

ÅRSREDOVISNING 2014



Transportstyrelsen

Årsredovisningen finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats
www.transportstyrelsen.se

TSG 2015-152
Februari 2015

Innehåll

1	GENERALDIREKTÖREN 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.....	13
3.1.6	Vägtrafik	14
3.2	Tillståndsprovning.....	15
3.2.1	Verksamhetens utveckling	15
3.2.2	Trafikslagsövergripande aktiviteter	16
3.2.3	Järnväg	16
3.2.4	Luftfart	17
3.2.5	Sjöfart.....	20
3.2.6	Vägtrafik	24
3.3	Tillsyn.....	28
3.3.1	Verksamhetens utveckling	28
3.3.2	Trafikslagsövergripande aktiviteter	29
3.3.3	Järnväg	29
3.3.4	Luftfart	31
3.3.5	Sjöfart.....	34
3.3.6	Vägtrafik	36
3.4	Registerhållning	37
3.4.1	Verksamhetens utveckling	38
3.4.2	Trafikslagsövergripande aktiviteter	38
3.4.3	Järnväg	38
3.4.4	Luftfart	39

3.4.5	Sjöfart.....	39
3.4.6	Vägrafik	40
4	ÖVRIG ÅTERRAPPORTERING.....	44
4.1	Miljö och hälsa	44
4.1.1	Generationsmålet	44
4.1.2	Handlingsplan för miljökvalitetsmålen.....	45
4.2	Marknadsövervakning	46
4.3	Med medborgaren i centrum	49
4.4	Forskning och innovationsverksamhet.....	50
4.5	Attitydundersökningar.....	51
4.6	Sluta rattsurfa – en kampanj för att minska olyckor	52
4.7	Säkert transportsystem	52
5	INTERN STYRNING OCH KONTROLL.....	55
6	MEDARBETARE OCH KOMPETENS.....	56
6.1	Fakta om medarbetarna på Transportstyrelsen.....	56
6.2	Organisationsutveckling.....	58
6.3	Kompetensförsörjning	58
6.4	Arbetsmiljö.....	59
6.5	Värdegrundarbete	60
7	FINANSIELL REDOVISNING.....	61
7.1	Transportstyrelsens ekonomi – en översikt.....	61
7.2	Ekonomisk översikt – redovisning av totala kostnader inklusive transfereringar och uppbörd samt intäkter per verksamhetsdelning	63
7.2.1	Redovisning av år 2014	63
7.2.2	Redovisning av år 2013	64
7.2.3	Redovisning av år 2012	64
7.3	Särredovisning av avgiftsbelagd verksamhet.....	65
7.3.1	Redovisning av år 2014	65
7.3.2	Redovisning av år 2013	66
7.3.3	Redovisning av år 2012	67
7.3.4	Analys av Transportstyrelsens avgiftsresultat, avgifter som disponeras	67

7.3.5	Analys av Transportstyrelsens avgiftsresultat, avgifter som ej disponeras	68
7.4	Sammanställning av väsentliga uppgifter	70
7.5	Resultaträkning.....	71
7.6	Balansräkning.....	72
7.7	Anslagsredovisning	73
7.8	Redovisning mot inkomsttitel	74
7.9	Finansieringsanalys	75
7.10	Tilläggsuppgifter och noter	76
7.10.1	Redovisningsprinciper	76
7.10.2	Värderingsprinciper	76
7.10.3	Styrelsen.....	78
7.10.4	Ledande befattningshavare	78
7.10.5	Sjukfrånvaro.....	79
7.10.6	Noter	79
7.11	Underskrift.....	89

1 Generaldirektören har ordet

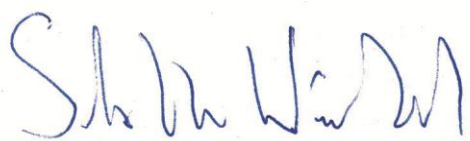
Ett av de viktigaste målen som regeringen satt upp för Transportstyrelsen är att vi ska ha helhetssyn genom att ta hänsyn till alla transportpolitiska mål i all vår verksamhet. Under 2014 gav vi det första tunnelgodkännandet i Sverige, då vi godkände första etappen av Norra länken i Stockholm, en av norra Europas längsta och mest komplexa tunnlar. Frågeställningen innehöll en del målkonflikter och vi vägde därför saker mot varandra för att se till helheten.

Ett annat exempel på när helhetssyn är viktigt är vid införandet av nya regelverk för transporter på vattendrag och insjöar. Syftet är att möjliggöra fler transporter på inre vattenvägar som alternativ till väg och järnväg. Vi hoppas och tror att reglerna ska skapa bättre förutsättningar för näringslivet generellt och ge nya förutsättningar för sjöfartsbranschen att utveckla sin gods- och passagerartrafik. För att se till helheten försökte vi ta hänsyn till flera perspektiv så som samhällsekonomiska effekter, miljökonsekvenser, säkerhetsaspekter och branschens förutsättningar utifrån till exempel tillgängliga fartyg på marknaden.

En bra kännedom om marknadens villkor är en förutsättning för helhetssyn. Under 2014 har vi utvecklat en ny modell för vår fortsatta rapportering av vår marknadsövervakning. Det handlar bland annat om att identifiera eventuella missförhållanden när det gäller marknadstillträde och konkurrens inom transportsystemet. Genom fortsatta analyser kan vi bland annat säkra att våra regler inte utgör onödiga hinder för marknaden, utan bara finns där de är nödvändiga.

Ett annat sätt att ge förutsättningar för god konkurrens är att skapa lika villkor för branschen. Det gör vi bland annat genom att kontrollera kör- och vilotider för transportföretagen på vägsidan. I år har vi nått målet för antalet kontroller, vilket i förlängningen också gynnar trafiksäkerheten och förarnas arbetsmiljö.

Men regler är inte enda vägen att nå förändring. När det gäller att få bilförare att sluta använda mobilen när de kör, handlar det om att påverka beteende med andra medel. Vår kampanj ”Sluta rattsurfa”, bland annat via Facebook, har varit mycket framgångsrik och många unga vuxna har nåtts av budskapet. Det borgar för bättre säkerhetstänkande och visar att vi ibland måste hitta andra vägar för att nå våra transportpolitiska mål.



2 Transportstyrelsens uppdrag

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

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

Transportpolitiska målet

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

- Funktionsmålet för tillgänglighet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- Hänsynsmålet för säkerhet, miljö och hälsa innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

3 Resultatredovisningen

Resultatredovisningen är enligt kravet i regleringsbrevet för 2014 uppdelad i

- regelgivning
- tillståndsprövning
- tillsyn
- registerhållning.

Ett urval av myndighetens prestationer, det vill säga våra tjänster, har redovisats i enlighet med verksamhetsindelningen ovan. Resultatredovisningen ska, enligt förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag (FÅB), främst avse hur verksamhetens prestationer har utvecklats med avseende på volym och kostnader.

Därutöver redovisas övriga åiterrapporteringskrav som ska rapporteras i årsredovisningen.

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 forum ska vara väletablerat och bidra till ett stort genomslag för svenska ståndpunkter. I det internationella arbetet ska vi inom alla trafikslag vara pådrivande för att ta tillvara på potentialen i ny teknik.

3.1.1 Verksamhetens utveckling

Det totala antalet kungörelser i Transportstyrelsens författningssamling (TSFS) är 2014 i nivå med år 2012 och något fler än 2013. Antalet kungörelser under ett år beror på en rad olika faktorer och föreskriftsarbetet kan inledas av flera olika skäl. Det kan vara att internationella regler behöver införlivas, behov av nya eller ändrade föreskrifter, regelförenklingar eller problem som bara kan lösas genom regleringar. Begreppet internationella regler innefattar såväl EU-regler som regler utarbetade inom andra internationella organ där Sverige åtagit sig att följa vad som beslutas. Den totala kostnaden för 2014 är i nivå med 2013 och utgör 14 procent av vår totala verksamhetskostnad. Ytterligare information finns under respektive trafikslag.

Tabell 1. Regelgivning 2012–2014

Trafikslag	Antal kungörelser i Transportstyrelsens författningssamling			Total kostnad (tusen kronor)		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014
Järnväg	11	11	12	35 211	33 411	40 067
Luftfart	46	43	41	92 292	100 549	97 228
Sjöfart	20	25	58	98 285	100 589	99 312
Vägtrafik	76	39	39	112 057	130 163	126 869
Summa	150¹	118	150	337 845	364 712	363 476

¹ Summan av de enskilda trafikslagen överensstämmer inte med summan, eftersom en av kungörelserna är gemensam för järnväg, vägtrafik och en är gemensam för sjöfart, järnväg och vägtrafik.

3.1.2 Trafikslagsövergripande aktiviteter

Transportstyrelsen introducerade under 2014 en ny mall och vägledning för konsekvensutredningar inom regelgivningsområdet. Målsättningen är att skapa förutsättningar för en tydligare analys av de samhällsekonomiska effekterna av ett förslag genom att mallen och vägledningen utgår från vedertagna samhällsekonomiska principer. Vidare tydliggörs ett förslags påverkan på de transportpolitiska målen genom att denna ska beskrivas särskilt under en egen rubrik.

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 det 369 grundförfattningar som skulle gås igenom. Redovisningen av det arbete som skett till och med 2014 visar att genomgången är klar för 235 författningar.

3.1.3 Järnväg

Transportstyrelsen har på järnvägsområdet under 2014 beslutat 12 (11) författningar, varav 2 (2) grundförfattningar och 10 (9) ändringsförfattningar. Av dessa 12 beslutade författningar är 10 stycken upphävande av tekniska specifikationer.

Anledningen till upphävandet av föreskrifterna är att tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) införlivas som EU-förordningar. Dessa EU-förordningar gäller direkt i Sverige och har företräde framför den nationella rätten.

De ökade kostnaderna 2014 kan främst förklaras av det prioriterade internationella arbetet, vilket inneburit bland annat högre resekostnader.

Nedan beskrivs några av de viktigaste internationella arbetsgrupper som Transportstyrelsen deltar i och som arbetar med EU-förordningar.

Införande av ett europeiskt järnvägsområde innebär ändringar av föreskrifter

Transportstyrelsen påbörjade under 2014 arbetet med att ändra föreskrifter i syfte att införa det så kallade SERA-direktivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde).

Aktiva insatser för minskade administrativa kostnader och ökad tillgänglighet

Vi deltog under 2014 i Europeiska kommissionens arbete att ta fram genomförandeakt om:

- medlemsstaternas förpliktelser att regelbundet leverera statistisk information inom ramen för övervakningen av järnvägsmarknaden inom EU (SERA-direktivet)
- tillämpning av ramavtal
- krav på sökande av kapacitet i tågplaneprocessen.

Sveriges ståndpunkt är att syftet med insamlingen av uppgifterna måste preciseras och att ledstjärnan bör vara att bestämma indikatorer som gör det möjligt att följa och utvärdera marknadsutvecklingen. Frågor som är viktiga för Sverige är att de administrativa kostnaderna för företag i så stor utsträckning som möjligt ska hållas nere och att reglerna också är anpassade för den avreglerade marknad som finns i Sverige.

Arbetet med tillämpning av ramavtal innebär överenskommelser om kapacitet för tåg för en period längre än den ettåriga tågplanen. En för Sverige viktig fråga har varit att i detta arbete ta hänsyn till den trafik som till stor del är konjunkturberoende (godstrafik). Det måste finnas en balans i regleringen som gör det möjligt att ta tillvara marknadens efterfrågeförändringar.

De nya bestämmelserna syftar till att reglera vad infrastrukturförvaltaren kan ställa för krav på sökande av kapacitet i tågplaneprocessen. För Sverige har det varit viktigt att ta lämplig hänsyn om sökande redan har prövats för tillstånd eller om sökande inte har det. I det senare fallet är det rimligt att infrastrukturförvaltaren ges möjlighet att ställa högre krav på finansiell garanti. Det måste läggas en rimlig administrativ börda på företag och infrastrukturförvaltare, samtidigt som tillgängligheten till infrastrukturen ökar.

Transportstyrelsen prioriterar att vara en aktiv part i det Europeiska kommissionsarbetet. Ett led i detta var att under 2014 kandiderade Sverige genom en medarbetare på Transportstyrelsen till ordförandeposten i ERA:s styrelse och erhöll densamma.

Transportstyrelsen verkar för minskade kostnader för företagen

Transportstyrelsen har, i syfte att förse marknaden med en tydligare reglering, deltagit i uppdateringen av EU-gemensamma tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) för lok och passagerarfordon, infrastruktur, energi, buller, funktionshindre och för trafikstyrning och signalering. Vi har verkat för att det nya europeiska signalsäkerhetssystemet (ERTMS) ska kunna få ett fullvärdigt godkännande, även om det saknar funktioner, prestanda eller gränssnitt som inte behövs för dess planerade användning. Detta bidrar till att minska kostnader för företag i samband med godkännande av infrastruktur och fordon utrustade med ERTMS.

Säkerställande av kommunikation

Transportstyrelsen har under 2014 arbetat med att få fram en lösning på problemet med störningar av tal- och datakommunikationen mellan järnvägsfordon och järnvägsinfrastruktur (GSM-R-interferensproblematiken) som innebär att järnvägen riskerar att drabbas av stora trafikstörningar. Detta arbete har gjorts i samarbete med bl.a. Trafikverket, Post- och telestyrelsen, Näringsdepartementet, tågoperatörer och mobiloperatörer. Transportstyrelsen har framfört till Europeiska kommissionen att det är nödvändigt med harmoniserade krav på nivåer av tillåtna störningar längs järnvägar och obligatoriska krav på skydd som motsvarar dessa nivåer av störningar.

Godskorridor 3 Skandinavien–Medelhavet

Transportstyrelsen har under 2014 arbetat intensivt med förberedelserna för godskorridor Skandinavien–Medelhavet, även kallad RFC 3 (Rail Freight Corridor), som går i drift i november 2015. Korridoren trafikerar Oslo–Palermo (Norge, Sverige, Danmark, Tyskland, Österrike och Italien).

