på myndigheten.

Ett antal förändringar har lett till ett omställningsarbete med ett fåtal uppsägningar på grund av arbetsbrist och övertalighet. Det gäller genomförande enligt tidplan av delar av lokaliseringsbeslutet, som innebär att vi koncentrerar verksamheten till färre kontor, och översynen av avdelningarna på huvudkontoret, vilket får konsekvensen att ett antal tjänster kommer att försvinna de närmaste åren. Myndigheten kommer löpande ett antal år framöver ha ett pågående omställningsarbete, av mindre eller större omfattning. Det har medfört att en partsgemensam omställningsgrupp inrättats diskutera frågor kring omställning, för att bland annat bygga kompetens inom området men också för att säkerställa ett bra och korrekt arbetssätt.

6.3 Kompetensförsörjning

Kompetensförsörjningen är en viktig faktor för Transportstyrelsens förmåga att bedriva ett framgångsrikt arbete och för att lyckas med sina uppdrag. Vi arbetar fortlöpande med att attrahera, utveckla, bevara och avveckla kompetens så att den på ett optimalt sätt möter såväl nuvarande som framtida verksamhetsbehov.

Under 2013 har vi tagit fram ett metodiskt och systematiskt arbetssätt, med den strategiska kompetensförsörjningen i fokus: varje avdelning tar fram en årlig kompetensförsörjningsplan som bygger på analyser av kompetensbehoven inom verksamhetsområdet på kort och lång sikt. För att fullgöra vårt uppdrag har vi förutom generellt stärkande kompetensinsatser, så som kurser i effektiva möten och liknande, satsat på att förbättra våra konsekvensutredningar. Detta genom att både skapa adekvata utbildningar inom området och planera för att rekrytera framtida resurser genom att systematiskt koppla kompetens till de krav som uppdragsgivaren ställer på vår verksamhet. Inom alla myndighetens kärnområden utvecklas och förnyas ständigt

kompetensinsatserna genom en allt högre kvalitet på utbildningen, vilket också visar sig i verksamhetsresultaten genom att verksamheten når sina mål med en tillräckligt hög kvalitet.

Vi har också utvecklat ett systemstöd för att främst hantera myndighetens strategiska kompetenser. Systemstödet har granskats av bland annat internationellt tillsynsorgan, och visat att det har hög tillförlitlighet och uppfyller ställda krav.

Attraktiv arbetsgivare

Transportstyrelsen arbetar systematiskt och strategiskt när det gäller att attrahera framtida kompetenser ur bland annat ett mångfaldsperspektiv. Det innebär att vi arbetar på såväl olika arenor som att rikta särskilda insatser mot olika målgrupper. Ett gemensamt arbete och samarbete mellan flera avdelningar har skett under 2013 i syfte att stärka vår attraktionskraft som framtida arbetsgivare, vilket bland annat resulterat i en förbättrad extern webbsida med utökade kanaler för att kunna nå tänkta målgrupper. Andra insatser med samma syfte har varit att exponera och marknadsföra myndigheten vid olika mässor och på universitet och högskolor. Ett exempel på det är den framgångsrika kampanjen Destination IT som haft som syfte att ersätta konsulter med anställda, vilket resulterat i ett 30-tal nya medarbetare, varav flera nyexaminerade från universitet och högskolor.

Rekrytering

Andra delar i kompetensförsörjningsprocessen som utvecklats under 2013 är att en rekryteringsprocess tagits fram och implementerats i verksamheten, inte minst som ett stöd för chefer i olika faser av en rekrytering.

Det är också viktigt att en fungerande introduktion tar vid så snart rekryteringen är avslutad. Därför har myndigheten under året utvecklat introduktionen ytterligare ett steg så att den bättre överensstämmer med den strategiska kompetensförsörjningen. Det innebär bland annat att introduktionen av nyanställda har kortats ned och delvis ersatts med webbaserade utbildningar, vilket minskar både kostnader och miljöpåverkan. Mot den bakgrunden har den förkortade fysiska sammankomsten för introduktionsutbildningen istället fokuserat på dialog och reflektion med utgångspunkt i statens och myndighetens värdegrund.

Kompetenshöjande insatser

Kompetensutvecklingsinsatserna har under 2013 skett inom flera olika områden och underställs alltid en prövning med utgångspunkt i verksamhetens föränderliga behov.

Ett nytt grundläggande chefs- och ledarutvecklingsprogram har upphandlats för att stärka och utveckla nya chefer i deras chefsroll. Det har skett i samarbete med en annan myndighet, Lantmäteriet, för att minska båda myndigheternas utbildningskostnader men också för att pröva nya pedagogiska modeller för lärande, vilket i de första utvärderingarna visat sig ha tydliga positiva effekter.

Ytterligare insatser för chefer har gjorts genom det så kallade chefsstödet, som innebär att chefer kan få stöd i sin roll, både som individer och i grupp. Flera insatser har också gjorts för att utveckla ledningsgrupper, särskilt mot bakgrund av de organisationsförändringar som skett i syfte att utveckla verksamheten och där många chefer fått förändrade roller och uppgifter.

Vi utvecklar och producerar också egna utbildningar, till exempel för tillsyns- och tillståndspersonal, för att säkra kvaliteten och verksamhetsnyttan men också för att skapa nya lärmiljöer och nätverk där medarbetare med stor kunskap och erfarenhet inom ett visst område delar med sig till mindre erfarna. Ett exempel är utvecklingen av vårt internationella arbete med hjälp av interna lärare med erfarenhet från arbete i olika internationella organ.

Vi utvecklar också utbildningar, till exempel webbaserade utbildningar eller så kallade webinarier (webbaserade seminarier) som ger medarbetarna fler valmöjligheter i både tid och rum och minskar kostnader och resor jämfört med traditionella utbildningar, vilket också ger positiva miljöeffekter.

6.4 Arbetsmiljö

Transportstyrelsen arbetar konsekvent och på flera plan med arbetsmiljön, med utgångspunkt i det systematiska arbetsmiljöarbetet. Vid alla större förändringar, oavsett om det handlar om organisationsförändringar eller om förändringar i den fysiska arbetsmiljön (till exempel förändringar av lokaler) görs systematiska riskanalyser i samverkan med fackliga parter, huvudskyddsombud och arbetsgivaren. Både aviserade och pågående förändringar kommuniceras fortlöpande med alla berörda medarbetare i olika fora, där också möjligheter till delaktighet erbjuds. Ett par exempel på stora förändringar där man tagit hänsyn till påverkan av arbetsmiljön är sammanslagningen till sjö- och luftfartsavdelningen och den omfattande ombyggnation av vårt kontor i Örebro, som berör nästan hälften av Transportstyrelsens medarbetare.

Då ett fortlöpande förändringsarbete pågår på myndigheten är det av stor betydelse att också medarbetarnas psykosociala arbetsmiljö bevakas kontinuerligt. Det sker genom medarbetarundersökningar som görs med 1,5 års mellanrum och en sådan äger nästa gång rum i mars 2014. Den senaste undersökningen gjordes i oktober 2012 och efter analys och slutsatser från den pågår nu ett systematiskt förbättringsarbete i olika delar av organisationen.

Det uttrycks bland annat i de handlingsplaner som varje avdelning har tagit fram och arbetar efter.

Medarbetarundersökningen är ett exempel på verktyg för att förbättra arbetsmiljön, men vi söker också nya kunskaper, metoder och arbetssätt för att ytterligare utveckla arbetsmiljöarbetet. Mot den bakgrunden har beslut fattats om att vi ska delta i ett relativt omfattande och flerårigt forskningsprojekt som avser studier om och utveckling av arbetsmiljön i samarbete med Linköpings universitet.

Arbetet inom området jämställdhet och mångfald intensifierades under 2013. En riktlinje och en handlingsplan togs fram i samverkan med arbetstagarrepresentanter. Olika insatser planeras för att stärka alla medarbetares kunskaper och medvetenhet om dessa frågor.

En rehabiliteringsprocess togs fram under 2013 och utgör ett stöd för chefer i deras planering, genomförande och uppföljning av rehabilitering.

6.5 Värdegrundsarbete

Transportstyrelsen har från första början bedrivit ett aktivt värdegrundsarbete. Nu, efter några år, fortsätter vi arbetet genom att förnya oss och se över både innehåll och former för arbetet som bland annat uttrycks i en ny handlingsplan. I det fortsatta arbetet med att utveckla värdegrunden kommer fokus att vara samtalet och den systematiska dialogen inom ramen för i första hand arbetsplatsträffarna. Syftet är att med hjälp av ett antal angelägna ämnen eller teman skapa engagemang och delaktighet mellan myndighetens medarbetare.