Syftet med godskorridorerna är att stärka samarbetet mellan infrastrukturförvaltare på viktiga områden som tilldelning av tåglägen, utbyggnad av driftskompatibla system och utveckling av infrastruktur, att hitta rätt balans mellan gods- och persontrafik längs godskorridorerna samt att främja intermodalitet mellan järnväg och andra transportsätt. När alla korridorer är i drift, kommer det att finnas totalt 9 korridorer i Europa.

3.1.4 Luftfart

Transportstyrelsen har beslutat 40 (43) författningar på luftfartsområdet under 2014, varav 15 (25) grundförfattningar och 25 (18) ändringsförfattningar. Därutöver har 1 (1) tillkännagivande kungjorts i Transportstyrelsens författningssamling. Såväl antal beslutade föreskrifter som kostnaderna inom regelgivning är endast marginellt lägre än för 2013.

En stor del av föreskriftsarbetet inom luftfarten genomförs med anledning av nya eller ändrade EU-förordningar. Sådana förändringar i EU-rätten innebär i de flesta fall att de nationella föreskrifterna behöver upphävas eller ändras. På så sätt fullgör Sverige sina förpliktelser gentemot EU. Dessutom syftar arbetet till att det ska bli tydligt vilka regler som gäller, till exempel genom att man undviker dubbelregleringar eller att det nationella regelverket inte stämmer överens med EU-regler. Under våren slutfördes bland annat ett stort arbete med att anpassa regelverket för utbildningsorganisationer till ett gemensamt europeiskt regelverk.

De flesta författningarna inom luftfarten reglerar flygsäkerhet och förväntas därmed bidra till en trygg luftfart och att myndigheten ges bättre förutsättningar att bidra till det transportpolitiska hänsynsmålet, framför allt i den verksamhet som rör tillståndsprövning och tillsyn.

Ökad tydlighet genom ändrade trafikregler

Under 2014 har Transportstyrelsen genomfört ett omfattande arbete med att anpassa gällande trafikregler inom luftfarten till en ny EU-förordning, kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012¹. Förordningen fastställer de gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken som ska tillämpas på den allmänna flygtrafiken inom det gemensamma europeiska luftrummet. Stora delar av de nationella trafikreglerna som vi har haft tidigare har ersatts av förordningen, som började tillämpas i december 2014. Vissa krav ska dock fortsatt regleras nationellt av EU:s medlemsstater. Arbetet har varit nödvändigt ur framför allt flygsäkerhetssynpunkt för att säkerställa att det blir tydligt vilka trafikregler som gäller: alla aktörer i luftrummet måste exempelvis tillämpa samma principer för väjning. Tydliga förutsättningar för luftrumets aktörer kan också öka tillgängligheten i luftrummet.

Vi bedömer att det nya regelverket på sikt kommer att göra det enklare att tillämpa trafikreglerna. Det gäller särskilt allmänflyget som till största delen består av piloter som inte har flygning som yrke, men som utövar verksamhet i samma luftrum och på samma flygplatser som kommersiell luftfart. EU-förordningen och de kvarvarande nationella föreskrifterna behöver dock läsas parallellt, vilket kan innebära vissa svårigheter när man ska ta till sig regelverket. För att så långt som möjligt underlätta för den som ska tillämpa reglerna kommer vi därför att ta fram ett stödmaterial.

¹ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfarande inom flygtrafiken och om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 och förordningarna (EG) nr 1256/2007, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010.

Ändrad reglering inom luftfartsskydd för att öka säkerheten

På området luftfartsskydd har vi uppdaterat ett stort antal föreskrifter med anledning av förändringar i EU-förordningar. Uppdateringarna har lett till både ändringsföreskrifter och flera nya grundförfattningar. De nya ändrade föreskrifterna innehåller bland annat bestämmelser om utrustning för att spåra explosiva ämnen (ETD) vid säkerhetskontroll av passagerare. Genom ändringarna sker även en anpassning till Tullverkets regelverk i syfte att förenkla för de berörda verksamhetsutövare som innehar ett certifikat som godkänd ekonomisk aktör.

Vi har även arbetat med frågor som rör införandet av nya krav på luftfartsskydd för leveranser till flygplatsen. De nya kraven kommer ifrån att man vid nationella och internationella verksamhetskontroller sett ett behov av att se över kraven. De åtgärder som har genomförts på luftfartsskyddsområdet förväntas bidra till en säker luftfart och i några fall till effektiviseringar som gör det enklare för verksamhetsutövarna att uppfylla de krav som ställs.

3.1.5 Sjöfart

Transportstyrelsen har under 2014 beslutat 58 (25) författningar på sjöfartsområdet, varav 5 (4) grundförfattningar och 53 (21) ändringsförfattningar. Det innebär ett betydligt större antal beslutade föreskrifter på området under 2014 än under föregående år. Förklaringen är att Sverige har fört in ett nytt regelverk för så kallade inre vattenvägar, vilket fått till följd att en mängd befintliga föreskrifter (26) har behövt ändras. Om man bortser från ändringsföreskrifterna till följd av regelverket för inre vattenvägar, blir resultatet att endast ett något högre antal föreskrifter beslutades under 2014. Att kostnaderna är i nivå med 2013 trots den större mängden beslutade författningar 2014 beror på att de flesta föreskriftsändringar som genomförts inom regelgivningen inte har omfattats av någon större komplexitet. När det rör föreskriftsarbete med stor komplexitet kan det generera mycket stor resursanvändning, vilket sedan inte nödvändigtvis framgår av författningarnas mängd eller, i viss mån, omfattning.

Ett nytt regelverk för transporter på vattendrag och insjöar – inre vattenvägar

Sverige har beslutat att genomföra direktiv 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart. Regeringens ambition med det nya regelverket är att möjliggöra en ny typ av transporter som alternativ till transporter på väg och järnväg, där det ofta kan råda kapacitetsbrist. Genom att öppna det nya verksamhetsområdet har regeringen också förhoppningar om att nya företag ska skapas och att företagen kan växa. Större delen av direktivets bestämmelser har genomförts i form av myndighetsföreskrifter och arbetet, som har pågått sedan 2013, har slutförts under 2014.

Genomförandet förväntas skapa nya förutsättningar för sjöfartsbranschen att utveckla såväl gods- som passagerartrafik på vattendrag och insjöar. När det gäller godstransporter är både god säkerhet och hög lastkapacitet stora fördelar hos sjöfarten. När det gäller passagerartrafik bedöms det nya verksamhetsområdet framför allt få betydelse för utvecklingen av den urbana kollektivtrafiken. Med avseende på såväl säkerhet, miljö, tillgänglighet samt internationell konkurrenskraft bedömer vi därmed att transporter på inre vattenvägar skulle kunna medverka till att i ökad utsträckning bidra till de transportpolitiska målen.

3.1.6 Vägtrafik

Transportstyrelsen har på vägtrafikområdet under 2014 beslutat 39 (39) författningar, varav 11 (11) grundförfattningar och 28 (28) ändringsförfattningar. Antalet beslutade författningar är samma som 2013 och kostnaderna något lägre.

Postombud får möjlighet att lämna ut körkort

Transportstyrelsen beslutade om nya föreskrifter som gäller från våren 2014 och som gör det möjligt för företag (postombud) att lämna ut körkort. Under arbetet vägdes säkerhet för körkortet som identitetshandling mot tillgänglighet och service för medborgarna.

Den initiala föreskriften krävde personligt utlämnande med personlig identifiering, vilket innebar att alla som inte hade en annan giltig legitimationshandling fick problem när de försökte få ut sina nya körkort. Vi har tagit fram rutiner för utlämning till ombud med fullmakt för att hantera problemet.

Revidering av alkolåsföreskrifterna leder till förenkling och förtydligande

Vi har under 2014 reviderat en av de så kallade alkolåsföreskrifterna (TSFS 2012:65) och ändringen träder ikraft 1 januari 2015. Ändringen har gjorts eftersom det har framkommit ett behov av förenkling, förtydligande och precisering av föreskriften. Det har även funnits ett behov att harmonisera de två föreskrifter som reglerar alkolås.

Vi har deltagit i arbetet med revision av villkorskoderna för körkort som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv om körkort (2006/126/EG). Sverige har drivit frågan om en gemensam villkorskod för alkolås, vilken också röstades igenom i mötet EU-kommissionens körkortskommitté.

Lika villkor och sund konkurrens inom yrkestrafiken

Under 2014 redovisade Transportstyrelsen regeringsuppdraget ”Fördjupade analyser av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg”. Uppdraget

resulterade i ett antal åtgärder som vi kommer att arbeta med. Regeringsuppdraget har även resulterat i förslag på författningsändringar som ska leda till lika villkor och sund konkurrens inom näringen. Under 2014 omarbetade vi även en föreskrift om ansökan och utfärdande av färdskrivarkort.

För att öka transporteffektivitet och minska miljöbelastning av vissa varugrupper, som malm och skogstransporter, gav regeringen oss uppdraget att tillsammans med Trafikverket föreslå författningsändringar som ska göra det möjligt för fordonståg med en bruttovikt upp till 74 ton att trafikera vägar som inte är enskilda (idag är maxgränsen 60 ton). I uppdraget ingick det även att föreslå regeländringar som tillåter längre fordonståg än 25,25 meter som använder ett EU-gemensamt modulsystem för sammankoppling. Vårt förslag var bland annat att införa en ny bärighetsklass som tillåter en tågsvikt på 74 ton, att tillåta en tågsvikt på 64 ton under vissa förutsättningar och att tillåta 32 meter långa fordonståg. För att bibehålla trafiksäkerhetsnivån föreslog vi utökade krav på bland annat stabilitet, bromsar och kopplingsanordningar. Med bibehållen transportvolym behövs färre fordon, vilket rimligen innebär minskat personalbehov och lägre transportkostnader.

3.2 Tillståndsprovning

Transportstyrelsen ska tillämpa enhetliga definitioner, angreppssätt och principer för tillståndsprovning.

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 minskat 2014 i jämförelse med 2012 och 2013. Totalt utgör kostnaderna för tillståndsprovning 16 procent av myndighetens totala verksamhetskostnad. Kostnaderna ligger lägre jämfört med de två föregående åren vilket har resulterat i en minskad kostnad per fattat beslut. Ytterligare analys av utvecklingen redovisas inom respektive trafikslag.

Tabell 2. Tillståndsprövning och annan prövning 2012–2014

Trafikslag	Antal beslutade tillståndsärenden			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/fattat beslut (kronor)		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014
Järnväg	2 746	4 649	1 817	25 952	30 264	19 880	9 451	6 510	10 941
Luftfart	17 788	38 568	36 850	78 317	63 140	57 243	4 403	1 637	1 553
Sjöfart	8 356	10 900	12 607	14 722	14 926	13 319	1 762	1 369	1 056
Vägrafik	747 557	778 336 ¹	717 526	332 758	345 264 ¹	301 982	445	444 ¹	421
Summa	776 447	832 453	768 800	451 749	453 595	392 424	582	545	510

¹ Färdskrivarkort har 2014 omklassificerats från tillstånd till registerhållning. Jämförelsesiffrorna för 2013 har justerats. 2012 var färdskrivarkort klassificerat som registerhållning.

3.2.2 Trafikslagsövergripande aktiviteter

För att öka medarbetarnas grundläggande kunskaper och möjlighet att se helheten inom de olika processerna har Transportstyrelsen utformat en gemensam utbildning för tillsyn och tillståndsprövning. Utbildningen är en av delarna i basutbildningen som främst vänder sig till nyanställda medarbetare. Innehållet syftar till att ge kunskap om tillsyn och tillståndsprövning ur ett samhällsperspektiv och ur myndighetens eget perspektiv samt kunskap om och möjlighet att reflektera kring värdegrunden i yrkesrollen. Kursen är trafikslagsövergripande vilket gynnar medarbetarens förståelse för sambandet mellan de olika trafikslagen inom Transportstyrelsen.

3.2.3 Järnväg

Antalet fattade tillståndsbeslut under 2014 inom järnvägsområdet är betydligt färre än under såväl 2013 som 2012. Den främsta anledningen till den stora minskningen är att antalet ansökningar om lokförarbevis har stabiliserats och under 2014 ligger på den beräknade nivån. Även den totala kostnaden har minskat men inte i samma omfattning som antalet ärenden, vilket har inneburit att kostnaden per beslut ökat.

Den utvalda prestationen lokförarbevis rör den tillståndsverksamhet på järnvägsområdet som har störst volym. Transportstyrelsens arbete på detta område bidrar främst till att uppfylla det transportpolitiska hänsynsmålet om säkerhet.

Tabell 3. Utveckling av prestationer 2012–2014 för tillståndsprövning inom järnvägsområdet

Prestationer	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014
Utfärdande av lokförarbevis	1 497	3 528	684	1 238	3 133	2 847	827	888	4 163

Antalet ansökningar om lokförarbevis har stabiliserats

Under hösten 2011 infördes lagen (2011:725) om behörighet för lokförare och då kom kravet på att lokförare ska inneha ett lokförarbevis. Under 2012 och 2013 var volymerna höga, då en stor andel av lokförare ansökte om lokförarbevis. Under 2014 kom volymen närmre i nivå med den beräknade – cirka 400 utfärdade lokförarbevis varje år – vilket även bidragit till lägre totala kostnader. Dock har kostnaden per beslut ökat på grund av att en stor del av ärendena har varit komplexa och krävt mer resurser än tidigare år.

För att det ska vara möjligt att bevilja ett lokförarbevis krävs en läkarundersökning och en inledande yrkespsykologisk undersökning. De läkare och psykologer som ska undersöka lokförare måste ha ett särskilt tillstånd av Transportstyrelsen. För läkare gäller det inledande undersökningar, regelbundna hälsokontroller och bedömning efter frånvaro. För psykologerna gäller det en inledande yrkespsykologisk undersökning. Antalet läkare och psykologer som ansökt om särskilt tillstånd för att utföra undersökningar av lokförare har minskat, men bedöms klara efterfrågan.

3.2.4 Luftfart

Det totala antalet beslut inom ramen för tillståndsprövningen på luftfartsområdet har minskat något jämfört med 2013. Det beror bland annat på något färre personliga certifikat, som är den största gruppen av tillstånd, och det är även på det icke-kommersiella området som nedgången har ägt rum. De troliga orsakerna till nedgången redovisas i anslutning till tabell 4 nedan. Jämfört med 2012 har antalet ökat kraftigt, vilket kan förklaras av att ett nytt ärendesystem infördes 2013. Det medförde att fler ärendetyper kunde identifieras. Den totala kostnaden för verksamheten är lägre än tidigare år, vilket har lett till att den genomsnittliga kostnaden för tillståndsärenden inom luftfart successivt har minskat under perioden.