Transportstyrelsen arbetar aktivt för att förebygga oegentligheter. Mot bakgrund av vårt uppdrag ställs höga krav på objektivitet och opartiskhet i tjänsteutövningen. Under våren tydliggjordes myndighetens syn på oegentligheter, vilket kommunicerades med alla chefer och medarbetare i en omfattande informationsinsats. Denna typ av insatser kommer förmodligen att återkomma eftersom det förebyggande arbetet är av stor vikt för myndighetens trovärdighet. En del av detta arbete kan med fördel integreras i det framtida värdegrundsarbetet.

7 Finansiell redovisning

Det ekonomiska målet för Transportstyrelsen är att verksamheten ska bedrivas inom ramen för tilldelade anslag och att avgifterna över tid ska täcka kostnaderna för tillståndsprovning, tillsyn och registerhållning.

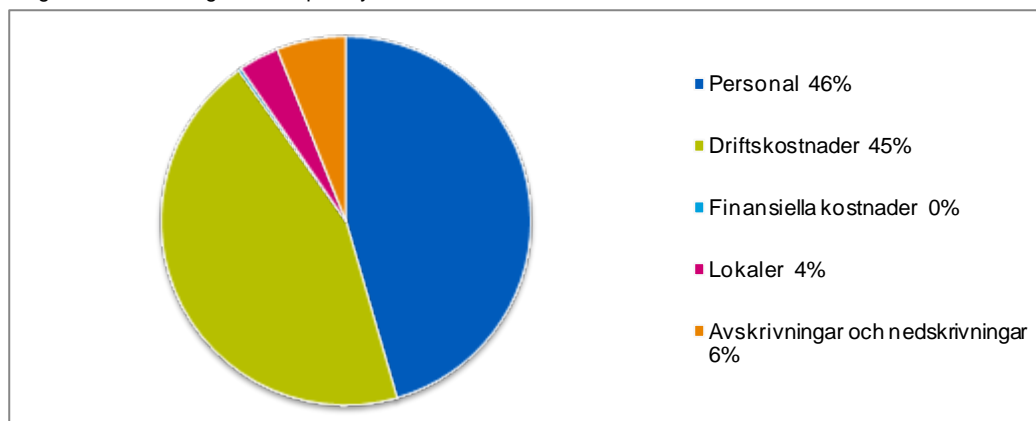
7.1 Transportstyrelsens ekonomi – en översikt

Tilldelade anslag enligt regleringsbrev uppgick till totalt 2 575 miljoner kronor. Från och med 2013 har myndighetens förvaltningsanslag delats upp i två anslag: ett för skattefinansierad verksamhet och ett för avgiftsfinansierad verksamhet. Totalt avräknades 2 200 miljoner kronor, vilket är ökning med 194 miljoner kronor jämfört med 2012. Ökningen består dels av kostnader för att administrera trängselskatt i Göteborg som är en ny verksamhet 2013, dels av att vi år 2012 kunde nyttja en del av överskottet inom uppdragsverksamheten för kostnader inom registerhållningsverksamhet. Det sistnämnda förklarar också till stor del varför verksamhetsutfallet har ökat med 37 miljoner kronor år 2013 jämfört med 2012.

Transportstyrelsens totala kostnader för verksamheten 2013 uppgick till 2 392 miljoner kronor, vilket är en ökning med 113 miljoner jämfört med 2012. Som en följd av den nya trängselskatten i Göteborg, var kostnaden för att administrera trängselskatt 123 miljoner kronor högre än 2012. Det innebär att kostnaden för övrig verksamhet är 10 miljoner kronor lägre jämfört med 2012.

Av de totala kostnaderna utgör personalkostnaderna 46 procent, vilket är en ökning med 1 procentenhet jämfört 2012. Den ökade kostnaden beror på att antalet anställda har ökat under året till följd av det fortsatta arbetet med att minska antalet konsulter. I enlighet med det har även andelen driftskostnader minskat och utgör 45 procent jämfört med 48 procent 2012.

Diagram 1. Fördelning av Transportstyrelsens verksamhetskostnader 2013



De totala verksamhetskostnaderna fördelas på myndighetens verksamheter regelgivning, tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning. De olika verksamheterna har haft en relativt fast andel av totalen under den aktuella perioden. Regelgivningens andel har ökat med 0,8 procent mellan åren 2011 och 2013. Det finns en minskning i alla de övriga verksamheterna, men registerhållning har den största minskningen med 0,4 procentenheter mellan 2011 och 2012.

Tabell 23. Totala verksamhetskostnaden fördelat på Transportstyrelsens verksamheter.

<i>(Belopp i tusen kronor)</i>	2011	2012	2013
Regelgivning	325 440	337 845	364 712
Järnväg	23 792	35 211	33 411
Luffart	56 062	92 292	100 549
Sjöfart	95 725	98 285	100 589
Vägtrafik	149 861	112 057	130 163
Tillståndsprövning	446 660	451 749	468 023
Järnväg	17 728	25 952	30 264
Luffart	98 962	78 317	63 140
Sjöfart	13 837	14 722	14 926
Vägtrafik	316 133	332 758	359 692
Tillsyn	406 531	412 102	421 494
Järnväg	25 862	22 907	28 466
Luffart	206 963	209 331	204 623
Sjöfart	93 431	74 407	74 589
Vägtrafik	80 275	105 457	113 817
Registerhållning	1 089 180	1 077 188	1 137 821
Järnväg	4 716	5 536	3 820
Luffart	4 197	4 913	4 602
Sjöfart	11 373	13 945	14 632
Vägtrafik	1 068 894	1 052 723	1 114 768
Summa	2 267 811	2 278 814	2 392 050

Saldot i uppbördsverksamheten som 2013 uppgick till 742,3 miljoner kronor (60,3) består av fordransförda skatter. Totalt har 15 156,2 miljoner kronor (14 232,8) tillförts statsbudgeten och ökningen är i huvudsak en följd av den nya trängselskatten i Göteborg.

Underskottet i transfereringsavsnittet uppgick till 19,2 miljoner kronor (0,5). Det utgörs i sin helhet av Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS).

Årets balansomslutning är 2 429,6 miljoner kronor (1 522,2). Det är en ökning med 907,4 miljoner kronor från föregående år.

Den mest markanta ökningen av tillgångar är posten övriga fordringar som uppgår till 1 074,3 miljoner kronor (417,4). Detta med anledning av att vägavgifter och ej förfallna fordonsskatter inte redovisades som fordran föregående år. Ytterligare en bidragande faktor till ökningen är den nya trängselskatten i Göteborg som tillkommit under året.

På skuldsidan har periodavgränsningsposterna ökat med 107,3 miljoner kronor. Upplupna kostnader har ökat med 64,6 miljoner kronor och övriga förutbetalda intäkter med 43,7 miljoner kronor.

7.2 Ekonomisk översikt – redovisning av totala kostnader inklusive transfereringar och uppbörd samt intäkter per verksamhetsindelning

7.2.1 Redovisning av år 2013

Belopp i tkr

Verksamhetsindelning	Kostnader	Anslags-intäkter	Övriga intäkter	Intäkter mot inkomsttitel och uppbörd	Totala intäkter
Regelgivning	365 026	346 941	6 167	165	353 273
Tillståndsprövning	714 649	449 878	14 793	246 626	711 297
Tillsyn	1 584 367	296 332	892 010	412 084	1 600 425
Registerhållning	15 697 360	1 104 835	107 932	15 239 679	16 452 447
Summa	18 361 402	2 197 986	1 020 902	15 898 553	19 117 441

Nedan visas kostnader och intäkter per avsnittstyp: verksamhet, uppbörd och transfereringar.

Belopp i tkr

Avsnitt	Kostnader	Anslags-intäkter	Övriga intäkter	Intäkter mot inkomsttitel och uppbörd	Totala intäkter
Verksamhet	2 392 050	2 135 786	289 126	0	2 424 912
Uppbörd	15 156 213	0	0	15 898 553	15 898 553
Transfereringar	813 139	62 200	731 776	0	793 976
Summa	18 361 402	2 197 986	1 020 902	15 898 553	19 117 441

7.2.2 Redovisning av år 2012

Belopp i tkr

Verksamhetsindelning	Kostnader	Anslags-intäkter	Övriga intäkter	Intäkter mot inkomsttitel och uppbörd	Totala intäkter
Regelgivning	337 975	320 395	4 572	130	325 097
Tillståndsprövning	700 471	432 989	14 246	248 722	695 957
Tillsyn	1 564 658	289 362	894 079	420 488	1 603 928
Registerhållning	14 674 633	961 725	122 155	13 623 860	14 707 740
Summa	17 277 736	2 004 470	1 035 051	14 293 200	17 332 721

Nedan visas kostnader och intäkter per avsnittstyp: verksamhet, uppbörd och transfereringar.

Belopp i tkr

Avsnitt	Kostnader	Anslags-intäkter	Övriga intäkter	Intäkter mot inkomsttitel och uppbörd	Totala intäkter
Verksamhet	2 278 814	1 970 470	303 472	0	2 273 942
Uppbörd	14 232 854	0	0	14 293 200	14 293 200
Transfereringar	766 068	34 000	731 579	0	765 579
Summa	17 277 736	2 004 470	1 035 051	14 293 200	17 332 721

7.2.3 Redovisning av år 2011

Belopp i tkr

Verksamhetsindelning	Kostnader	Anslags-intäkter	Övriga intäkter	Intäkter i uppörds-avsnittet	Totala intäkter
Regelgivning	334 539	305 797	2 689	9 093	317 578
Tillståndsprovning	677 158	443 838	1 875	228 989	674 702
Tillsyn	1 577 301	307 702	875 469	423 321	1 606 492
Registerhållning	14 706 465	940 606	147 241	13 742 463	14 830 309
Summa	17 295 463	1 997 942	1 027 275	14 403 864	17 429 081

Nedan visas kostnader och intäkter per avsnittstyp: verksamhet, uppbörd och transfereringar.

Belopp i tkr

Avsnitt	Kostnader	Anslags-intäkter	Övriga intäkter	Intäkter mot inkomsttitel	Totala intäkter
Verksamhet	2 267 812	1 983 942	290 673	0	2 274 615
Uppbörd	14 264 283	0	0	14 403 864	14 403 864
Transfereringar	763 368	14 000	736 602	0	750 602
Summa	17 295 463	1 997 942	1 027 275	14 403 864	17 429 081

7.3 Särredovisning av avgiftsbelagd verksamhet

Transportstyrelsens avgifter ska finansiera verksamhet inom områdena; tillståndsprovning, tillsyn och registerhållning. Avgifterna ska fastställas i syfte att uppnå full kostnadstäckning, och de ska följa samma principer oavsett trafikslag.

Transportstyrelsens resultat inom den avgiftsbelagda verksamheten är i dag inte i balans, 2013 översteg intäkterna kostnaderna med 16 procent. Målet är att Transportstyrelsen ska ligga i balans med sitt produktresultat 2016. Med balans menas att Transportstyrelsens avgiftsintäkter ska avvika maximalt 3 procent från kostnaderna, både på myndighetsnivå och per trafikslag. För att nå detta resultat har även delmål för 2014 och 2015 tagits fram.

7.3.1 Redovisning av år 2013

Belopp i tkr

Verksamhet	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans
Offentligrättsliga avgifter som disponeras					
<i>Offentligrättsliga avgifter luftfart</i>					
Gem. avg. säkerhetskontroll, CNS och undervägsavg.	100 027	885 476	884 523	953	100 980
<i>Uppdragsverksamhet vägtrafik</i>					
Informationsuttag	34 442	72 646	62 053	10 593	45 036
Adm. av felparkeringsavgifter	41 599	15 620	15 562	58	41 657
Försäljning av personliga skyltar	-4 499	3 547	1 658	1 889	-2 610
Övriga uppdrag	11 384	9 889	9 329	561	11 945
Summa	82 927	101 702	88 601	13 101	96 028
Summa offentligrättsliga avgifter som disponeras	182 954	987 179	973 125	14 054	197 008
Offentligrättsliga avgifter som EJ disponeras					
<i>Offentligrättsliga avgifter vägtrafik</i>					
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	382 391	1 206 686	974 307	232 380	614 771
<i>Offentligrättsliga avgifter sjöfart</i>					
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	-28 670	71 861	83 578	-11 718	-40 388
<i>Offentligrättsliga avgifter luftfart</i>					
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	60 341	234 950	229 842	5 107	65 449
<i>Offentligrättsliga avgifter järnväg</i>					
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	-17 616	45 291	60 037	-14 746	-32 362
Summa offentligrättsliga avgifter som ej disponeras	396 446	1 558 787	1 347 764	211 023	607 469

7.3.2 Redovisning av år 2012

Belopp i tkr

Verksamhet	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans
Offentligrättsliga avgifter som disponeras					
<i>Offentligrättsliga avgifter luftfart</i>					
Gem. avg. säkerhetskontroll, CNS och undervägsavg.	78 149	878 767	856 889	21 878	100 027
<i>Uppdragsverksamhet vägtrafik</i>					
Informationsuttag	68 250	77 393	111 200	-33 808	34 442
Adm. av felparkeringsavgifter	37 990	16 268	12 658	3 610	41 599
Försäljning av personliga skyltar	-3 658	994	1 835	-841	-4 499
Övriga uppdrag	7 584	19 148	15 348	3 800	11 384
Summa	110 166	113 803	141 042	-27 239	82 927
Summa offentligrättsliga avgifter som disponeras	188 315	992 570	997 931	-5 361	182 954
Offentligrättsliga avgifter som EJ disponeras					
<i>Offentligrättsliga avgifter vägtrafik</i>					
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	262 906	1 177 151	1 057 667	119 485	382 391
<i>Offentligrättsliga avgifter sjöfart</i>					
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	-16 028	65 017	77 659	-12 642	-28 670
<i>Offentligrättsliga avgifter luftfart</i>					
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	32 349	276 533	248 540	27 992	60 341
<i>Offentligrättsliga avgifter järnväg</i>					
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	-4 363	29 487	42 740	-13 253	-17 616
Summa offentligrättsliga avgifter som ej disponeras	274 864	1 548 188	1 426 607	121 582	396 446

7.3.3 Redovisning av år 2011

Belopp i tkr

Verksamhet	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans
Offentligrättsliga avgifter som disponeras					
<i>Offentligrättsliga avgifter luftfart</i>					
Gem. avg. säkerhetskontroll, CNS och undervägsavg.	69 957	865 980	857 788	8 192	78 149
<i>Uppdragsverksamhet vägtrafik</i>					
Informationsuttag	89 008	96 676	117 434	-20 758	68 250
Adm. av felparkeringsavgifter	31 748	16 757	10 515	6 242	37 990
Försäljning av personliga skyltar	-2 992	1 095	1 761	-666	-3 658
Övriga uppdrag	6 557	16 897	15 869	1 027	7 584
Summa	124 321	131 424	145 579	-14 155	110 166
Summa offentligrättsliga avgifter som disponeras	194 278	997 404	1 003 367	-5 963	188 315
Offentligrättsliga avgifter som EJ disponeras					
<i>Offentligrättsliga avgifter vägtrafik</i>					
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	0	1 176 834	913 928	262 906	262 906
<i>Offentligrättsliga avgifter sjöfart</i>					
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	0	77 980	94 008	-16 028	-16 028
<i>Offentligrättsliga avgifter luftfart</i>					
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	0	281 405	249 056	32 349	32 349
<i>Offentligrättsliga avgifter järnväg</i>					
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	0	8 975	13 338	-4 363	-4 363
Summa offentligrättsliga avgifter som ej disponeras	0	1 545 193	1 270 329	274 864	274 864

7.3.4 Analys av Transportstyrelsens avgiftsresultat, avgifter som disponeras

Luftfart

Avgifterna inom luftfartsområdet avser framför allt tre verksamheter: gemensam avgift för säkerhetskontroll vid svenska flygplatser (GAS), flygplatsers utrustningskostnader för kommunikation, navigation och övervakning inom flygtrafikledningstjänst (Communication, Navigation och Surveillance, CNS) och den så kallade undervägsverksamheten (flygtrafiktjänst en route). Inom undervägsverksamheten uppstår årligen ett positivt resultat beroende på att en särskild post (internal taxes) inte belastar Transportstyrelsen men ingår i kostnadsbasen för avgiftssättningen. CNS-verksamheten ger ett nollresultat varje år medan GAS-verksamheten kan uppvisa såväl positivt som negativt resultat ett specifikt år, men som ska ge ett nollresultat över tid.

Under 2013 redovisas ett överskott som uppgår till cirka 1 miljon kronor. Resultatet består av underskott inom GAS med cirka 19 miljoner kronor, Underskottet förklaras av avreglering av nuvarande vätskedirektiv som sker

i ett första steg från och med 31/1 2014. Detta har inneburit att flygplatserna har investerat i ny utrustning för vätskedetektering. Det nya direktivet har också inneburit en omfattande utbildning av personal samt en utökad bemanning i säkerhetskontrollen. Vidare består resultatet av ett nollresultat inom CNS och ett överskott med cirka 20 miljoner kronor inom undervägsverksamheten.

Vägtrafik

Avgifterna inom vägtrafikområdet avser olika typer av uppdragsverksamhet. Under 2013 redovisas sammantaget ett positivt resultat som uppgår till 13 miljoner kronor. Det ackumulerade överskottet vid utgången av 2013 är 96 miljoner kronor. Transportstyrelsen kommer under 2014 att se över avgiftsättningen för uppdragsverksamheten i syfte att sänka avgifterna så att självkostnad uppnås.