Prestationen personliga certifikat omfattar de certifikat som krävs för att få flyga och få utöva flygtrafiktjänst. Prestationen representerar den största verksamheten vad gäller antal och kostnader inom tillståndsprövningen på luftfartsområdet. Inom luftfarten ställs krav på utbildning och certifikat oavsett om det rör sig om kommersiell eller privat verksamhet. För att verksamheten ska kunna utövas krävs ofta även medicinska intyg och särskilda behörigheter. Beslut om att förnya eller förlänga ett medicinskt intyg tas dock i flertalet fall av en certifierad flygläkare eller av ett godkänt medicinskt centrum.

Prestationen tillstånd inom luftfartsskydd är ett samlingsbegrepp för de åtgärder som vidtas för att förhindra olagliga handlingar riktade mot den civila luftfarten.

Tillståndsprovningen sker mot bakgrund av regelverk som syftar till att förhindra såväl skador och olyckor som terroristhandlingar inom luftfarten, och den kan därmed kopplas till det transportpolitiska hänsynsmålet om säkerhet och hälsa samt till funktionsmålet om tillgänglighet.

Tabell 4. Utveckling av prestationer 2012–2014 för tillståndsprovning inom luftfartsområdet

Prestationer	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014
Personliga certifikat	5 027	12 177 ¹	11 339	14 254	14 598 ¹	10 284	2 835	1 199 ¹	907
Tillstånd inom luftfartsskydd	543	1 103 ¹	764	418	1 251 ¹	745	770	1 134	975

¹ Prestationerna certifikat och tillstånd inom luftfartsskydd har 2014 omdefinierats. Jämförelsesiffrorna för 2013 har justerats. Jämförelsesiffrorna för 2012 har inte påverkats.

Trendmässig minskning av antalet personliga certifikat

Antalet beslut inom prestationen personliga certifikat har minskat något under 2014 jämfört med 2013. Det beror på att nya EU-regler började tillämpas i Sverige 2013, vilket fick som följd att Transportstyrelsen började utfärda nya EU-reglerade certifikat med obegränsad giltighetstid för kommersiella certifikat och privatflygcertifikat för motorflyg. Detta har lett till en minskning av förlängning eller förnyelse av certifikat under 2014.

Att antalet fattade beslut 2012 skiljer sig markant från motsvarande siffror för 2013 och 2014 beror på att registrering av olika typer av kompetensprov (hit räknas bland annat flygprov och språkprov) inte räknades in i statistiken 2012. Eftersom vi ser en minskning i antalet genomförda kompetensprov bedöms utvecklingen inom denna verksamhet peka mot att själva pilotyrket inte längre är lika attraktivt som tidigare. Utbildningen är dyr och möjligheten till ett arbete direkt efter utbildning varierar. Ofta finns dessutom behovet utanför Europa. De certifikat som krävs för att utöva privat verksamhet visar fortsatt vikande siffror de senaste åren. Det antas bland annat bero på fortsatt ökade kostnader för hyra av flygplan. Utövarna upplever också att avgifterna för underhåll och för att upprätthålla sina behörigheter är höga.

Den totala kostnaden för verksamheten har minskat jämfört med föregående år. En förklaring bedöms vara effektivare handläggning genom förändrat arbetssätt som bland annat lett till att verksamheten har haft färre handläggare under 2014 jämfört med 2013. Det har medfört att den genomsnittliga kostnaden för beslutade tillståndsärenden inom luftfart har minskat under perioden.

Nya krav i EU-förordningar medför ett ökat behov av tillståndsprövning inom luftfartsskydd

Målet för luftfartsskyddet är att skydda passagerare, besättning, markpersonal, allmänhet och egendom från olagliga handlingar. Antalet beslut inom prestationen tillstånd inom luftfartsskydd har minskat i förhållande till 2013. Det beror på nya krav på så kallad känd avsändare i EU-förordningar, som trädde i kraft 2013. Kraven innebär bland annat att det sedan den 1 april 2013 behövs ett godkännande från Transportstyrelsen för att få vara känd avsändare av flygfrakt och att en validering av den kända avsändaren ska ske innan vi kan utfärda ett tillstånd. Den största mängden tillstånd utfärdade vi redan under 2013, vilket förklarar den höga siffran för det året. Även under 2014 har det kommit in ansökningar från nya verksamheter som vill få ett godkännande som känd avsändare, dock i betydligt mindre omfattning än 2013. Med anledning av att antalet fattade beslut har minskat under 2014 jämfört med föregående år har även nedlagd arbetstid och kostnader minskat som en följd av detta. Den trendmässiga ökningen av såväl antal tillstånd som kostnader som sker över hela perioden beror dels på det ökade behovet av tillståndsprövning som en följd av nya EU-regler, dels på att fraktmarknaden har ökat i omfång. Ökningen ses både i form av nya aktörer och i att befintliga aktörer växer i storlek.

Markant ökning för verksamhet med obemannade luftfartyg

Utvecklingen på området obemannade luftfartyg (Remotely Piloted Aircraft Systems, RPAS) är stark och Transportstyrelsens tillståndsprövning, som endast omfattar kommersiell användning av obemannade luftfartyg, ökar markant och verkar hålla i sig. I samband med utvecklingen växer även olika utmaningar och frågeställningar fram. Bland det ständigt ökande antalet tillståndshavare finns förväntningar på att kunna flyga utan begränsningar i samma luftrum som övrig luftfart. Detta kräver att farkosterna certifieras men det finns ännu inte någon etablerad byggnorm. Vid utgången av 2014 fanns det 452 tillstånd för att bedriva verksamhet med obemannade luftfartyg i Sverige, vilket är en fördubbling jämfört med för ett år sedan.

Tillstånd för fjärrstyrd flygtrafikledningstjänst öppnar för ny marknad

Under 2014 har Transportstyrelsen godkänt en ansökan om tillstånd att tillhandahålla flygtrafikledningstjänst på Örnsköldsviks flygplats via fjärrstyrning från Sundsvalls flygplats. Tillståndet har rönt intresse internationellt och ett antal länder har besökt Sverige för att få information om konceptet. I samband med tillståndsprövningen har vi särskilt haft fokus på granskningen av sökandens riskbedömningar av funktionella system. Med funktionella system avses kombinationer av system, förfaranden och personal som samverkar på ett organiserat sätt för att utföra uppgifter.

Ärendet har öppnat för nya möjligheter när det gäller effektivisering av flygtrafiktjänsten i Sverige. Effektiviseringen kan bidra till minskade kostnader för leverantörer av flygtrafiktjänst och, som en följd, minskade kostnader för övrig luftfartsverksamhet. Konceptet ger även en möjlighet att tillhandahålla flygtrafikledningstjänst i ökad omfattning rent geografiskt med en ökad tillgänglighet som följd.

Bättre ansvarsfördelning genom harmoniserade EU-regler för flygoperatörer

Från och med slutet av 2014 ska flygoperatörer inom EU vara certifierade enligt förordning (EU) nr 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008. Det förberedande arbetet inom Transportstyrelsen och arbetet med att granska de svenska operatörerna så att alla flygoperatörer skulle få sina tillstånd enligt det nya regelverket i tid har varit mycket omfattande.

Det nya regelverket ger utrymme för en ökad samsyn mellan branschen och oss. Det beror på en tydligare ansvarsfördelning mellan flygoperatörerna och oss vad gäller säkerhetsarbetet. Flygoperatörer ska systematiskt identifiera de största riskerna i verksamheten och aktivt arbeta med att reducera dem. Genom att flygoperatörerna själva ska hantera riskerna har de bättre möjligheter att anpassa sina åtgärder utifrån den egna verksamhetens förutsättningar. Vårt arbete med att kontrollera att regelverket efterlevs verkar parallellt med systemet för säkerhetsledning hos varje flygoperatör.

3.2.5 Sjöfart

Det totala antalet beslut inom ramen för tillståndsprövningen på sjöfartsområdet har ökat under perioden. Det är inom behörigheter och certifikat som mängden ärenden har ökat mest.

Den totala kostnaden för verksamheten är lägre än tidigare år, vilket har lett till att den genomsnittliga kostnaden för tillståndsärenden inom sjöfart har minskat under perioden. Det beror delvis på pågående effektiviseringar såsom ett ökat inslag av semiautomatiserade beslut.

Tillståndsverksamheten kan framför allt kopplas till det transportpolitiska hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa. De personliga tillstånden säkerställer att den som är verksam inom sjöfarten har nödvändig kompetens, både vad det gäller praktisk och teoretisk erfarenhet.

De utvalda prestationerna rör de verksamheter inom tillståndsprövningen på sjöfartsområdet som är de mest representativa sett till antal och kostnader.

Tabell 5. Utveckling av prestationer 2012–2014 för tillståndsprövning inom sjöfartsområdet

Prestationer	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014
Prövning och ändring av lotsdispenser	505	493	313	4 577	5 019	4 244	9 063	10 181	13 559
Sjöfartsböcker	1 458	1 335	1 295	374	541	394	257	405	304
Behörigheter och certifikat	4 417	8 013	9 814	6 710	6 554	6 174	1 519	818	629

Väntad minskning av lotsdispensprövningar

Prestationen prövning och ändring av lotsdispenser omfattar beslut om nya, förnyade och kompletterande lotsdispenser. Antalet nya lotsdispenser har minskat något jämfört med 2013. Denna minskning beror främst på att giltighetstiden för lotsdispenser ändrades 2005 från 2 år till 3 år. Normalt sett så ökar antalet förnyelser de två efterföljande åren efter att giltighetstiden löpt ut. Det innebär att det är betydligt färre – nästan hälften så många – förnyelser av lotsdispenser som sker var tredje år.

Minskningen för utfärdade sjöfartsböcker planar ut

En sjöman måste ha en sjöfartsbok under sin tjänstgöring ombord då fartyget sysselsätts i internationell trafik. Sjöfartsboken, som är utformad som ett pass, är i de flesta länder en förutsättning för att sjömannen ska få lämna fartyget under hamnuppehåll. Det underlättar också påmönstring i länder som normalt har krav på visum, eftersom sjöfartsboken i många fall ersätter det kravet. Antalet utfärdade sjöfartsböcker har minskat stadigt under perioden. Skälet till detta går förmodligen att finna i den fortsatta oro som finns för minskad efterfrågan på svenskt manskap. Vi kan också konstatera att skolorna idag har ett lägre elevintag än tidigare vilket direkt påverkar antalet utfärdade sjöfartsböcker. Kostnaderna för sjöfartsböckerna var något lägre 2014 än för 2013.

Sänkta kostnader för hantering av behörigheter och certifikat

För att tjänstgöra i en befattning ombord på ett fartyg krävs att innehavaren har ett behörighetsbevis som visar i vilken befattning tjänstgöringen får ske, till exempel ett behörighetsbevis för att tjänstgöra som styrman. Sjömännen tilldelas ofta också olika ansvarsuppgifter som inte direkt har med fartygets framförande att göra, såsom att ansvara för sjukvården ombord. För att tilldelas den uppgiften krävs att den person som utses har ett certifikat som styrker att han eller hon har nödvändig utbildning. Antalet beslut inom prestationen behörigheter och certifikat har ökat under 2014 i jämförelse med

föregående år. Under 2014 nyutfärdades totalt 5 575 certifikat, vilket ska jämföras med 4 053 året innan. Det är alltså inom området certifikat som den stora ökningen skett. Skälet är att det under 2014 har förts in nya krav på innehav av certifikat i sjöfartskydd samt att många sjömän har börjat förnya sina nuvarande – inte tidsbegränsade – certifikat som en förberedelse för de nya internationella krav som kommer att bli obligatoriska den 1 januari 2017. Då införs bestämmelser om att de flesta certifikaten får vara högst 5 år för att vara giltiga. Den ökning i ärendemängden under perioden som har skett efter 2012 beror på att Transportstyrelsen från och med oktober 2012 övertog utfärdandet av de certifikat som tidigare har utfärdats av godkända utbildningsanordnare.

Kostnaderna för prestationerna behörigheter och certifikat har minskat i jämförelse med år 2012 och 2013, trots att betydligt fler tillstånd har utfärdats. Att detta kunnat ske beror på det effektiviseringsarbete som pågår, vilket bland annat skapat förutsättningar för semiautomatiserade beslut.

Ökad kvalitet i handläggning och beslut

2008 infördes ett ärende- och handläggningssystem för behörigheter, certifikat och mönstring (BUMS). Införandet av BUMS tillsammans med en rad e-tjänster innebär att resursbehoven löpande minskar. Det är nu tydligare för den som söker ett personligt tillstånd vilket underlag vi behöver för att kunna fatta beslut och det innebär färre behov av kompletteringar. Genom att använda mallar så långt det går blir besluten även mer enhetliga. Nedan redovisas enbart resultatet för 2013 och 2014 eftersom det av systemtekniska skäl inte går att få fram motsvarande värden för 2012. För år 2012 och tidigare har enbart en sammanslagen siffra för antalet kompletteringar, för både behörigheter och certifikat, kunnat redovisas.

Tabell 6. Genomsnittliga handläggningstider, behov av kompletteringar, andel beslut om avslag och antal ärenden på området behörigheter

Ärendetyp	Handläggningstider (i dagar)		Behov av kompletteringar		Andel beslut om avslag		Antal ärenden	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Personliga tillstånd – behörigheter	5,2	6,3	18,8 %	18,8 %	1,2 %	1,8 %	4 390	4 189
Personliga tillstånd – certifikat	4,6	5,0	3,9 %	3,3 %	0,2 %	0,6 %	4 158	5 625

De ökade handläggningstiderna för 2014 jämfört med tidigare beror på att Transportstyrelsen hanterat ett betydligt fler antal ärenden under 2014 men

med samma resurser som föregående år. Trots ökningen ligger handläggningstiden inom uppsatt mål.

Andelen ärenden som kräver kompletteringar av det totala antalet ärenden inom personliga tillstånd har minskat på området certifikat. Orsaken till de färre kompletteringarna är troligtvis att informationen om vad en ansökan ska innehålla har blivit tydligare tillsammans med utvecklade webbtjänster. För behörigheter är dock antalet kompletteringar oförändrat mot 2013. Att vi inte ser samma utveckling där som för certifikatansökningarna beror troligtvis på det nya regelverk som fick genomslag under 2014 (Manila-ändringarna till Standards of Training, Certification and Watchkeeping, STCW) som har bidragit till en osäkerhet om vad en ansökan ska innehålla.

Antalet beslut om avslag av det totala antalet ärenden inom personliga tillstånd har ökat i jämförelse med 2013. Det är trots det fortfarande få ärenden som leder till avslag: för behörigheter är det färre än 2 ärenden på 100 som leder till ett avslag och för certifikat är siffran lägre än 1 på 100. Att andelen avslag ökat under 2014 beror sannolikt också det på det nya regelverk, STCW, som har trätt i kraft och som har skapat en osäkerhet kring kraven för de olika behörigheterna och certifikaten.

Delegering till rederier att själva utfärda certifikat på området sjöfartskydd

Den 1 januari 2014 trädde nya internationella krav på certifikat i kraft som rör sjöfartskyddet ombord. Kravet omfattar samtliga anställda på fartyg som omfattas av International Ship and Port facility Security code (ISPS). Regelverket, som är antaget av det internationella sjösäkerhetsorganet (International Maritime Organisation, IMO) syftar till att skapa säkra transporter mellan hamnarna för passagerare och gods. Det behörighetsrelaterade kravet i ISPS berör cirka 8 000 svenska sjömän. Transportstyrelsen använder sig av en för ändamålet utvecklad webbplats, den så kallade utbildarwebben, och datasystemet BUMS och gav via dessa system svenska rederier en möjlighet att registrera och skriva ut certifikat för de sjömän som uppfyller kraven. Genom denna möjlighet kunde berörd personal hos rederierna snabbt få de certifikat de behöver och rederierna kunde spara in de kostnader de eller deras personal skulle ha haft om de hade behövt vända sig till myndigheten för att få de föreskrivna tillstånden. Genom att vi delegerar uppgifterna till rederierna bedömer vi att vi bidrar till det transportpolitiska funktionsmålet. Vi kommer i samband med ordinarie tillsyn av rederierna att kontrollera att denna möjlighet för rederier att utfärda certifikat har hanterats på rätt sätt. Tillvägagångssättet med delegeringen hade inte varit möjligt utan utvecklade webbtjänster, eftersom den internationella sjöfartsorganisationen IMO (International Maritime Organization) ställer krav på att certifikaten ska registreras och ha en enhetlig utformning.

3.2.6 Vägtrafik

Totala antalet beslutade tillståndsärenden inom vägtrafikområdet har minskat under perioden. Det stora antalet beslut under 2013 förklaras av att vi arbetade såväl med årets inflöde av körkortsärenden som ett stort antal gamla ärenden från tidigare år. Både totala kostnaderna och kostnader per fattat beslut har minskat jämfört med de tidigare åren. Förklaringen till detta är främst en omfördelning av it-kostnader, ett resultat av den så kallade vägtrafikregisterutredningen (VTR-utredningen). Det innebär att kostnader har styrts mot VTR-avgiften och registerhållning.

Inom vägtrafik redovisar vi prestationerna tillstånd för yrkesmässig trafik, körkortstillstånd, handledarskap, körkortstillstånd efter återkallelse och ingripanden. Valet av prestationer beror på att dessa verksamheter bidrar till att uppfylla det transportpolitiska funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynsmålet om säkerhet. För körkortstillstånden har vi förkortat hanteringen så att lämpliga sökande snabbare kan komma ut i trafiken. Samtidigt har vi genom återkallelser och ingripanden bidragit till att ta bort olämpliga förare från trafiken.

Tabell 7. Utveckling av prestationer 2012–2014 för tillståndsprövning inom vägtrafikområdet

Prestationer	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014
Yrkesmässig trafik	2 204	1 664	2 031	11 084	12 557	13 314	5 029	7 546	6 555
Körkortstillstånd ¹	258 842	245 287	252 433	60 808	57 328	52 580	235	234	208
Handledarskap	235 323	237 940	247 271	13 368	11 434	11 040	57	48	45
Körkortstillstånd efter återkallelse ²	10 686	10 106	10 866	24 563	18 520	16 984	2 299	1 833	1 563
Ingripanden ³	52 341	82 635	69 400	91 728	109 323	97 070	1 753	1 323	1 399

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

² I 2013 års antal ingick kategorin körkortstillstånd efter villkor alkoholås, som nu är flyttad till körkortstillstånd

³ Avser ärendetyperna ingripanden ej omhändertaget, ingripanden läkaranmälan och ingripanden omhändertaget.

Yrkesmässig trafik

Prestationen yrkesmässig trafik innefattar tillstånd att bedriva taxi-, buss- och godstrafik. Under 2014 ökade antalet fattade beslut i jämförelse med 2013. Även de totala kostnaderna har ökat men eftersom ökningen av antal ärenden är större än för de totala kostnaderna så har kostnaden per beslut minskat.

Körkortstillstånd och handledarskap på normalnivå volymmässigt

Körkortstillstånden avser olika typer av tillstånd. Grupp I gäller för moped, motorcykel och personbil. Grupp II gäller lastbilar och grupp III gäller buss. Handledarskap gäller tillstånd om att bli godkänd för handledning vid övningskörning. Körkortstillstånd efter återkallelse gäller tillstånd att få ett nytt körkort efter att körkortet varit återkallat.

Under perioden 2012-2014 såg vi variationer i antal fattade beslut på körkortstillstånd, handledarskap och körkortstillstånd efter återkallelse som avspeglade variationer i inflödet. Vi bedömer att variationerna i volymerna på prestationerna ligger på en normalnivå. Kostnaderna per beslut har minskat för samtliga prestationer, vilket främst beror på lägre kostnader för konsultläkare och färre handläggare.

Färre antal ingripanden

Om en person gör sig skyldig till vissa brott och förseelser i trafiken, kan hen få körkortsbehörigheten återkallad av Transportstyrelsen. Polisen kan även ta körkortet direkt på plats vid trafikbrott. Ett ingripandeärende gäller beslut om personer ska få sina behörigheter återkallade eller inte. Ett återkallande är baserat enligt regelverket på specifika återkallelsepunkter. För ingripandena såg vi en väsentlig nedgång i antal fattade beslut jämfört med 2013. Det stora antalet beslut 2013 berodde på att vi då utöver årets inflöde av körkortsärenden arbetade med ett stort antal gamla ärenden. De fattade besluten för ingripanden resulterade i 34 352 återkallade körkort vilket är en minskning med nästan 13 procent jämfört med 2013. Den vanligaste orsaken till en körkortsåterkallelse är det som kallas "en väsentlig överträdelse". En väsentlig överträdelse är vanligtvis en kraftig hastighetsöverträdelse men kan också vara till exempel en rödljuskörning, brott mot väjningsplikt eller trafikfarlig användning av mobiltelefon. Minskningen av antalet återkallade körkort jämfört med 2013 ligger i linje med att det också är färre antal fattade beslut om ingripanden. Antalet återkallade körkort för 2014 pekar på en stabil nivå även om en viss variation mellan åren är naturlig.

Kostnaderna har minskat till följd av färre antal fattade beslut och kostnader per beslut ligger på ungefär samma nivå som 2013.

Godkännande av vägtunnlar

Transportstyrelsens har godkänt Trafikverkets tunnelanläggning Norra länken i Stockholm, som är den första i Sverige som godkänts enligt lag. Anläggningen är komplex och godkännandet avser första etappen av totalt 3 etapper. Etapp 2 och etapp 3 beräknas godkännas och driftsättas 2015 respektive 2016.

Utvärdering av Transportstyrelsens övertagande av körkortsverksamheten

I slutet av 2014 publicerade Statskontoret en utvärdering av reformen om Transportstyrelsens övertagande av körkortsverksamheten från länsstyrelserna. I rapporten framgår det att förutsättningarna för enhetlig rättstillämpning uppnåtts och att allmänhetens möjlighet att komma i kontakt med ansvarig myndighet har förbättrats. Däremot konstaterar de att reformen var dåligt förberedd och att vi fram till 2013 hade problem med långa handläggningstider. Inte heller minskade kostnaderna som prognostiserats utan tvärtom ökade.

Handläggningstider

Tabellen nedan redovisar medelvärden för beslutade ärenden under respektive år. Under 2014 mätte vi även genom stickprov hur variationen såg ut. Generellt såg vi då att 80–90 procent av ärendena hade relativt korta handläggningstider, och att det var de sista 10–20 procenten som stack ut med avvikande långa tider. Dessa medverkade till att höja de genomsnittliga tiderna påtagligt. Som referens visar vi därför för 2014 även mediansiffror (mittvärden som kompenserar för snedfördelningar). Motsvarande stickprov från tidigare år saknas.

Siffrorna för stickprov nedan bygger på senast uttagna stickprov under 2014. Stickprovet för körkortstillstånd grupp I sticker ut med längre handläggningstid än genomsnittet för året. Detta beror på att stort antal gamla ärenden av denna typ avslutades under december.

Tabell 8. Genomsnittliga handläggningstider (i dagar) för olika representativa ärenden

Ärendetyp	Tid 2012	Tid 2013	Tid 2014	Mediantid stickprov 2014	Antal ärenden 2012	Antal ärenden 2013	Antal ärenden 2014
Handledarskap	41	36	35	16	235 323	237 940	247 142
Körkortstillstånd grupp I	37	28	28	32	236 069	219 606	226 486
Ingripanden, ej omhändertaget	392	151	96	84	29 279	58 852	48 567
Ingripanden, omhändertaget	141	137	124	42	23 062	23 783	20 833
Körkortstillstånd, efter återkallelse	166	140	132	111	10 686	10 106	10 866

Sedan övertagandet av körkortsverksamheten från länsstyrelserna har handläggningstiderna för både handledarskap och körkortstillstånd grupp I minskat. För 2014 visade dessa ärendetyper samma genomsnittstider som 2013. Vi bedömer att variationerna i volymer under 2013-2014 låg på en

normalnivå. Om nuvarande regelverk och teknik utvecklas vidare tror vi att de genomsnittliga handläggningstiderna kommer att fortsätta förbättras. Vi tror då att snedfördelningen bland ärendena kan minska. Medelvärden och medianvärden för handläggningstid kommer då att kunna stämma överens bättre.

Den genomsnittliga handläggningstiden för utredningsärenden av typerna ingripanden och körkortstillstånd efter återkallelse har kontinuerligt sänkts under perioden. Vi bedömer att genomsnittstiderna 2014 ungefär motsvarar normalnivåerna, och att utvecklingen från 2013 mest beror på ett förbättrat arbetssätt genom processförbättringar. Vi kommer att fortsätta att utveckla arbetssätt och processer, nu närmast med särskilt fokus på det manuella arbetet. Vår bedömning är att detta kommer att avspeglas både i lägre kostnader och förbättrade normalnivåer för handläggningstid.

Tabell 9. Andel och antal enbart automathandlagda tillståndsärenden inom körkort 2012–2014

Andel 2012	Andel 2013	Andel 2014	Antal 2012	Antal 2013	Antal 2014
46 %	50 %	52 %	339 230	382 901	362 547

Andelen enbart automathandlagda ärenden fortsatte att öka, medan antalet minskade. Vi bedömer att ökningen av automatiseringsgrad främst berodde på ökad användning av e-tjänster, till exempel våra tjänster för digitala ansökningar och intyg.

Med nuvarande regelverk (Lagen om vägtrafikregister 2001:558) och teknik bedömer vi att gränsen för ytterligare möjlig automatisering närmar sig. Vi tror att ytterligare automatisering kan ske efter vidareutveckling av både teknik och regelverk.

Tabell 10. Andel enbart automathandlagda ärenden 2012–2014 för representativa typer av körkortsärenden

Ärendetyp	Andel 2012	Andel 2013	Andel 2014
Handledarskap	74 %	79 %	82 %
Körkortstillstånd grupp I	57 %	56 %	60 %
Ingripanden, ej omhändertaget	0 %	0 %	0 %
Ingripanden, omhändertaget	0 %	1 %	0 %
Körkortstillstånd, efter återkallelse	0 %	0 %	0 %

Automatiseringen var mycket olika för olika ärendetyper – allt från högvolymsärenden med över 80 procent automatiseringsgrad till rena utredningsärenden utan någon automatisering. Med högvolymsärenden menar vi ärendetyperna handledarskap och körkortstillstånd grupp I. Dessa ärendetyper stod för det dominerande antalet ärenden, som oftast inte behövde

någon manuell utredningsinsats. Vi bedömer att en anledning till den något lägre siffran för körkortstillstånd grupp I är att dessa lite oftare än handeldarskap har behov av viss manuell utredningsinsats.

Tabell 11. Telefoni för körkort. Jämförelse 2012–2014

Mått/period	2012	2013	2014
Anrop per år	1 377 335	885 791	824 002
Besvarade per år	712 063	794 223	776 806
Besvarandegrad ²	52 %	90 %	94 %
Medelväntetid (minuter)	06:17	02:35	02:50

Både antalet anrop och besvarade samtal i telefonin minskade jämfört med 2013, vilket avspeglade minskningen av det totala antalet ärenden (se tabell 2) och kortare handläggningstider (se tabell 10). Besvarandegraden ökade och medelväntetiden visade stabilitet, kopplat till förbättrat arbetssätt. Vi bedömer att den positiva utvecklingen även berodde på lägre personalomsättning, ökad kompetensutveckling med egen personal och ökad användning av e-tjänster.

3.3 Tillsyn

Följande gäller för Transportstyrelsens tillsyn:

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

3.3.1 Verksamhetens utveckling

Myndighetens tillsynsverksamhet för 2014 fortsätter att öka, såväl antalet tillsyner som kostnader. Totalt utgör kostnaderna för tillsyn 18 procent av myndighetens totala verksamhetskostnad. Ytterligare analys av utvecklingen finns för respektive trafikslag.

² Antal besvarade anrop i förhållande till totalt inkomna anrop.