7.3.5 Analys av Transportstyrelsens avgiftsresultat, avgifter som ej disponeras

Vägtrafik

Inom vägtrafikområdet redovisas ett överskott på 232 miljoner kronor. Det ackumulerade överskottet uppgår till 615 miljoner kronor.

Inom området för tillståndsprovning genereras ett negativt resultat uppgående till 7 miljoner kronor, vilket motsvarar en kostnadstäckning om 96 procent.

Tillsynsområdet redovisas ett överskott uppgående till 33 miljoner kronor. Överskottet är huvudsakligen hänförligt till två större områden: tillsyn av kör- och vilotider och tillsyn av besiktningsorganisationer. Tillsyn av kör- och vilotider är en relativt ny verksamhet där avgiften varit föremål för juridisk prövning. Transportstyrelsen valde att inte genomföra några avgiftsförändringar innan den juridiska prövningen var genomförd och avgiften kommer därför inte att justeras till 2014, utan först till 2015. När det gäller tillsyn av besiktningsorganisationer sänks avgifterna från och med 2014 i syfte att generera självkostnadstäckning.

Avgifterna för verksamhet inom registerhållning gav under 2013 upphov till ett överskott som uppgick till 206 miljoner kronor. Överskottet kan främst hänföras till avgiften för påställning av fordon samt den årliga registerhållningsavgiften. För att balansera resultatet har Transportstyrelsen föreslagit regeringen att påställningsavgiften ska tas bort, men ännu inte fått svar. Under 2013 har en utredning internt inom myndigheten av vägtrafikregisteravgiften genomförts och den kommer att ligga till grund för det fortsatta arbetet med att uppnå balans inom avgiftsuttaget.

Sjöfart

Inom sjöfartsområdet redovisas ett underskott med 12 miljoner kronor. Det ackumulerade resultatet visar ett underskott med 40 miljoner kronor.

Årets resultat förklaras av ett överskott inom tillståndsprovning med 1 miljon kronor, underskott inom tillsynsområdet, där det uppgick till 11 miljoner kronor och 2 miljoner kronor underskott inom registerhållning.

Luftfart

Inom luftfartsområdet tas två olika typer av avgifter ut, dels direkta avgifter som riktas till brukarna, dels en myndighetsavgift som är av mer generell karaktär och som baserar sig på antalet resenärer. Transportstyrelsens kostnader redovisas helt och hållet mot de direkta avgifterna. Det totala beloppet som debiterades via myndighetsavgiften är högre än underskottet för de direkta avgifterna. För 2013 var överskottet totalt 5 miljoner kronor och det ackumulerade överskottet 65 miljoner kronor.

De direkta avgifterna visar ett underskott inom samtliga områden. Under 2013 uppgick underskotten till 111 miljoner kronor. Myndighetsavgiften generade ett överskott med 116 miljoner kronor.

Myndighetsavgiften har sedan Transportstyrelsen bildades varit under utfasning. De direkta avgifterna har därför höjts och därmed genererat ett allt mindre underskott. Utgångspunkten var att myndighetsavgiften skulle avvecklas och att samtliga kostnader inom tillståndsprovning, tillsyn och registerhållning på sikt ska finansieras av direkta avgifter och att avgiftsresultatet ska vara i balans. Under 2013 har dock Transportstyrelsen meddelat regeringen att inom vissa områden är ett avgiftsuttag enligt full kostnadsäckning problematiskt på grund av att det riskerar ge upphov till allt för stora negativa konsekvenser. Regeringen har därför i förordning gett Transportstyrelsen möjlighet att frångå självkostnadsäckning vid avgiftsuttag inom dessa områden.

Järnväg

Inom järnvägsområdet har avgifter införts successivt under åren 2011–2013. Avgifterna infördes stegvis, från en finansiering helt enligt skattemedel till en finansiering enligt Transportstyrelsens fastställda finansieringsprinciper, vilket innebär att avgiftsuttaget ökat varje år. 2013 är första året då avgifterna inom järnvägsområdet har fastställts i syfte att uppnå full kostnadsäckning.

Kostnaderna inom järnvägsområdet översteg intäkterna med 15 miljoner kronor vilket innebär en kostnadsäckning på 75 procent. Sammantaget in-

nebär det att det ackumulerade underskottet uppgår till 32 miljoner kronor vid årets utgång.

Årets resultat förklaras av ett överskott inom tillsynsverksamheten med 2 miljoner kronor, underskott inom tillståndsprovningen med 16 miljoner kronor och 1 miljon kronor underskott inom registerhållningen.

7.4 Sammanställning av väsentliga uppgifter

	2013	2012	2011	2010	2009
Låneramar					
Beviljad låneram (enl 7 kap 1 § budgetlagen)	400 000	300 000	300 000	350 000	300 000
Utnyttjad låneram (vid räkenskapsårets slut)	332 073	214 413	206 805	159 897	132 301
Låneram investeringar, Övrig kreditram (enl 7 kap 6 §)	372 000	450 000	278 000	55 000	-
Utnyttjad låneram (vid räkenskapsårets slut)	332 788	321 293	128 393	22 814	-
Kontokrediter hos Riksgälden					
Beviljad räntekontokredit (enl 7 kap 4 § budgetlagen)	100 000	100 000	500 000	480 000	300 000
Max utnyttjad räntekontokredit under året	ej nyttjad	ej nyttjad	210 397	398 851	225 816
Räntekonto					
Ränteintäkter	5 746	6 116	4 127	-	137
Räntekostnader	6 730	7 251	4 292	771	378
Avgiftsintäkter som disponeras					
Utfall *	995 128	1 007 408	1 013 050	2 328 420	1 847 985
Varav offentligrättsliga avgifter	987 179	992 570	997 404	2 298 271	1 564 124
Budget	1 103 198	941 968	894 158	2 106 090	1 865 488
Avgiftsintäkter som inte disponeras					
Utfall	1 699 580	1 684 505	1 771 050	260 655	258 871
Varav offentligrättsliga avgifter	1 558 787	1 548 188	1 545 193	20 000	-
Budget	1 652 542	1 529 231	1 430 900	22 000	-
Anslagskredit					
Beviljad	150 111	120 259	79 725	79 136	41 319
Utnyttjad	-	-	-	-	-
Anslagssparande	473 242	371 732	310 774	23 942	137 615
Personal					
Årsarbetskrafter	1 740	1 614	1 575	1 491	1 175
Medeltal anställda	1 811	1 716	1 675	1 589	1 250
Driftkostnad per årsarbetskraft	1 288	1 359	1 397	1 478	1 666
Kapitalförändring					
Årets kapitalförändring	756 039	54 985	133 618	259 656	-8 988
Balanserad kapitalförändring **	382 901	327 916	194 278	-94 683	-48 524

* I budgeterade intäkter i Regleringsbrevet ingår Gemensam Avgift Säkerhetskontroll och vissa andra avgiftsintäkter som Transportstyrelsen hanterar i transfereringsavsnittet för täckning av kostnader för lämnade Dessa avgiftsintäkter uppgick för 2010 till 778 995 tkr och år 2009 till 655 859 tkr. För att åstadkomma jämförbarhet med Budget, har utfallet därmed justerats med dessa intäkter och utfallet uppgår således till 2 328 420 tkr 2010 och 1 847 985 tkr år 2009. 2011 ingår Gemensam Avgift Säkerhetskontroll i utfallet.

** Under 2010 överfördes -37 170 tkr till Transportstyrelsen balanserad kapitalförändring från Länsstyrelserna avseende överförda avgiftsbelagda verksamheter. 2011 har 29 305 tkr balanserad kapitalförändring reglerats med anslag. 2012 har 20 tkr i övergångseffekt, pga regeländring av redovisning mot inkomstitlar, reglerats mot balanserat kapital.