Tabell 12. Tillsyn 2012–2014

Trafikslag	Antal tillsyner			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014
Järnväg	246	380	343	22 907	28 466	35 969	93 119	74 910	104 865
Luftfart	2 607	2 370	3 809	209 331	204 623	229 022	80 296	86 339	60 127
Sjöfart	4 088	4 280	4 568	74 407	74 589	83 673	18 201	17 427	18 317
Vägtrafik	4 579	5 727	4 976	105 457	113 817	98 675	23 031	19 874	19 830
Summa	11 520	12 757	13 696	412 102	421 494	447 339	35 773	33 040	32 662

3.3.2 Trafikslagsövergripande aktiviteter

Transportstyrelsens riskbaserade tillsyn kan utföras på flera olika sätt, exempelvis genom att tillämpa olika tillsynsfrekvens mot olika tillsynsobjekt utifrån en bedömning av deras riskbidrag eller genom att genomföra tillsyner med olika omfattning och innehåll. Tillsyner omfattas i regel även av internationella krav vilket gör att möjligheten till anpassningar och riskbaserad varierar mellan olika tillsynsområden. Vi tog under 2014 fram en riktlinje för riskhantering och riskbaserad tillsyn. Metodiken i riktlinjen bygger till stor del på de etablerade arbetsätt som luftfartsverksamheten har tillämpat under flera år. Arbetet med riskhantering och riskbaserad tillsyn ska kunna tillämpas med hänsyn till alla målsättningar som omfattas av det transportpolitiska målet. Genom att vårt arbete sker utifrån riskbedömningar skapas förutsättningar för att vi tidigt ska kunna identifiera riskområden och snabbt vidta åtgärder på de områden eller i de frågor där behovet är som störst. På sikt förväntas arbetsättet bidra till förbättrad tillgänglighet, ökad trygghet, bättre miljö och ökad hälsa inom transportområdet.

Under 2014 fastställdes en riktlinje med övergripande mål för bedömning av säkerhetskultur vid tillsyn inom alla trafikslag. Riktlinjen är en del i det utvecklingsarbete som Transportstyrelsen driver för att uppnå en enhetlig och systematisk bedömning av säkerhetskultur i myndighetens tillsynsverksamhet. Detta är viktigt eftersom en god säkerhetskultur hos verksamhetsutövarna är en förutsättning för en hög säkerhet i transportbranschen. Bedömning av säkerhetskultur blir därmed en viktig indikator i Transportstyrelsens tillsyn. Detta är också i linje med myndighetens tillsynsstrategi, som anger att tillsyner ska vara proaktiv och tillföra en hög säkerhetskultur hos våra tillståndshavare som tar ett väl avvägt eget ansvar.

3.3.3 Järnväg

Antalet slutförda tillsyner på järnvägsområdet har minskat 2014 jämfört med 2013. Anledningarna är främst att tillsyner inte kunnat avslutas på grund av att företagen inte åtgärdat funna avvikelser och att fler revisioner

har utförts på plats, vilket är mer resurskrävande och lett till ökade kostnader jämfört med 2012 och 2013. Vi har även genomfört fler omfattande tillsyner under 2014 än 2013.

De utvalda prestationerna rör de tillsynsverksamheter som är bland de mest resurskrävande. Tillsynen inom järnvägsområdet bidrar till att uppfylla de transportpolitiska hänsyns- och funktionsmålen.

Tabell 13. Prestationer tillsynsverksamhet inom järnvägsområdet

Prestationer	Antal tillsyner			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014
Säkerhetstillsyn mot infrastrukturförvaltare	98	90	112	9 011	10 743	14 372	91 951	119 367	128 321
Säkerhetstillsyn mot järnvägsföretag	84	124	126	8 589	8 544	13 429	102 247	68 903	106 579

Vid säkerhetstillsyn mot infrastrukturförvaltare uppmärksammas brister

En genomgående analys av inrapporterade urspårningar på järnväg indikerade brister i rutinerna hos Trafikverkets trafikledning som styr och leder tågtrafiken. Det föranledde att tillsynsverksamheten planerades om och inriktades mot trafikledningens säkerhetsstyrning. Flera brister framkom om hur Trafikverket agerar vid anmälningar om skador på spåranläggningen. Dessutom framkom det att de olika trafikledningarna i landet inte hade ett enhetligt arbetssätt.

Den omplanerade tillsynsverksamheten ledde till fler och mer omfattande insatser. Därför har både den totala kostnaden och kostnaden per tillsyn ökat jämfört med 2013.

Med anledning av de urspårningar som inträffat fick Transportstyrelsen ett regeringsuppdrag att se över om tillsynen kunde bli effektivare och vid behov skärpas när det gäller underhåll. Vi valde att utöka uppdraget till att gälla hela tillsynsverksamheten inom järnväg inklusive spårväg och tunnelbana. Översynen ledde till 20 förbättringspunkter som nu håller på att inarbetas i verksamheten. Åtgärderna förväntas leda till att tillsynen blir effektivare.

Säkerhetstillsyn mot järnvägsföretag

Under 2014 har Transportstyrelsen genomfört ett antal tematillsyner mot järnvägsföretag. Det innebär att tillsynen har begränsats till ett visst område där revisionen har kunnat gå på djupet. Temaområdena under 2014 var in-

terna revisioner, kontroller av entreprenörer, kompletterade intyg och förarens regelbok.

Antalet tillsyner för 2014 är i nivå med 2013. Dock har kostnaderna ökat under 2014 jämfört med 2013 och det beror på att ett flertal omfattande tillsyner har påbörjats under 2014 men kommer att avslutats under 2015. Det leder till en högre kostnad per tillsyn jämfört med 2013.

Europeiska järnvägsbyråns revision av Transportstyrelsen

Den 1 oktober 2013 inledde Europeiska järnvägsbyrån (ERA) en revision av Transportstyrelsen. Revisionen pågick till och med november 2014. Syftet med revisionen var att se hur Sverige och myndigheten har implementerat säkerhetsdirektivet 2004/49, närmare bestämt hur vi arbetar med tillstånd och tillsyn mot järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare samt hur vi hanterar godkännandeprocessen av järnvägsfordon. Revisionsresultatet visade att vi har implementerat säkerhetsdirektivet väl och den tillsyn som bedrivs lyftes särskilt upp som ett gott exempel. Vi rekommenderades att arbeta vidare med metoder för processutveckling för att ytterligare förbättra processen.

3.3.4 Luftfart

Det totala antalet utförda tillsyner på luftfartsområdet har ökat under perioden. Att ökningen 2014 är så pass markant jämfört med 2013 beror på att antalet för 2014 inkluderar tillsynsaktiviteter på området luftvärdighet som rör delegerad verksamhet. Dessa tillsyner som inte har redovisats tidigare år redovisas nu för att ge en rättvisande bild av hela tillsynsverksamheten. Den enskilt största kostnadsökningen står medlemsavgiften till den europeiska organisationen Eurocontrol för. Kostnadsökningen beror också på att ett nytt europeiskt regelverk har införts på det flygoperativa området, vilket har fått som följd att vi har behövt lägga mer tid på tillsyn inför konverteringen av de befintliga flygoperativa tillstånden.

Tillsynen inom luftfart är företrädesvis riskbaserad men den utförs även periodiskt i enlighet med flera europeiska krav på olika områden inom luftfarten. Tillsynen sker även i ökad omfattning mot basis av funktionsbaserade krav, som i sin tur ger större utrymme för tillståndshavarna på luftfartsområdet att välja hur de ska uppfylla kraven. Tillsynen är primärt utformad för att bidra till att uppfylla målet om ett säkert transportsystem.

De utvalda prestationerna i tabellen nedan representerar dels den mest omfattande tillsynsverksamheten på luftfartsområdet sett till tidsåtgång och kostnader, dels den växande verksamheten som är tillsyn på området luftfartsskydd. Den senare kategorin omfattar tillsyn över godkända avsändare, som är ett relativt nytt regelverk. Prestationen i sin helhet bidrar till att

säkerställa att de många olika tillståndshavarna på området luftfartsskydd uppfyller kraven på ett tillfredsställande sätt.

Tabell 14. Prestationer tillsynsverksamhet inom luftfartsområdet

Prestationer	Antal tillsyner			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014
Tillsyn av flygoperatörer	78	236	305	26 080	21 418	22 693	334 359	90 754	74 405
Tillsyn luftfartsskydd	87	271	151	7 089	7 798	7 338	81 483	28 775	48 595

Färre flygoperatörer och nya europeiska regler

Prestationen tillsyn över flygoperatörer omfattar tillsyn riktad mot det flygoperativa tillståndet som rör säkerhetskraven, tillsyn av den operativa licensen som innebär granskning av flygoperatörens ekonomiska förutsättningar och tillsyn av flygoperatörens tillstånd mot krav som rör luftfartsskydd.

Antalet tillsyner av flygoperatörer har ökat till följd av att vi arbetar i standardiserade system och hinner med mer tillsyn som en följd av detta. Dessutom har en utökad tillsyn av samtliga flygoperativa tillstånd skett i samband med övergången till ett nytt europeiskt regelverk, förordning (EU) nr 965/2012, som innehåller krav på när och i vilken omfattning tillsynen ska genomföras. Under 2014 har 2 flygoperativa tillstånd återkallats slutligt. Den operativa licensen ska säkerställa att flygoperatören har ekonomiska förutsättningar att driva verksamheten och kraven har därmed en koppling till det transportpolitiska funktionsmålet om tillgänglighet: man vill till exempel minska risken för att passagerare ska bli strandade någonstans och få svårt att ta sig hem på grund av att flygoperatören de har rest med har gått i konkurs. Sedan ett par år tillbaka är tillsynen av de operativa licenserna riskbaserad och det innebär att vi gör en bedömning av vilka flygoperatörer som ska prioriteras i tillsynen. Under 2014 har 8 operativa licenser återkallats på grund av att flygoperatören inte har uppfyllt kraven. Genom att tillämpa riskbaserad tillsyn har vi kunnat omfördela våra resurser på de flygoperatörer som har prioriterats i tillsynsarbetet.

Fler tillståndshavare inom luftfartsskydd innebär att behovet av tillsyn ökar

Prestationen tillsyn inom luftfartsskydd samlar tillsynsverksamhet av en mängd olika verksamheter och tillståndshavare, såsom flygplatser, svenska och utländska flygföretag, flygtrafiktjänst, fraktagenter, postföretag, cateringföretag, instruktörer som utbildar säkerhetspersonal, validerare, kända avsändare och organisationer som bedriver verksamhet med sprängämneshundar inom luftfartsskyddet (EDD-företag). En av förutsättningarna för att det internationella system som har utformats på området ska kunna för-

hindra terroråd är att varje aktör uppfyller ställda krav och att tillsynen säkerställer att så sker.

Antal tillsynsobjekt på området har ökat eftersom antalet verksamhetsutövare har växt, främst inom fraktområdet, och den Europeiska kommissionen ställer krav på Transportstyrelsen att genomföra fler tillsynsaktiviteter för att säkerställa en god skyddsnivå. Trots en ökning av antalet verksamhetsutövare har resursbristen för tillsynsarbete under 2014 inneburit att vi har fått skjuta upp planerad tillsyn. Det har resulterat i ett minskat antal tillsyner och en ökad kostnad per tillsyn.

Analysarbete som underlag för tillsynen på luftfartsområdet

Genom arbete i ett analysforum på luftfartsområdet bevakar Transportstyrelsen 10 säkerhetsnyckeltal, varav 9 betraktas som kvantitativa och 1 som kvalitativt. Nyckeltalen är antal förekomster av rapporterade händelser, olyckor, allvarliga tillbud, omkomna, allvarligt skadade, avåkning av bana, intrång på bana, luftrumsintrång, laserhändelser samt kvalitetssystem, ledningsfunktion och säkerhetskultur. Vi har under 2014 vidtagit ett antal åtgärder som en följd av utvecklingen av några av säkerhetsnyckeltalen.

För antal rapporterade händelser ser vi en ökning med 16 procent under 2014 jämfört med 2013. Justerat för de luftfartsskyddsrelaterade rapporterna, som hanteras i samma dataprogram som övrig rapportering sedan maj 2013, motsvarar ökningen 12 procent. Ökningen bedöms framför allt bero på Transportstyrelsens kontinuerliga återkoppling till branschen (genom branschmöten, webbsidor och publikationer), det ökade sekretesskyddet för rapportören i lagstiftningen samt att den rapportering som kan ske via webbformulär har förenklats.

För intrång på bana, som innebär att någon har taxat ut eller landat på banan utan tillstånd från trafikledning, överskreds det uppsatta målvärdet under 2013. Det överskridna målvärdet har föranlett att vi under 2014 har genomfört en fördjupad analys av de inträffade händelserna. Analysen avslutades med ett antal rekommendationer vars syfte är att ge information om möjliga riskreducerande åtgärder till det förebyggande flygsäkerhetsarbetet. Det är sedan upp till respektive organisation att, med utgångspunkt från sina aktuella förutsättningar, avgöra vilka åtgärder som bör genomföras.

Laserhändelser innebär att privatpersoner använder så kallade handhållna laserpekare och riktar dessa mot luftfartyg. Det kan få till följd att besättningens synmöjligheter påverkas negativt, och i värsta fall kan det även skada synen hos drabbade piloter. Även andra transportslag som buss och tåg är drabbade. Sedan den 1 januari 2014 är det förbjudet att utan tillstånd från Strålsäkerhetsmyndigheten hantera laserpekare över 5mW (laserklass 3R, 3B eller 4). Antalet laserhändelser inom luftfarten har minskat under

2014. Den nya lagen har sannolikt bidragit till den minskningen. I samband med tillsynsaktiviteter för vi en dialog med tillståndshavarna om riskfaktorer med koppling till laserhändelser och vilka säkerhetshöjande åtgärder som operatörerna vidtar, exempelvis att tillhandahålla glasögon för alla piloter som skydd mot laserstrålar.

3.3.5 Sjöfart

Det totala antalet utförda tillsyner på sjöfartsområdet är högre än de två föregående åren. Ökningen utgör en naturlig variation som uppstår som en följd av tillsynsperiodiciteten. Kostnaderna är högre jämfört med tidigare främst som en följd av omstruktureringskostnader och en tillfälligt högre kostnad för databaslicenser. Omstruktureringskostnaderna beror på att verksamheten har anpassats efter den ökade utflaggningen av svenska fartyg.

De utvalda prestationerna rör de tillsynsverksamheter som är de mest resurskrävande. Tillsynen inom sjöfartsområdet sker mot och på basis av nationella och internationella regler om säkerhet, miljö och arbetsmiljö och en stor del av reglerna är riktade mot själva fartygen och verksamheten på dem. Transportstyrelsens arbete på området bidrar därmed främst till att uppfylla de transportpolitiska hänsynsmålen om säkerhet, miljö och hälsa.

Tabell 15. Prestationer tillsynsverksamhet inom sjöfartsområdet

Prestationer	Antal tillsyner			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014
Tillsyn av hamnar	324	117	121	2 806	2 107	3 316	8 660	18 009	27 404
Tillsyn av rederier	95	145	141	1 343	704	1 106	14 137	4 855	7 844
Tillsyn av fartyg	2 231	2 727	3 081	35 688	40 693	44 074	15 996	14 922	14 305

Antalet tillsyner inom prestationen tillsyn av hamnar förväntas ha motsvarande volym under de närmast kommande åren. Ärendena har dock varit mer komplexa och krävt resor i större omfattning än tidigare år varför kostnaden per ärende har ökat.

Antalet tillsyner inom prestationen tillsyn av rederier är i stort sett oförändrat över perioden och ligger bara något under de planerade. Kostnaderna uppvisar dock en större variation än antalet och beror på att ärendena har krävt större engagemang än tidigare år.

Antalet tillsyner inom prestationen tillsyn av fartyg består av ett flertal olika aktiviteter som riktas mot olika typer av objekt. En ökning jämfört med 2013 kan noteras, varav merparten beror på periodiskt återkommande till-

synsaktiviteter i form av så kallad SE-besiktning, som är en sorts sjövärdighetsbesiktning, och de bristbesiktningar som följer på denna tillsynsaktivitet. De båda tillsynsaktiviteterna följer samma mönster sett över en 5-årsperiod och ökningen under 2014 är därmed normal. Kostnadsökningen är främst hänförlig till den omstrukturering som skett inom verksamheten.

Tillsyn av utlandsflaggade fartyg genom hamnstatskontroll

Tillsynen av utländska tillsynsobjekt sker genom hamnstatskontroll enligt direktiv 2009/16/EG (hamnstatskontrolldirektivet) och en mellanstatlig överenskommelse mellan 27 länder, Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. Enligt dessa två rättsakter ska Sverige utföra inspektioner på vissa fartyg med utländsk flagg som anlöper svenska hamnar enligt en urvalsmodell. Modellen riktar in sig på fartyg med olika prioritet (Prio I och Prio II) och olika risknivåer (normalrisk och högrisk) till ett antal som motsvarar den kvot som Sverige tilldelas.

Under 2014 genomfördes tillsyner på 468 av tilldelade 496 fartyg eller en andel av 94 procent. Av de 468 tillsynerna var 111 tillsyner av Prio I-fartyg (av 143 möjliga). Av de 32 missade Prio I-fartygen var 27 sådana som enligt regelverket får räknas bort, vilket ger ett netto av missade tillsyner motsvarande 3,5 procent. Regelverket tillåter 10 procent missade tillsyner. Inga av de missade tillsynerna gällde fartyg med risknivån högrisk. Antalet tilldelade fartyg ska ställas i relation till antalet anlöp till svenska hamnar som under senare år har minskat. Färre anlöp medför färre fartyg att utöva tillsyn över. Det är en anledning till att den tilldelade kvoten inte uppfylls.

Transportstyrelsens arbete inom hamnstatskontroll har under 2014 lett till 6 nyttjandeförbud, som är den mest ingripande åtgärden när ett fartygs resa förbjuds.

Analysarbete som underlag för tillsynen på sjöfartsområdet

Inom ramen för ett analysforum på sjöfartsområdet pågår ett löpande arbete inom Transportstyrelsen med att analysera trender och områden som är av intresse för tillsynen. Analysarbetet sker bland annat genom att vi följer upp ett antal nyckeltal. Dessutom gör vi sjösäkerhetssammanställningar för internt och externt bruk. Sju säkerhetsnyckeltal bevakas, däribland antal rapporterade olyckor, antal rapporterade tillbud, antal omkomna och antal skadade samt nyckeltal som rör förrättningsstid och information från det internationella systemet med hamnstatskontroller. Olyckor delas in i personolyckor och sjöolyckor samt typ av olycka. Inom området fritidsbåtar följer vi antalet omkomna och skadade samt andelen alkoholrelaterade dödsfall.

Information om tillbud är ett viktigt underlag för vårt förebyggande säkerhetsarbete där vi analyserar trender för att åtgärder ska kunna vidtas innan

en olycka inträffar. Under 2014 kom det in rapporter om 23 tillbud till Transportstyrelsen. Det är en ökning av rapporteringen jämfört med tidigare år men långt ifrån den nivå som skulle vara önskvärd med hänsyn till analysarbetet. En analys av olycksbenägenheten inom olika verksamheter visar inte på någon tydlig trend men man kan utläsa att det oftast rapporteras något fler olyckor per fartyg för passagerarfartyg och torrlastfartyg. Rapporteringen från fiskefartyg och övriga fartyg är den minst omfattande. Analysen visar också att på större fartyg rapporteras betydligt fler olyckor, räknat per fartyg. Det är sannolikt att det inträffar minst lika många olyckor med de mindre fartygen och att underrapporteringen därmed är betydande.

3.3.6 Vägtrafik

Det totala antalet tillsyner inom vägtrafikområdet har minskat under 2014 jämfört med 2013 och kostnaderna följer samma utveckling.

De utvalda prestationerna rör tillsynsverksamheter med stort intresse från samhället. Verksamheten bidrar till att uppfylla de transportpolitiska hänsyns- och funktionsmålen.

Tabell 16. Prestationer tillsynsverksamhet inom vägtrafikområdet

Prestationer	Antal tillsyner			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014
Förarutbildning	1 363	1 678	1 247	28 672	26 494	21 561	21 036	15 789	17 291
Kör- och vilotider (Företagskontroller)	101	117 ¹	158	22 067	25 752	31 022	218 485	220 103	196 339

¹Antalet företagskontroller har korrigerats avseende 2013 eftersom polisärenden togs med i antalet.

Tillsynen av förarutbildning har påvisat brister

När det gäller tillsyn inom området förarutbildning, har Transportstyrelsens fokus legat på introduktions- och trafikskoleutbildning. Orsaken till det är att vi fått indikationer på att utbildningarna inte genomförs i enlighet med gällande föreskrifter. Indikationerna består främst av inkomna synpunkter och klagomål från medborgare som genomgått utbildning.

Cirka hälften av tillståndshavarna för introduktionsutbildning för privat övningskörning för förarbehörighet B har uppvisat brister och fått upprätta åtgärdsprogram, vilket inneburit en uppföljande tillsyn. Den vanligaste bristen har visat sig vara att tillståndshavaren inte följer sin undervisningsplan som ligger till grund för tillståndet, och det har medfört att de deltagande inte fått möjlighet att uppnå de ur trafiksäkerhetssynpunkt viktiga kursplanemål som Transportstyrelsens föreskrifter anger. Vid den

uppföljande tillsynen har vi konstaterat att merparten av tillståndshavarna har åtgärdat bristerna. I de fall bristerna inte åtgärdats kan vi komma att ta beslut om fortsatt tillsyn eller om att återkalla tillståndet. Tillståndshavarna har genom vår tillsyn fått en genomlysning av sin utbildning och utifrån konstaterade iakttagelser kunnat kvalitetshöja utbildningen. För den som påbörjar sin körkortsutbildning är det viktigt. Vi har redovisat utfallet av tillsynen för branschorganisationerna i syfte att arbeta förebyggande, vilket på sikt förväntas leda till en högre regelefterlevnad.

Antalet tillsyner 2014 har minskat i jämförelse med 2013 på grund av att resurser har omprioriterats till tillsyn av förarprovning.

Målet för tillsyn av kontrollarbetsdagar för kör- och vilotider har uppnåtts

Kontroll av kör- och vilotider ska göras både på vägarna och hos företagen på sådant sätt att de varje år täcker minst 3 procent av arbetsdagarna för de förare av fordon som omfattas av regelverket. Av dessa kontroller ska minst 50 procent ske hos företagen. För tillsyn hos företagen har vårt mål om cirka 264 000 kontrollerade arbetsdagar uppnåtts. Under 2014 har vi kontrollerat 290 744 arbetsdagar. Motsvarande siffra för 2013 var 112 655 arbetsdagar.

Antalet företagskontroller under 2014 har ökat något jämfört med 2013. Målet är att efterlevnaden inom kör- och vilotidsområdet ska förbättras under kommande år genom effektiva och precisare kontroller.

Utgångspunkter är att kontrollerna ska bidra till en sund konkurrens inom transportnäringen, öka trafiksäkerheten och ge förarna en god social situation.

Förarprovningen kvalitetssäkras

Under 2014 har fokus legat på tillsynen över förarprovning. Anledningen är 3:e körkortsdirektivet som tydliggjort kravet på årlig tillsyn, där området förarprovningen kvalitetssäkras. Det har inneburit att Transportstyrelsen färdigställt rutinbeskrivningar och genomfört kompetensutveckling inom förarprovningen. Tillsynen har resulterat i att förarprövarorganisationerna har reviderat och uppdaterat sina förarprövare på provinnehåll, dokumentation och rutiner för rapportering av förarprov.

3.4 Registerhållning

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

3.4.1 Verksamhetens utveckling

Det totala antalet registreringar och avregistreringar har minskat under 2014 jämfört med 2013 men ökat jämfört med 2012. Den totala kostnaden för verksamheten ökat under perioden och utgör 52 procent av myndighetens totala verksamhetskostnad. Ökningen finns inom vägtrafik. Ytterligare analys finns inom respektive trafikslag.

Tabell 17. Registerhållning 2012–2014

Trafikslag	Antal registreringar och avregistreringar			Total kostnad (tusen kronor)		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014
Järnväg	431	1 115	456	5 536	3 820	2 437
Luftfart	283	201	189	4 913	4 602	3 801
Sjöfart	397	399	364	13 945	14 632	13 823
Vägtrafik	697 406	796 308	726 201	1 052 723	1 129 196 ¹	1 266 195
Summa	698 517	798 023	727 210	1 077 118	1 152 249	1 286 256

¹ Färdskrivarkort har 2014 omklassificerats från tillstånd till registerhållning. Jämförelsesiffrorna för 2013 har justerats. 2012 var färdskrivarkort klassificerat som registerhållning.

3.4.2 Trafikslagsövergripande aktiviteter

Under 2014 har Transportstyrelsen fortsatt arbetet med olika aktiviteter som verkar trafikslagsövergripande. De aktiviteter som vi haft störst fokus på är e-tjänsterna.

Vi har tagit fram en lösning för att hantera e-postbekräftelse i e-tjänster. Lösningen gör att användaren av en e-tjänst kan få bekräftelse på sitt genomförda ärende via e-post.

3.4.3 Järnväg

Kostnaderna för järnvägsverksamheten minskade 2014 jämfört med 2013. Den främsta anledningen är minskade it-kostnader.

Fler anmälningar om ändringar i registret för järnvägsfordon kommer in och antalet fordon som ställs av tillfälligt ökar. Den 31 december 2014 fanns 15 965 (16 702) godkända fordon i fordonsregistret. Under året har 341(460) stycken fordon skrotats och 115 (655) stycken nya fordon registrerats som godkända i registret. Även om antalet nya godkända fordon i registret är relativt lågt, har det administrativa arbetet med registret ökat på grund av många förfrågningar som rör förändringar av olika egenskaper på redan godkända fordon. Det gäller förändringar som inte påverkar själva godkännandet av fordonen.

3.4.4 Luftfart

Kostnaderna för luftfartsverksamheten minskade 2014 jämfört med 2013. En anledning till de minskade kostnaderna är att luftfartygsregistret och inskrivningsregistret för luftfartyg bär en mindre andel av it-gemensamma kostnaderna än föregående år.

Under 2014 nyregistrerades 90 (101) luftfartyg och 99 (100) avregistrerades, vilket innebär att antalet registrerade luftfartyg i Sverige har minskat något. Den 31 december 2014 fanns det 3 068 (3 077) luftfartyg registrerade i luftfartygsregistret varav något fler var luftvärdiga, 1 801, jämfört med 2013 (1 795). Transportstyrelsen har hanterat 464 (522) ärenden i luftfartygsregistret.

I inskrivningsregistret har antalet luftfartyg med inskrivna rättigheter minskat från 821 till 797. Vi har hanterat 266 (336) ärenden i inskrivningsregistret.

Vi har medverkat som experter i den utredning som syftar till att utreda om Sverige ska tillträda konventionen om internationella säkerheter i flyttbar egendom, Kapstadskonventionen, och det tillhörande protokollet om särskilda frågor rörande luftfartsmateriel. Arbetet har prioriterats, eftersom vi har bedömt att ett svenskt tillträde till konventionen och protokollet kommer att förbättra konkurrensvillkoren för svenska flygbolag. Utredningen lades fram vid årsskiftet 2014/2015 och föreslår att Sverige ska tillträda konventionen. Ett svenskt tillträde medför att säkerheter i luftfartyg över en viss storlek kan registreras i det internationella registret (the International Registry of Mobile Assets). Registrering behöver då inte samtidigt ske i det svenska inskrivningsregistret för luftfartyg och ändringen är därmed kostnadsbesparande.

3.4.5 Sjöfart

Kostnaderna för verksamheten har minskat år 2014 jämfört med 2012 och 2013. En anledning är att fartygsregistersystemet från och med 2014 är helt avskrivet i bokföringen. Att kostnaderna för registrering av fartyg är jämförelsevis höga (se tabell 17) beror på att fartygsregistrets skeppsdel är ett inskrivningsregister, vilket medför att registreringsärendena är komplexa.