7.5 Resultaträkning

Belopp i tkr		2013	2012
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag		2 135 786	1 970 470
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	not 1	270 774	285 026
Intäkter av bidrag		11 926	11 568
Finansiella intäkter		6 426	6 877
Summa		2 424 912	2 273 942
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	not 2	-1 089 420	-1 013 899
Kostnader för lokaler		-84 343	-84 928
Övriga driftkostnader	not 3	-1 067 974	-1 094 749
Finansiella kostnader		-6 930	-7 429
Avskrivningar och nedskrivningar	not 10, 11, 13, 14	-143 383	-77 808
Summa		-2 392 050	-2 278 814
VERKSAMHETSUTFALL		32 862	-4 872
Uppbördsverksamhet			
Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras	not 4	1 699 580	1 684 505
Skatteintäkter m.m.		14 198 973	12 608 695
Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamhet		-15 156 213	-14 232 854
SALDO	not 5	742 340	60 346
Transfereringar			
Medel som erhållits från statens budget för finansiering av bidrag		62 200	34 000
Medel som erhållits från myndigheter för finansiering av bidrag		7 255	8 973
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag	not 6	724 354	722 382
Finansiella intäkter		167	225
Lämnade bidrag	not 7	-813 139	-766 068
SALDO	not 8	-19 163	-489
ÅRETS KAPITALFÖRÄNDRING	not 9	756 039	54 985

7.6 Balansräkning

Belopp i tkr		2013-12-31	2012-12-31
TILLGÅNGAR			
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>			
Balanserade utgifter för utveckling	not 10	365 814	138 393
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	not 11	2 820	5 859
Pågående immateriella anläggningstillgångar	not 12	204 098	420 709
Summa immateriella anläggningstillgångar		572 732	564 962
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	not 13	9 738	10 236
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	not 14	57 605	60 876
Pågående nyanläggningar	not 15	4 874	4 012
Summa materiella tillgångar		72 217	75 123
<i>Fordringar</i>			
Kundfordringar	not 16	128 635	150 997
Fordringar hos andra myndigheter	not 17	64 935	64 515
Övriga fordringar	not 18	880 705	201 861
Summa fordringar		1 074 275	417 373
<i>Periodavgränsningsposter</i>			
Förutbetalda kostnader	not 19	97 215	130 102
Övriga upplupna intäkter		177 204	82 857
Summa periodavgränsningsposter		274 419	212 959
<i>Avräkning med statsverket</i>	not 20	-367 550	-350 966
<i>Kassa och bank</i>			
Behållning räntekonto i Riksgälden		803 541	602 756
Kassa, plusgiro och bank		-	-
Summa kassa och bank		803 541	602 756
SUMMA TILLGÅNGAR		2 429 633	1 522 207
KAPITAL OCH SKULDER			
<i>Myndighetskapital</i>			
Statskapital		155	155
Balanserad kapitalförändring	not 21	382 901	327 916
Kapitalförändring enligt resultaträkningen	not 9	756 039	54 985
Summa myndighetskapital		1 139 095	383 056
<i>Avsättningar</i>			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	not 22	6 071	2 663
Övriga avsättningar	not 23	2 049	1 063
Summa avsättningar		8 120	3 726
<i>Skulder m.m.</i>			
Lån i Riksgälden	not 24	332 073	214 413
Räntekontokredit i Riksgälden	not 25	-	-
Övriga krediter i Riksgälden	not 26	332 788	321 239
Skulder till andra myndigheter		69 653	84 078
Leverantörsskulder		174 304	262 786
Övriga skulder	not 27	111 717	98 348
Summa skulder m.m.		1 020 535	980 865
<i>Periodavgränsningsposter</i>			
Upplupna kostnader	not 28	212 126	147 496
Oförbrukade bidrag		6 040	7 065
Övriga förutbetalda intäkter		43 717	-
Summa periodavgränsningsposter		261 883	154 561
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		2 429 633	1 522 207
Ansvarsförbindelser		Inga	Inga

7.7 Anslagsredovisning och beställningsbemyndigande

Belopp i tkr

Anslag	Ingående överföringsbelopp	Årets tilldelning enligt RB	Omdisponerade anslagsbelopp	Indragning	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överföringsbelopp
Utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård							
1:8 ap.1 Supermiljöbilspremie - del till Transportstyrelsen *		80 000			80 000	-62 200	17 800
Utgiftsområde 22 Kommunikationer							
1:11 ap.5 Trängselskatt - Admin - del till Transportstyrelsen **	173 866	247 000	-173 866		247 000	-111 496	135 504
1:12 ap.1 Transportstyrelsen - del till Transportstyrelsen	197 866			-99 627	98 239	-98 239	0
1:12 ap.3 Transportstyrelsen - avgiftsbelagd verksamhet ***		1 465 002			1 465 002	-1 299 705	165 297
1:12 ap.4 Transportstyrelsen - skattebelagd verksamhet ***		523 237			523 237	-495 112	28 125
1:14 ap.6 Trängselskatt i Göteborg - del till Transportstyrelsen**		260 000			260 000	-133 483	126 517
Summa	371 732	2 575 239	-173 866	-99 627	2 673 478	-2 200 236	473 242

* Anledningen till det låga nyttjande av anslaget beror på den administrativa hanteringen av premien. Först är det en förskjutning mellan inköp av bilen och påställning av den. Därefter sker ytterligare förskjutning av tiden genom handläggning av ärendet innan utbetalning sker.

**Beräkningen för det nya nationella systemet för trängselskatt och infrastruktur har sin grund i bedömningar av kostnader som gjordes 2012. Totala kostnaden uppgick då till 511 mnkr. Den har successivt sänkts vartefter olika delar har blivit klara. Exempelvis blev kostnaden för att köra dubbla system i Stockholm lägre, det blev lägre tryck än beräknat i kundtjänsten och förseningar i projektet har medfört lägre avskrivningskostnader.

*** Under 2013 har hela anslagssparandet nyttjats. Fördelningen är 50/50 mellan vardera anslagspost. I övrigt har myndighetens effektiviseringsarbetet gett effekt.

Finansiella villkor

Anslag 1:12 ap. 4

Anslagsposten får användas till Transportstyrelsens verksamhet som inte finansieras med avgifter, andra anslag eller övriga intäkter. Anslaget får användas till STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition), arbete inom ramen för Sjösäkerhetsrådet och verksamhet som avser museijärnvägar.

Beställningsbemyndigande

Anslag/Anslagsbenämning	Tilldelat bemyndigande	Ingående åtaganden	Utestående åtaganden	Utestående åtagandenas fördelning			
				2014	2015	2016	2017
1:11 ap.5 Trängselskatt i Stockholm	186 000	167 220	163 917	40 979	40 979	40 979	40 979
1:14 ap.6 Trängselskatt i Göteborg	186 000	167 220	163 917	40 979	40 979	40 979	40 979

Bemyndigandet upphör från och med 2014. Anläggningen kommer att ingå i ordinarie låneram.

7.8 Redovisning mot inkomsttitel

Belopp i tkr

Inkomsttitel	Beräknat belopp	Inkomster
2511 036 - Expeditions- och ansökningsavgifter		250
2534 004 - Avgifter för körkort och motorfordon		21 454
2534 005 - Avgifter för järnvägsområdet	53 402	45 402
2534 006 - Avgifter för luftfartsområdet	274 715	235 074
2534 007 - Avgifter för sjöfartsområdet	86 283	71 885
2534 008 - Avgifter för vägtrafikområdet	1 238 142	1 185 008
2624 002 - Inkomster av uppbörd av felparkeringsavgifter		53 880
2711 006 - Restavgifter och dröjsmålsavgifter		73 867
2714 322 - Överlastavgift		4 784
2714 323 - Avgift vid överträdelse av kör- och vilotider		7 977
9341 017 - Stämpelskatt		3 887
9461 012 - Fordonsskatt		11 419 775
9461 022 - Saluvagnsskatt		9 262
9462 014 - Vägavgifter		551 236
9463 011 - Trängselskatt, Göteborg		575 213
9463 012 - Trängselskatt, Stockholm		762 197
9463 031 - Trängselskatt tillägg, Göteborg		50 433
9463 032 - Trängselskatt tillägg, Stockholm		84 630
Summa	1 652 542	15 156 213

Luftfartsområdet

Myndighetens intäkter är cirka 40 miljoner kronor lägre jämfört med beräknat belopp. En förklaring är att det nya regelverket 2013 innebär att ett certifikat gäller tills vidare, och inte i maximalt 5 år som tidigare. Den tidigare avgiften för att förnya certifikaten har ersatts med en årsavgift. Den börjar tas ut först då nuvarande certifikatsperiod gått ut, vilket leder till lägre intäkter 2013-2018. Tidigare års flygbolagskonkurser har fortsatt lett till lägre intäkter då få nya bolag har etablerat sig på marknaden. Vidare har även avgifterna för luftvärdighet sänkts.

Sjöfartsområdet

Förklaringen till det lägre utfallet, 15 miljoner kronor, jämfört med beräknat belopp beror till stor del på utflaggningen av svenska fartyg.

Vägtrafikområdet

Den beräknade avgiften inkluderar även avgiften för körkort och motorfordon och är cirka 32 miljoner kronor högre än utfall. Det förklaras av lägre intäkter än beräknat för sanktionsavgifter yrkestrafikstillstånd, färdskrivarkort, förlängning av högre behörigheter och sanktionsavgifter för kör- och vilotider.

7.9 Finansieringsanalys

Belopp i tkr		2013	2012
DRIFT			
<i>Kostnader</i>	not 29	-2 228 936	-2 195 419
Finansiering av drift			
Intäkter av anslag		2 135 786	1 970 470
Intäkter av avgifter och andra ersättningar		270 774	284 952
Intäkter av bidrag		11 926	11 465
Övriga intäkter		6 426	6 877
<i>Summa medel som tillförts för finansiering av drift</i>	not 30	2 424 912	2 273 765
Ökning(-)/minskning(+) av kortfristiga fordringar	not 31	54 441	4 749
Ökning(+)/Minskning(-) av kortfristiga skulder	not 32	-46 614	98 443
KASSAFLÖDE FRÅN DRIFT		203 803	181 539
INVESTERINGAR			
Investeringar i materiella tillgångar		-22 932	-12 224
Investeringar i immateriella tillgångar		-175 643	-237 706
<i>Summa investeringsutgifter</i>		-198 575	-249 930
Finansiering av investeringar			
Lån från Riksgälden		187 422	94 834
- amorteringar		-69 762	-87 226
Lån från Riksgälden 7 kap 6 § BL		11 548	192 846
Försäljning av anläggningstillgångar		122	311
Tillförda driftmedel		34 869	19 789
Bidragsmedel som erhållits för investeringar		-	103
<i>Summa medel som tillförts för finansiering av investeringar</i>		164 199	220 657
KASSAFLÖDE TILL INVESTERINGAR		-34 376	-29 273
UPPBÖRDSVERKSAMHET			
Intäkter som inte disponeras av myndigheten		1 699 580	1 684 505
Intäkter av uppbörd		14 198 973	12 608 695
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder	not 33	-754 078	-58 674
<i>Inbetalningar i uppbördsverksamhet</i>		15 144 475	14 234 526
<i>Medel som tillförts statsbudgeten från uppbördsverksamhet</i>		-15 156 213	-14 232 854
KASSAFLÖDE TILL UPPBÖRDSVERKSAMHET		-11 738	1 672
TRANSFERERINGSVERKSAMHET			
Lämnade bidrag		-813 139	-766 068
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder	not 34	45 674	-15 610
<i>Utbetalningar i transfereringsverksamhet</i>		-767 466	-781 678
Finansiering av transfereringsverksamhet			
Medel som tillförts från statsbudgeten för finansiering av bidrag		62 200	34 000
Medel som erhållits från andra myndigheter för finansiering av bidrag		7 255	8 973
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag		724 522	722 606
<i>Summa medel som tillförts för finansiering av transfereringsverksamhet</i>		793 977	765 579
KASSAFLÖDE TILL/FRÅN TRANSFERERINGSVERKSAMHET		26 511	-16 099
FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL		184 200	137 838
SPECIFIKATION AV FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL			
Likvida medel vid årets början		251 790	113 952
Ökning(+)/minskning(-) av tillgodohavande Riksgälden		200 785	217 863
Ökning(+)/minskning(-) av avräkning med statsverket		-16 585	-80 025
<i>Summa förändring av likvida medel</i>		184 200	137 838
Likvida medel vid periodens slut		435 990	251 790

7.10 Tilläggsuppgifter och noter

7.10.1 Tilläggsupplysningar

Övriga krediter i Riksgälden enligt 7 kap 6§ budgetlagen, avser låneram för investeringar i de centrala tekniska systemen, inklusive betalsystemet avseende trängselskattesystem i Göteborg och Stockholm.

Vissa mindre rättningar av felaktigheter i jämförelseåret har gjorts.

7.10.2 Redovisningsprinciper

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

- Förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag
- Förordningen (2000:606) om myndigheters bokföring
- ESV:s föreskrifter och råd till ovanstående.

Brytdatum 2014-01-03 har använts för inkommande leverantörsfakturor, utgående kundfakturor och inomstatliga mellanhavanden.

Transportstyrelsen började i bokslutet 2011 att fordransföra och periodisera trängselskattepassager enligt de författningar som myndigheten tillämpar för redovisningen. 2012 redovisade Transportstyrelsen därtill fordringar för förfallna trängselskatter och fordonsskatter. Under 2013 har även fordringar avseende vägavgifter och aviserade ännu ej förfallna fordonsskatter bokförts. Fordringar trängselskatter uppgår till 316,3 miljoner kronor (145,4) fordringar fordonsskatter till 600,1 miljoner kronor (54,5) och vägavgifter till 25,9 miljoner kronor.

Samtliga skattefordringar har värderats enligt fastställda värderingsprinciper.

7.10.3 Värderingsprinciper

Allmän värderingsprincip

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

Anläggningstillgångar

Som anläggningstillgångar redovisas immateriella tillgångar som har ett anskaffningsvärde om minst 100 tusen kronor och materiella tillgångar som har ett anskaffningsvärde om minst ett halvt prisbasbelopp. Utöver beloppsgränserna ska dessutom den beräknade ekonomiska livslängden uppgå till lägst tre år. Objekt som utgör en fungerande enhet och uppfyller ovanstå-

ende kriterier klassificeras som anläggningstillgångar. Avskrivning sker från och med den månad anskaffningen tas i bruk.

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

Tillämpade avskrivningstider

3år	PC och PC-kringutrustning Kontorsutrustning Ljud- och bildutrustning
5år	Systemprogramvaror/licenser (Immateriella anläggningstillgångar, ej PC-program). Servrar/nätverk Nätverkskopiatorer/multiskrivare Personbilar Vissa förbättringsutgifter på annans fastighet Möbler

Linjär avskrivningsmetod tillämpas.

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

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

Uppbördsfordringar, skatter

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

Uppbördsfordringar avseende fordonsskatt som förfallit med mer än 60 dagar bedöms vara osäkra till 87 procent.

Uppbördsfordringar avseende trängselskatt som förfallit med mer än 90 dagar bedöms vara osäkra till 93 procent.

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

Leverantörsskulder

Leverantörsskulder i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs.

7.10.4 Styrelsen

Styrelse förordnad fr.o.m. 2013-10-02

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr) 2013
Mikael Ahlström Egen företagare	- Ordförande i Sprout Park AB - Ordförande i Digital Filmmakers AB - Ordförande i Britny AB - Ordförande i The Park AB - Ordförande i Summer Design AB - Ordförande i Reaktor Stlm Audio Design AB - Ordförande i Sprout Advance AB - Ordförande i SUP46 AB - Ordförande i Corallium Investments AB - Ordförande i International Trading Associates Sweden AB - Ledamot i Hyper Island Capital AB	5 834
Kristina Alsér Landshövding i Kronobergs län	- Ordförande i Kulturkvarteret Astrid Lindgrens Näs AB - Ledamot i styrelsen för Vinnova - Ledamot i Familjen Kamprads Stiftelse - Ledamot i Entreprenörinvest - Särskild utredare, utredningen om utvärdering av bredbandsstrategin	5 834
Rolf Annerberg Särskild utredare i regeringskansliet	- Ledamot i Formas forskarråd t.o.m. 2013-08-30	35 000
Ann-Katrin Berglund Utredningschef vid Statskontoret	Inga övriga uppdrag	5 834
Jonas Eliasson Professor, KTH	Inga övriga uppdrag	5 834
Anna Grönlund Expert vid SKL	Inga övriga uppdrag	5 834
Carola Gunnarsson Styrelsens ordförande Oppositionsledare, kommunstyrelsen, Sala kommun	- Ordförande i regionala strukturfondspartnerskapet i Östra Mellansverige - Ledamot i Kriminalvårdens insynsråd - Ledamot i länsstyrelsens i Västmanlands läns insynsråd - Ledamot i styrelsen SKL-företag AB - Ledamot i Carola Gunnarsson i Sala AB - Ledamot i styrelsen för Salabostäder AB	70 000
Jan-Eric Nilsson Professor, VTI	Inga övriga uppdrag	62 687

Förordnade t.o.m. 2013-10-01

Svante Axelsson Generalsekreterare Svenska Naturskyddsföreningen	- Ledamot i insynsrådet för Naturvårdsverket - (Deltagare i referensgruppen för Miljödepartementets arbete med färdplan för Sverige utan klimatursläpp 2050)	26 250
Pia Kihult Regionråd, Region Skåne	- Ordförande i Skåne European Office - Ordförande i Hälsostraden Ängelholm Holding AB - Ledamot i Samverkansprojektet E22 AB - Ordförande i Healthcare Skåne Holding AB - Ordförande i Temaki Konsult AB	26 250
Eva Karin Olin Hempel Lantbruksekonom	- Ledamot i Humanus utbildning i SYD AB	28 266

7.10.5 Ledande befattningshavare

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver	Utbetald
Staffan Widlert Generaldirektör Transportstyrelsen	Inga övriga uppdrag	1 585 032

7.10.6 Sjukfrånvaro

Tabellen över sjukfrånvaro redovisas i avsnitt 6.1 Fakta om medarbetarna på Transportstyrelsen.