Under 2014 nyregistrerades 139 (127) skepp (ett skepp är ett fartyg som är minst 12,0 x 4,0 meter) och 67 (93) skepp avregistrerades, vilket innebär att antalet registrerade skepp i Sverige har ökat jämfört med tidigare. Antalet båtar (en båt är ett fartyg som inte uppfyller skeppsmåtten) som har nyregistrerats under samma period är 158 (179). Uppgift om antal avregistrerade båtar saknas, eftersom avgiften för att avregistrera en båt numera ingår i registreringsavgiften: det är därför inte möjligt att särskilja uppgifter om avregistrering från uppgifter om registrering. Den 31

december 2014 fanns det totalt 10 139 (10 367) fartyg registrerade i fartygsregistret. I fartygsregistret hanterades 4 876 (5 019) ärenden. Med ärenden i fartygsregistret avses beslut som offentliggjorts i fartygsregistret.

Under 2014 har Transportstyrelsen arbetat aktivt med nya arbetssätt för att kunna avsluta ärenden som har pågått under lång tid. Till exempel har vi börjat förelägga sökanden vid vite att skicka in nödvändiga handlingar för att kunna avsluta registreringsärenden. Det har lett till att antalet ärenden med uppskov minskat i fartygsregistret. Effektiviseringen kommer på sikt sannolikt att leda till lägre avgifter för ärenden i fartygsregistret, eftersom vi inte behöver lägga lika mycket tid på hanteringen av dessa ärenden.

Vi har också arbetat med att fatta beslut i de cirka 900 bestridandeärenden som uppstod i samband med att registerhållningsavgiften infördes 2011. Under 2014 har beslut fattats i samtliga ärenden. Arbetet har också lett till att ett stort antal båtar, drygt 500, har avregistrerats på grund av att de har överlåtits, förstörts eller på annat sätt försvunnit. Det har lett till att uppgifterna i fartygsregistret stämmer bättre överens med verkliga förhållanden.

3.4.6 Vägtrafik

Transportstyrelsen utvecklar och förvaltar ett flertal olika register och databaser som berör många olika intressenter inom vägtrafikområdet. Därutöver svarar vi 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. Ökningen förklaras främst av att vi 2014 ser effekterna av den så kallade vägtrafikregisterutredningen (VTR-utredningen) som genomfördes 2013. Utredningen resulterade i att en större andel kostnader för it och kundtjänst finansieras av VTR-avgiften från och med 2014.

Vägtrafikregistret

Transportstyrelsen har i uppdrag att förvalta och utveckla vägtrafikregistret (VTR) och tjänster relaterade till det. Vägtrafikregistret 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 18. Fordon inom vägtrafik 2012–2014

Område	2012	2013	2014
Registerförda fordon	10 472 143	10 231 892	10 315 101
Ägarbyten under året	3 174 687	3 278 521	3 476 783
Avregistrerade fordon	261 074	377 597	262 952
Nyregistrerade fordon	436 332	418 711	463 249
Tillhandahållna registrerings- skyltar	1 017 143	998 897	1 115 105
Tillhandahållna dubbletter av registreringsbevis, del 1 och 2	466 610	483 171	471 932
Debitering kontrollavgift av- gasrening	313 085	307 349	350 044
Genomförda ursprungs- kontroller	30 990	31 667	29 854

Ökningen av nyregistrerade fordon och debitering av kontrollavgift för avgasrening beror på det samhällsekonomiska läget. Ökningen av tillhandahållna registreringsskyltar är av samma anledning. Det finns dessutom ett tillfälligt ökat intresse efter det förändrade utseendet.

Ökningen av antalet ägarbyten påverkas till viss del av att nybilsförsäljningen ökat. Även läget på marknaden för begagnade bilar påverkar antalet ägarbyten.

Minskningen av antalet genomförda ursprungskontroller beror till stor del på den, i förhållande till euron och dollarn, svagare kronkursen under andra halvan av 2014. Det minskade kronvärdet leder till dyrare inköpspris av fordon vid import. Priset har betydelse när privatpersoner står inför valet av att importera ett fordon.

Prestationer

Nedan redovisas prestationer inom området. De är i första hand valda utifrån omfattning. Prestationerna fordonsskatt och trängselskatt är valda utifrån att de genererar stora intäkter till staten. Tillverkning av körkort är vald som prestation för att körkortet är en viktig id-handling för medborgaren och för att det också bevisar vilka fordonstyper personen är behörig att köra.

Tabell 19. Utveckling av prestationer 2012–2014

Prestationer	Antal			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/antal (kronor)		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014
Tillverkade körkort	762 413	985 124	1 019 884	95 372	111 430	108 768	125	113	107
Fordonsskatt	7 160 727	7 288 042	7 690 426	61 592	60 404	47 779	9	8	6

Prestationer	Antal			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/antal (kronor)		
Trängselskatt Stockholm	5 325 618	5 434 570	5 534 447	121 980	111 539	95 188	23	21	17
Trängselskatt Göteborg	-	4 700 850	5 304 699	-	131 701	127 723	-	28	24

Antalet tillverkade körkort har fortsatt ökat något under 2014.

Transportstyrelsen befinner sig mitt i en tioårscykel för utbyte av förarbehörigheter. Kulmen är beräknad att nås under 2014 och 2015. Skillnaden i kostnaden under perioden förklaras främst av att 2013 tillkom en engångskostnad för att destruera gamla kort.

Volymökningen av antalet fordonsskattedebiteringar beror till viss del på att nyregistreringarna och antalet registerförda fordon ökat. Kostnadsminskningen beror huvudsakligen på omfördelning av kostnader för fordonskundtjänsten som från och med 2014 istället belastar vägtrafikregisteravgiften (i enlighet med den så kallade VTR-utredningen se avsnitt 3.6.4).

2013 togs det nya nationella systemet för uttag av trängselskatt och infrastrukturavgifter i drift såväl i Stockholm som i Göteborg. Minskningen av kostnader till 2014 beror till största del på avvecklingskostnaderna för gamla Stockholmssystemet och direktavskrivningskostnaderna, som delades lika mellan Stockholm och Göteborg, för information samt utbildning som fanns 2013.

Det har varit en mindre ökning 2014 av såväl passager i Stockholm, cirka 800 000, som skattebeslut. För Göteborg var år 2014 volymökningen större, passagera ökade med cirka 7 miljoner och detta då det bara var utskick för elva månader år 2013 och de första utskicken av skattebeslut skedde i februari.

Förberedelser för intag av infrastrukturavgifter och trängselskatt för utländska fordon

Förberedelserna för intag av infrastrukturavgifter för passage på bron över Motalaviken och bron över Sundsvallsfjärden har pågått under hela 2014. Avgiftsplikten på broarna träder ikraft den 1 februari 2015.

Under 2014 gjorde vi en upphandling av en extern aviseringspartner och tecknade avtal. Uppdraget består i att avisera de utländska fordonsägare som kör i trängselområdena (Stockholm och Göteborg) eller på broarna som nämns ovan. Utländska fordonsägare inkluderas från den 1 januari 2015 i trängselområdena och från den 1 februari 2015 på broarna.

Servicenivå

Inom fordonsområdet är telefonmått viktiga som indikatorer för verksamhetens kvalitet. Den lägre besvarandegraden och längre medelväntetiden inom telefonin beror framför allt på felutskick under december 2013, som gav efterdyningar inom såväl telefon som ärendehandläggning ända fram i maj. Grundfelet var en felhantering av de trängselskattepassager i november 2013 som aviserades elektroniskt (genom e-avi). En annan bidragande orsak till ökningen av antalet anrop beror på lagstiftningen om fordonsrelaterade skulder som trädde i kraft den 1 juli.

Tabell 20. Telefoni inom fordonsfrågor. Jämförelse 2012–2014

Mått/period	2012	2013	2014
Anrop per år	1 253 364	1 425 643	1 500 933
Besvarade per år	1 109 784	1 227 137	1 264 220
Besvarandegrad	88 %	86 %	84 %
Medelväntetid	03:02	03:03	03:35

Supermiljöbilspremie

Supermiljöbilspremien infördes den 1 januari 2012. Transportstyrelsen hanterar prövning och administration av premien, som infördes för att stimulera marknadsintroduktionen av personbilar med väldigt låga utsläpp av koldioxid. Under året har det betalats ut 2 927 (1 555) premier motsvarande 117,1 miljoner kronor (62,2 miljoner kronor).

Rikstäckande databas för trafikföreskrifter (RDT)

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 2014 var 185 636 (178 901).

Uppdragsfinansierad verksamhet inom vägtrafik

Transportstyrelsen administrerar felparkeringsavgifter på uppdrag av kommunerna. Antalet utfärdade felparkeringsavgifter under 2014 uppgick till 1 503 226 (1 403 767).

Antalet utfärdade personliga registrerings skyltarna ökade under 2014 till 2 714 stycken jämfört med 1 755 år 2013. Ökningen förklaras av att en och samma kund har förnyat rätten till ett stort antal av sina personliga skyltar.

4 Övrig återrapportering

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

4.1 Miljö och hälsa

Transportstyrelsen är en myndighet med ansvar i det nationella miljömåls-systemet, vilket innebär att vi inom vårt verksamhetsområde ska verka för att generationsmålet och de 16 nationella miljökvalitetsmålen nås samt vid behov föreslå åtgärder för miljöarbetets utveckling.

Vårt arbete är i huvudsak inriktat på att minska klimatpåverkan, föroreningen av luft, mark och vatten samt trafikbuller. På sjöfartsområdet arbetar vi även med att förhindra spridning av främmande arter. Med fartygens barlastvatten eller genom påväxt på fartygsskroven kan nya arter komma hit och rubba den ekologiska balansen i våra hav och sjöar.

Inom transportsektorn är utvecklingen inom vissa områden för långsam för att målen ska nås. De områden som bör prioriteras i transportsektorns miljöarbete är utsläppen av koldioxid och partiklar, den internationella sjöfartens utsläpp av kväveoxider, trafikbuller samt påverkan på biologisk mångfald.³

4.1.1 Generationsmålet

Generationsmålet beskriver inriktningen för den samhällsomställning som behöver ske till år 2020 för att de nationella miljökvalitetsmålen ska kunna nås. Målet är uttryckt så här: ”Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser”.⁴

Generationsmålet är preciserat i 7 strecksatser som handlar om ekosystemtjänster, biologisk mångfald, hälsa, resurseffektiva kretslopp, hushållning med naturresurser, förnybar energi och konsumtionsmönster.

Arbetet med att minska användningen av fossila bränslen inom transportsektorn bidrar till strecksatserna om ekosystemtjänster, naturresurser, förnybar energi och konsumtionsmönster. Transportstyrelsen fokuserar på att arbeta för energieffektivisering och alternativa bränslen, både på nationell och internationell nivå.

³ Proposition 2008/09:93 Mål för framtidens resor och transporter.

⁴ www.miljomal.se

Vi arbetar också med att minska spridningen av främmande arter via fartygens barlastvatten, vilket bidrar till arbetet med ekosystemtjänster och biologisk mångfald.

Arbetet med att minska utsläppen från sjöfarten bidrar också till arbetet med ekosystemtjänster, biologisk mångfald, hushållning med naturresurser, resurseffektiva kretslopp och konsumtionsmönster. Arbetet är inriktat på att minska utsläppen av kväve och fosfor, toalettavfall, olja, fast avfall och kemikalier.

Vad gäller resurseffektiva kretslopp, så pågår ett internt miljöprojekt riktat mot mindre luftfartyg för att minska användningen av blyad flygbensin. På sjöfartssidan pågår arbete med att minska giftiga ämnen från båtbottnfärger (så kallad anti-fouling) samt med säker och miljöriktig skrotning och återanvändning av gamla fartyg.

Bullerexponering från transporter påverkar människors hälsa, och inom detta område arbetar vi både nationellt och internationellt med regelutveckling för att minska bullret.

Vi arbetar också med att minska partikelutsläppen från de olika trafikslagen, vilket bidrar till bättre hälsa. Det gör även arbetet med minskade utsläpp av kväveoxider och flyktiga organiska kolväten.

4.1.2 Handlingsplan för miljö kvalitetsmålen

Transportstyrelsen har en intern handlingsplan för miljö kvalitetsmålen, med aktiviteter utöver löpande verksamhet som ska bidra till att målen nås. Nedan redovisas några genomförda aktiviteter inom området miljö och hälsa.

Zero Vision Tool (ZVT) är ett samarbete och en projektplattform vars syfte är att utveckla säkrare, mer miljövänliga och energieffektiva transporter till sjöss. I plattformen ingår representanter från näringsliv, universitet, myndigheter och förvaltningar. Vår roll är främst att bevaka att regelutvecklingen går hand i hand med teknikutvecklingen. Utveckling av teknik som minskar fartygs utsläpp till luft och vatten bidrar till uppfyllandet av flera miljö kvalitetsmål.

Under 2014 var vi delaktiga i det nordiska konsortiet, Nordic Initiative for Sustainable Aviation (NISA), som är ett samarbete mellan aktörer inom flyget för att driva på utvecklingen av biobränslen. Vi deltar även i Alternative Fuels Task Force (AFTF), en arbetsgrupp inom den internationella civila luftfartsorganisationen ICAO:s miljökommitté CAEP. Arbetsgruppen ska utvärdera potentialen för minskning av växthusgasutsläpp fram till 2050 genom flygets användning av biobränslen. Genom en övergång från fossila

bränslen till biobränslen kan flyget bland annat bidra till miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan.

Naturvårdsverket delar årligen ut så kallade miljömålsmedel till projekt som effektiviserar miljömålsarbetet. 2013 fick Transportstyrelsen medel för att ta fram en indikator för källbuller. Syftet med indikatorn är att kunna förutsäga och följa upp effekten av att dämpa bullret från vägtrafik, järnvägstrafik och luftfart, vilket bidrar till målet om God bebyggd miljö. Projektet avslutades 2014 och resulterade i ett verktyg, med vilket man kan beräkna samhällsnyttan av olika bulleråtgärder. Verktöget finns tillgängligt på Transportstyrelsens webbplats.

4.2 Marknadsövervakning

Transportstyrelsen ska särskilt ansvara för frågor om villkor för marknads-tillträde och konkurrensvillkor samt villkor för resenärer och för de som köper godstransporttjänster. Vi ska också övervaka att marknaderna för järnvägstjänster, inklusive marknaderna för järnvägstransporter, fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv.