7.10.7 Noter

Belopp i tkr. Summeringar och avrundningar enligt rapporteringen i Hermes. Differenser kan därmed uppstå vid summering av olika avsnitt. Siffror inom parentes i löpande text avser 2012. 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 6 526 tkr (6 731 tkr) Intäkter enligt 4 § avgiftsförordningen.

	2013	2012
Not 2 Kostnader för personal		
Lönekostnader (exkl arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	730 786	674 051
Sociala avgifter	346 590	320 653
Övriga personalkostnader	12 045	19 195
	1 089 420	1 013 899

	2013	2012
Not 3 Övriga driftkostnader		
Reparationer och underhåll	35 900	26 223
Offentligrättsliga avgifter, skatter, kundförluster mm	1 261	545
Resor, representation, information	55 604	62 010
Medlemsavgifter	118 742	120 654
Inköp av varor	129 820	147 654
Köp av tjänster	726 647	737 663
	1 067 974	1 094 749

Medlemsavgifter består huvudsakligen av Sveriges medlemsavgift i Eurocontrol.

	2013	2012
Not 4 Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras		
Offentligrättsliga avgifter	1 559 876	1 552 406
Förluster avseende offentligrättsliga avgifter	-1 089	-4 163
Andra ersättningar	140 508	136 018
Ränteutgifter	285	244
	1 699 580	1 684 505

Not 5 Saldo uppbörd	2013	2012
Återföring av föregående års periodiserade skatter	-199 947	-139 601
Periodiserade trängselskatter	316 296	145 493
Periodiserade fordonsskatter	600 120	54 454
Periodiserade vägavgifter	25 871	-
	742 340	60 346
Not 6 Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag	2013	2012
Gemensam Avgift Säkerhetskontroll, GAS	641 858	644 274
Communication, Navigation, Surveillance (CNS)	82 497	78 108
	724 354	722 382
Not 7 Lämnade bidrag	2013	2012
Lämnade bidrag avser:		
Supermiljöbilspremie	62 200	20 000
Bidrag till VINNOVA	150	938
Bidrag till krisberedskap	7 105	8 034
Flygplatsers kostnader, Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	661 188	644 988
Flygplatsers kostnader, Communication, Navigation, Surveillance (CNS)	82 497	78 108
Rikspolisstyrelsen, Kompensation för registerkontroll i trafikövervakning	-	14 000
	813 139	766 068
Not 8 Saldo transfereringar		
Saldo transfereringar -19 163 tkr (-489 tkr) består i sin helhet till resultat av Gemensam avgift säkerhetskontroll.		
Under-/övertäckningen regleras genom avgiftsättning.		
Not 9 Kapitalförändring enligt resultaträkningen	2013	2012
<i>Avgiftsfinansierad verksamhet</i>		
Överskott undervägsavgifter	20 116	22 367
Underskott GAS	-19 163	-489
	953	21 878
<i>Uppdragsfinansierad verksamhet</i>		
Överskott i uppdragsverksamheten	12 746	-27 239
	12 746	-27 239
<i>Uppbörd</i>		
Periodiserade skatter	742 340	60 346
	742 340	60 346
	756 039	49 624

Not 10 Balanserade utgifter för utveckling	2013-12-31	2012-12-31
Ingående anskaffningsvärde	274 614	313 269
Årets anskaffningar	357 140	65 475
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-34 507	-104 130
Utgående anskaffningsvärde	597 246	274 614
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-136 221	-183 421
Årets avskrivningar	-115 341	-50 442
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	20 129	97 642
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-231 433	-136 221
Bokfört värde	365 813	138 393

Ökningen av årets avskrivningar förklaras av det nya nationella systemet för trängselskatter och infrastrukturavgifter som driftsattes i januari 2013, 65 mnkr.

Not 11 Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	2013-12-31	2012-12-31
Ingående anskaffningsvärde	16 402	14 777
Årets anskaffningar	245	1 625
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-	-
Utgående anskaffningsvärde	16 647	16 402
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-10 543	-7 547
Årets avskrivningar	-3 284	-2 996
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	-	-
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-13 827	-10 543
Bokfört värde	2 820	5 859

Not 12 Pågående immateriella anläggningstillgångar	2013-12-31	2012-12-31
Ingående anskaffningsvärde	86 269	122 558
Årets anskaffningar	115 781	48 425
Årets färdigställda anläggningar	-43 359	-64 925
Återförda IB-värden	-22 541	-19 789
Utgående anskaffningsvärde	136 150	86 269
Ingående anskaffningsvärde	334 440	147 334
Årets anskaffningar	70 695	187 106
Årets färdigställda anläggningar	-324 859	-
Återförda IB-värden	-12 328	-
Utgående anskaffningsvärde	67 948	334 440
Bokfört värde	204 098	420 709

År 2013 ingår Ej färdigställda immateriella anläggningstillgångar i lån i Riksgälden till skillnad från föregående år.

Färdigställda och ej färdigställda immateriella anläggningstillgångar som finansieras med lån i Riksgälden (kap 7 6 § BL) avser projekt Trängselskatt Göteborg. Upptagna lån 332 788 tkr.

Not 13 Förbättringsutgifter på annans fastighet	2013-12-31	2012-12-31
Ingående anskaffningsvärde	16 554	16 554
Årets anskaffningar	2 628	-
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-328	-
Utgående anskaffningsvärde	18 854	16 554
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-6 319	-3 219
Årets avskrivningar	-2 994	-3 099
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	197	-
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-9 115	-6 318
Bokfört värde	9 738	10 236
Not 14 Maskiner, inventarier, installationer m.m.	2013-12-31	2012-12-31
Ingående anskaffningsvärde	159 654	154 626
Årets anskaffningar	19 443	23 302
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-6 469	-18 274
Utgående anskaffningsvärde	172 628	159 654
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-98 778	-93 202
Årets avskrivningar	-21 764	-21 261
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	5 519	15 685
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-115 023	-98 778
Bokfört värde	57 605	60 876
Not 15 Pågående nyanläggningar	2013-12-31	2012-12-31
Ingående anskaffningsvärde	4 012	15 090
Årets anskaffningar	1 190	1 896
Årets färdigställda anläggningar	-329	-12 974
Utgående anskaffningsvärde	4 874	4 012
Not 16 Kundfordringar	2013-12-31	2012-12-31
<i>Kundfordringar</i>		
Fakturerade	153 717	201 765
Aviserade	36 246	2 847
<i>Avgår</i>		
Uppbördsfordringar, avgifter	-44 981	-37 377
Osäkra kundfordringar	-16 348	-16 238
	128 635	150 997
Årets kostnad för befarade kundförluster uppgår till -1 057 tkr (-530 tkr) och Årets kostnad för konstaterade kundförluster uppgår till 4 026 tkr (1 837 tkr).		
Not 17 Fordringar hos andra myndigheter	2013-12-31	2012-12-31
Kundfordringar hos andra myndigheter	11 059	6 384
Fordran ingående mervärdesskatt	53 876	58 132
	64 935	64 516

Not 18 Övriga fordringar	2013-12-31	2012-12-31
Uppbörd		
Uppbördsfordringar, avgifter	44 981	37 377
Osäkra uppbördsfordringar, avgifter	-12 647	-13 878
Uppbördsfordringar, trängselskatter	328 442	192 389
Osäkra uppbördsfordringar, trängselskatter	-133 590	-100 921
Uppbördsfordringar, fordonskatter	856 698	300 259
Osäkra uppbördsfordringar, fordonskatter	-256 578	-245 806
Uppbördsfordringar, vägavgifter	29 923	-
Osäkra uppbördsfordringar, vägavgifter	-4 052	-
Eurocontrol, fakturerade avgifter	24 639	25 177
Eurocontrol, avräkning	-1 268	2 881
Övrigt	4 157	4 383
	880 705	201 861

Eurocontrol, avräkning avser undertäckning 2009-2013. Regleras genom avgiftssättning.

Förklaringen till att Övriga fordringar har ökat jämfört med föregående år är att vägavgifter och ej förfallna fordonskatter inte redovisades som fordran 2012. Ytterligare en förklaring till ökningen är den nya trängselskatten i Göteborg som tillkommit från och med 2013.

Not 19 Periodavgränsningsposter	2013-12-31	2012-12-31
<i>Förutbetalda kostnader, drift</i>		
Meeteringavtal Unisys	12 441	43 159
Medlemsavgifter	34 389	32 592
Hyror	17 845	15 630
Övrigt	32 540	38 721
	97 215	130 102
<i>Upplupna övriga intäkter</i>		
Drift		
Eurocontrol	17 873	19 448
Tjänsteförsäljning m.m.	11 854	5 020
Uppbörd		
Avgifter som ej disponeras	11 743	4 363
Trängselskatt	121 444	54 026
Transfereringar:		
Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	14 290	-
	177 204	82 857
Summa periodavgränsningsposter	274 419	212 959

	2013-12-31	2012-12-31
Not 20 Avräkning med statsverket		
<i>Uppbörd</i>		
Ingående balans	41 243	44 797
Övergångseffekt ändrad redovisning uppbördsmedel	-	20
Redovisat mot inkomstilltel	-15 156 213	-14 232 854
Uppbördsmedel som betalats till icke räntebärande flöde	15 192 187	14 229 280
Medel från räntekonto som tillförts inkomstilltel	-	-
<i>Fordringar avseende Uppbörd</i>	77 216	41 243
<i>Anslag i icke räntebärande flöde</i>		
Ingående balans	-	-
Redovisat mot anslag	62 200	20 000
	-62 200	-20 000
<i>Fordringar/Skulder avseende anslag i icke räntebärande flöde</i>	-	-
<i>Anslag i räntebärande flöde</i>		
Ingående balans	-371 732	-323 788
Redovisat mot anslag	2 138 036	1 986 720
Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-2 495 239	-2 174 973
Återbetalning av anslagsmedel	273 493	140 309
<i>Skulder avseende anslag i räntebärande flöde</i>	-455 442	-371 732
<i>Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag</i>		
Ingående balans	4 499	6 749
Redovisat mot anslag under året enligt undantagsregeln	-2 250	-2 250
<i>Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag</i>	2 250	4 499
<i>Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto i Riksbanken</i>		
Ingående balans	-24 976	1 302
Inbetalningar i icke räntebärande flöde	16 908 932	15 863 589
Utbetalningar i icke räntebärande flöde	-1 745 544	-1 680 586
Betalningar hänförliga till anslag och inkomstilltel	-15 129 987	-14 209 280
<i>Saldo</i>	8 426	-24 976
<i>Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto i Riksbanken</i>	8 426	-24 976
Saldo avräkning med statsverket	-367 550	-350 966
Not 21 Balanserad kapitalförändring	2013-12-31	2012-12-31
Akkumulerade överskott undervägsavgifter	114 266	91 899
Akkumulerade underskott GAS	-14 239	-13 750
Akkumulerade överskott i uppdragsverksamheten	82 927	110 166
Periodiserade skatter	199 947	139 601
	382 901	327 916

Under 2012 ändrades regelverket avseende redovisning mot inkomstilltel. Denna förändring innebar en övergångseffekt i balanserad kapitalförändring på 20 tkr.

	2013-12-31	2012-12-31
Not 22 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser		
Ingående avsättning	2 663	1 650
Årets pensionskostnad	5 417	2 453
Årets pensionsutbetalningar	-2 010	-1 440
Utgående avsättning	6 071	2 663

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

Not 23 Övriga avsättningar	2013-12-31	2012-12-31
Ingående avsättning	1 063	5 236
Årets avsättning	2 062	1 584
Årets nyttjade medel	-1 076	-5 757
Utgående avsättning	2 049	1 063

Avser avsättningar till följd av omstruktureringar.

Not 24 Lån i Riksgälden	2013-12-31	2012-12-31
Ingående balans	214 413	206 805
Under året upptagna lån	187 422	94 834
Årets amorteringar	-69 762	-87 226
	332 073	214 413

Beviljad låneram	400 000	300 000
------------------	---------	---------

Not 25 Räntekontokredit i Riksgälden	2013-12-31	2012-12-31
Beviljad kreditram	100 000	100 000
Räntekontokredit i Riksgälden har ej nyttjats under 2013.	-	-

Not 26 Övriga krediter i Riksgälden	2013-12-31	2012-12-31
Beviljad kreditram	372 000	450 000
Nyttjad kredit vid årets slut:	332 788	321 239

Not 27 Övriga skulder	2013-12-31	2012-12-31
Drift		
Innehållen skatt för egen personal	17 602	18 097
Övrigt	738	3 114
Uppbörd		
Avgifter som ej disponeras		
- körkortsavgifter	16 065	21 178
- felparkeringsavgifter	66 282	53 280
- yrkestrafikavgifter	1 752	354
Skatter		
- trängselskatter	6 064	-
Oplacerade medel	3 214	2 326
	111 717	98 348

Inbetalda uppbördsmedel kommer att tillföras inkomstilltel alternativt betalas vidare.

Not 28 Periodavgränsningsposter	2013-12-31	2012-12-31
<i>Upplupna kostnader</i>		
Drift		
Upplupna löneskulder inkl. sociala avgifter	10 810	3 692
Upplupna semesterlöner inkl. sociala avgifter	83 212	78 227
Avsatta trygghetsmedel	11 928	9 829
Utlägg och skattefria ersättningar	1 380	1 759
Köpta tjänster m.m.	37 661	23 774
Transfereringar		
Kostnader finansierade med bidrag från MSB	944	344
Flygplatsers kostnader, Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	66 192	29 872
	212 126	147 496
<i>Oförbrukade bidrag</i>		
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	1 612	3 990
Naturvårdsverket	180	-
Jordbruksverket	4 204	3 000
Övriga myndigheter	44	75
	6 040	7 065
<i>Förutbetalda intäkter</i>		
Uppbörd		
Avgifter som ej disponeras	20 717	-
Transfereringar		
Gemensam avgift säkerhetskontroll	23 000	-
	43 717	-
Summa periodavgränsningsposter	261 883	154 561
Oförbrukade bidrag planeras att användas under 2014.		

Not 29 Finansieringsanalys, kostnader	2013	2012
Kostnader enligt resultaträkningen	-2 392 050	-2 278 814
Justering:		
Årets förändringar av avsättningar	4 394	-3 161
Realisationsförluster	15 337	8 748
Årets avskrivningskostnader	143 383	77 808
	-2 228 936	-2 195 419

Not 30 Finansieringsanalys, intäkter	2013	2012
Summa medel som tillförts för finansiering av drift	2 424 912	2 273 942
Justering:		
Bidrag LfV för täckning av avskrivningskostnader	-	-103
Reavinst vid försäljning av anläggningsstillgångar	-	-74
	2 424 912	2 273 765

	2013	2012
Not 31 Kortfristiga fordringar, finansieringsanalys		
Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB	630 332	594 655
Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB	-1 348 693	-630 332
Justering årets förändring:		
Fordringar uppbörd, avgifter	8 835	-12 417
Fordringar uppbörd, skatter	674 922	81 505
Upplupna intäkter, skatter	67 418	-21 160
Upplupna intäkter, avgifter som ej disponeras	7 380	-3 462
Upplupna intäkter, GAS	14 290	
Befarade kundförluster GAS	-43	-4 041
Förändring under året	54 441	4 749
Not 32 Kortfristiga skulder, finansieringsanalys		
Skulder mm och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB	-1 135 426	-870 488
Skulder mm och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB	1 282 418	1 135 426
Justering årets förändring:		
Lån i Riksgälden	-117 660	-7 608
Övriga krediter i Riksgälden	-11 548	-192 846
Övriga skulder, uppbörd	16 240	5 610
Upplupna kostnader, finansierade av bidrag	-600	-1 087
Upplupna kostnader GAS, transfereringar	-36 320	20 738
Oförbrukade bidrag avseende investeringar	-	103
Förutbetalda intäkter, avgifter som ej disponeras	-20 717	8 597
Förutbetalda intäkter, GAS	-23 000	-
Förändring under året	-46 614	98 443
Not 33 Kortfristiga fordringar och skulder, uppbörd		
Årets förändring:		
Aviserade avgifter	-8 835	12 417
Aviserade skatter	-674 922	-81 505
Upplupna intäkter, avgifter som ej disponeras	-7 380	3 462
upplupna intäkter, skatter	-67 418	21 160
Årets förändring:	-758 555	-44 467
Övriga skulder, uppbörd	-16 240	-5 610
Förutbetalda intäkter	20 717	-8 597
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder, uppbörd	-754 078	-58 674
Not 34 Kortfristiga fordringar och skulder, transfereringar		
Årets förändring:		
Upplupna intäkter, GAS	-14 290	-
Osäkra kundfordringar, GAS	43	4 041
Årets förändring:	-14 247	4 041
Upplupna kostnader, finansierade av bidrag	600	1 087
Upplupna kostnader, GAS	36 320	-20 738
Förutbetalda intäkter, GAS	23 000	-
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder, transfereringar	45 674	-15 610

7.11 Underskrift

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

Vi bedömer vidare att den interna styrningen och kontrollen vid myndigheten är betryggande.

Carola Gunnarsson
Ordförande

Kristina Alsér

Mikael Ahlström

Rolf Annerberg

Ann-Katrin Berglund

Jonas Eliasson

Anna Grönlund

Jan-Eric Nilsson

Staffan Widlert
Generaldirektör.

Norrköping den 13 februari 2014.

www.transportstyrelsen.se
0771-503 503