Vår marknadsövervakning avser att identifiera och bedöma marknadspåverkan av eventuella missförhållanden vad gäller konkurrensen inom transportsystemet, presentera förslag till åtgärder och utgöra ett underlag vid myndighetens samråd med Konkurrensverket i konkurrensrelaterade frågor. En klar bild av marknaden är nödvändig i vår dialog med Näringsdepartementet, men övervakningen innebär också ett bidrag till Regeringskansliets uppföljning av vidtagna åtgärder. En marknadsöppning på transportområdet skapar nya förutsättningar och påverkar uppfyllandet av de transportpolitiska målen.

Vi har under 2014 utvecklat och arbetat efter en ny modell för vår fortsatta gemensamma rapportering i syfte att skapa förutsättningar för erfarenhetsutbyte och enhetlighet inom Transportstyrelsen. Denna rapportering sker främst i samband med myndighetens tertialdialog med Näringsdepartementet och kompletterar våra trafikslagsvisa marknadsrapporteringar. Under 2014 har vi tagit fram två tertialrapporter, TSG 2014-1078 och TSG 2014-1533. Nedan följer några exempel från 2014 års marknadsövervakning.

Kollektivtrafik

Transportstyrelsen har i sin övervakning av kollektivtrafikmarknaden iakttagit olika svårigheter som uppstår i gränsytan mellan det kommersiella och den allmänna upphandlade trafiken. Det handlar både om möjligheter för kommersiella initiativ att driva verksamhet jämte upphandlad trafik, men även den upphandlade trafikens expansion på den regionala arenan. Vi har

också särskilt granskat frågor kopplade till framtagandet och genomförandet av trafikförsörjningsprogrammen sett ur kommersiella trafikföretags perspektiv. Vi ser ett behov av att närmare analysera underlagen till olika beslut om allmän trafikplikt.

Järnväg

På järnvägsområdet är Transportstyrelsens bedömning att användandet av järnvägen visserligen ökar, men att skapandet av en dynamisk marknad innebär att utvecklingen är något oförutsägbar. För närvarande karakteriseras utvecklingen på marknaden för långväga persontrafik på järnväg av en långsam ökning av konkurrensen. Trafikutvecklingen ställer allt högre krav på olika förutsättningsskapande faktorer, såsom infrastruktur och fordons-tillgång.

Vi bedömer att en ökad trafik kommer att ställa allt större krav på en effektiv kapacitetstilldelning och tidtabellplanering. Den ökade trafiken tycks under senare år ha medfört vissa negativa konsekvenser, till exempel har restiden för många snabbtåg förlängts. Anledningen är ofta att det råder trängsel på en del spår. Trafikverket har fått ökade anslag till eftersatt underhåll. På kort sikt bör underhållsarbetet leda till längre restider men på längre sikt bör punktligheten förbättras.

Vi har i en analys av fordonstillgången på järnvägsmarknaden kunnat konstatera att det finns ett fåtal aktörer, främst offentliga, som äger majoriteten av dragfordonen (lok och motorvagnar).

Luffart

Transportstyrelsen följer bland annat hur tillgängligheten inom luftfarten utvecklas över tid. För Sverige som helhet har möjligheten att över dagen ta sig till och från olika platser i landet försämrats mellan 2012 och 2014. Åtkomligheten till Europa förbättrades under samma period, medan tillgängligheten försämrades. Det är således lättare att nå ut från Sverige än att ta sig till Sverige för en endagsförrättning. Transportstyrelsen har under hösten 2014 genomfört en analys av de flygplatser som fått försämrad tillgänglighet med flyg under perioden 2012–2014.

Vi har också diskuterat hur vi ska följa utvecklingen av flygbolag som delar upp sin verksamhet i flera länder och till exempel anlitar piloter och kabinanställda från bemanningsföretag, eftersom personalkostnader utgör en betydande del av ett flygbolags totala kostnader. När konkurrensvillkoren skiljer sig åt mellan länder vad gäller skatter, avgifter och lönekostnader kan det leda till sämre arbetstrygghet. Om de företag eller anställda som kontrakteras av flygbolagen är mindre benägna att rapportera driftavvik-

ser⁵ i enlighet med regelverket, kan det medföra ökade säkerhetsrisker. Frågorna kring arbetsvillkoren inom luftfarten och de ”nya” organisatoriska modellerna som flygbolagen väljer har diskuterats på nordisk-baltiska ministermöten och inom Europeiska kommissionen.

Sjöfart

Under 2014 genomförde Transportstyrelsen en utredning på sjöfartsområdet som syftade till att undersöka konkurrensförutsättningarna på den svenska sjöfartsmarknaden och att identifiera eventuella strukturella hinder, såsom reglering eller marknadsmässiga problem. Studien identifierade ett antal problemområden som vi kommer att gå vidare med att undersöka. Ett av dessa handlar om marknadsförutsättningarna för kollektivtrafik på vatten, eftersom marknaden karaktäriseras av ett antal inträdesbarriärer.

Vägtrafik

Marknaden för fordonsbesiktning befinner sig, enligt Transportstyrelsens bedömning, fortfarande i ett uppbyggnadsskede vad gäller antalet besiktningstationer. Konkurrensen har ökat under 2014, men den varierar över landet. I landets glesast befolkade delar är konkurrensen mellan företag låg. De farhågor som har funnits både före och efter omregleringen rörande låg tillgänglighet i form av färre stationer och höga prisnivåer i glesbygd har inte kunnat bekräftas av vår uppföljning av marknadens utveckling.

Både inom godstransporter på väg och inom taxinäringen har regelefterlevnaden uppmärksammats under året. På båda dessa områden har vi kunnat konstatera brister och vi har funnit att kunskapen här behöver fördjupas ytterligare, inte minst för så kallat cabotage (nationell kommersiell godstransport som utförs av en operatör som tillfälligt är i landet).

På taximarknaden har en teknikutveckling skett, vilket inneburit att nya typer av tjänster har börjat erbjudas på marknaden. Företag erbjuder olika applikationer som innebär att relationen mellan kund och transportör förändras. På många sätt kan detta ha en positiv effekt för kundnyttan och för samhället i stort. Samtidigt utmanar uppbyggnaden av dessa tjänster gällande lagstiftning. Vi har under 2014 haft dialoger med bland annat Polisen och Skatteverket om hur framväxten av dessa tjänster ska ses i förhållande till gällande regelverk.

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007.

4.3 Med medborgaren i centrum

Transportstyrelsen ska verka för att de mål som är uppsatta för en digitalt samverkande förvaltning med medborgaren i centrum kan uppnås. Det handlar om att skapa en enklare vardag för medborgare och näringsliv, att stödja innovation och delaktighet genom en öppnare förvaltning samt höja kvaliteten och effektiviteten i verksamheten. Med utgångspunkt från de mål som strategin anger, redovisas nedan de åtgärder vi vidtagit under 2014.

En enklare vardag för medborgare

Myndigheten har initierat en översyn av samtliga e-tjänster så att de senast 2016 ska uppfylla E-delegationens riktlinjer. Uppdraget omfattar såväl en omarbetning av befintliga e-tjänster när det gäller användbarhet och tillgänglighet som framtagande av ett arbetssätt för att stödja verksamheten vid nyutveckling.

Transportstyrelsen har utfört en analys utifrån livshändelseperspektivet ”Jag ska ta körkort”. Med utgångspunkt från körkortsaspirantens perspektiv har vi kunnat identifiera ett antal möjliga utvecklingsinsatser.

Transportstyrelsen har som en av de första myndigheterna, anslutit sig till Federationen för Svensk e-legitimation och deltar aktivt i E-legitimationsnämndens förvaltningsforum. En anslutning till Svensk e-legitimation är en förutsättning för att i framtiden kunna fortsätta att tillhandahålla e-tjänster som medger elektronisk legitimering.

Vi har tagit fram och påbörjat införande av en gemensam verksamhetsutvecklingsprocess med stöd av it där utgångspunkt tas i medborgarnas och näringslivets behov och nytta.

För att möta efterfrågan från medborgare erbjuder Transportstyrelsen numera en chatfunktion för kontakt med kundtjänst. Den är tänkt att vara ett enklare och snabbare alternativ än e-post för den som inte vill eller kan ringa in.

Öppnare förvaltning som stödjer innovation och delaktighet

Under året har vi tagit fram en arbetsprocess för att identifiera, klassificera och tillgängliggöra data som finns i våra register med utgångspunkt från den så kallade PSI-lagen (Public Sector Information) eller lagen (2010:566) om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen det vill säga hur vi tillgängliggör information samt vilka grunder vi använder vid avgiftssättning. Transportstyrelsen har hittills publicerat 12 bastjänster till den nationella tjänstekatalogen.

Vi har arbetat med att ta fram en lösning för att skapa en öppenhet kring det arbete som Sverige bedriver på den internationella arenan inom vårt

verksamhetsområde. Intressenterna ska genom lösningen enkelt ges åtkomst till mötesdokument och rapporter.

Högre kvalitet och effektivitet i verksamheten

Transportstyrelsen har deltagit i E-delegationens arbete med att ta fram ett koncept för digital samverkan som knyter samman mål och principer, ansvar och roller, ledning och styrning samt processer för utveckling och förvaltning.

Vi har börjat implementera kartlagda e-tjänster. Arbetet pågår också med att införa myndighetsgemensamma tjänster, till exempel en e-tjänst för delgivning och en it-tjänst för läkarintyg.

Vi har i våra interna riktlinjer för informationsklassning och riskanalyser ställt krav på att myndighetens informationssäkerhetskrav ska beaktas i alla avtal med externa parter.

Vi bidrar med kompetens i utformningen av Statens servicecenters kommande myndighetsgemensamma tjänst för e-arkiv och vi har som ambition att vara bland de första myndigheterna som ansluter sig till denna tjänst.

Digital agenda

E-frågorna har lyfts fram som en avgörande framgångsfaktor för att göra den offentliga förvaltningen enklare, öppnare och effektivare. Genom en innovativ och samverkande förvaltning ska målen uppnås: en enklare vardag för medborgare och näringsliv, öppnare förvaltning som stödjer innovation och delaktighet samt högre kvalitet och effektivitet i verksamheten. Myndigheten har under 2014 beslutat om en digital agenda för åren 2015–2020. Syftet med den digitala agendan är att samla alla strategiska insatser inom området i en handlingsplan som ska verka för att myndigheten ska nå målen inom e-förvaltning.

4.4 Forskning och innovationsverksamhet

Under 2013 ändrades Transportstyrelsens instruktion till att omfatta ett ansvar för forskning och innovation (FoI) kopplat till myndighetens verksamhetsuppgifter i övrigt. Transportstyrelsen beslutade därför att för 2014 och 2015 avsätta 5 miljoner kronor per år för finansiering av FoI-projekt.

Syftet med FoI inom Transportstyrelsen är att forskningen ska bidra till ny kunskap inom de områden där vi har sett att det finns ett särskilt stort kunskapsbehov. Syftet är också att den kunskap som forskningen genererar ska kunna användas i den ordinarie verksamheten.

Forskningsinsatserna ska vara av relevans för det övergripande transportpolitiska målet – att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt

hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet. Insatserna ska dessutom vara av relevans för funktionsmålet om ökad tillgänglighet och något av hänsynsmålen säkerhet, miljö eller hälsa.

Inom ramen för de transportpolitiska målen har följande områden bedömts som mest prioriterade att finansiera forskningsinsatser inom för perioden 2014–2015 (utan inbördes rangordning):

- samhällsekonomiskt effektivt användande av infrastruktur
- säkerhet
- effektivare tillståndsprocesser
- systematiskt tillsynsarbete
- miljö.

Nuvarande FoI-insatser drivs i projektform för en period om 1–2 år. Projekten pågår för närvarande. Det är därför inte möjligt att i nuläget bedöma insatsernas betydelse för Transportstyrelsen för de prioriterade områdena eller transportpolitiska målen.

Flertalet av projekten har bäring på två eller flera av de prioriterade områdena. Vidare har, som angetts ovan, Transportstyrelsens FoI-ansats med de prioriterade områdena koppling till de transportpolitiska målen och visst fokus på säkerhet, miljö och hälsa. Följande projekt har beviljats medel under 2014:

- Samhällsekonomiskt effektivt användande av infrastruktur
- Livskvalitetsförlust hos trafikskadade personer
- Effektivare tillståndsprocesser
- Systematiskt tillsynsarbete i komplexa organisationer
- Tekniska system – kunskap om vilka krav som finns och bör ställas vid införandet av nya tekniska säkerhetssystem i förarmiljö
- Förekomst av tungmetaller och andra föroreningar i toalettavfall från passagerarfartyg
- Vintersjöfart
- Åtgärder för att motverka trötthet bland förare inom olika trafikslag.

4.5 Attitydundersökningar

Transportstyrelsen ingick i två stora attitydundersökningar 2014. Den ena är genomförd av researchföretaget Ipsos och den andra av Svenskt Kvalitetsindex (SKI).

Undersökningarna mäter delvis olika attityder men gemensamt är att de visar på ett något lägre resultat jämfört med 2013. Medborgare och näringsliv är fortfarande nöjda med Transportstyrelsen. Av 13 undersökta myndigheter

kommer Transportstyrelsen på sjätte plats enligt SKI. Även Ipsos undersökning Public Image visar på något lägre siffror: andelen personer som har ganska stort eller mycket stort förtroende för Transportstyrelsen har minskat från 44 procent till 39 procent. Andelen som är generellt positivt inställda till Transportstyrelsen har också minskat något i undersökningen: från 40 procent till 38 procent.

Public Image visar att medborgare och näringsliv under 2014 tyckte att Transportstyrelsen i mindre grad:

- tar samhällsansvar
- har hög kompetens
- informerar aktivt om sin verksamhet.

Den största minskningen står det sistnämnda för. År 2013 instämde 21 procent av de svarande i att Transportstyrelsen aktivt informerar om sin verksamhet. Motsvarande siffra för 2014 är 10 procent.

4.6 Sluta rattsurfa – en kampanj för att minska olyckor

Kraven för hur man använder mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning i motordrivna fordon skärptes från och med den 1 december 2013. Man får bara använda sådan kommunikationsutrustning om det inte påverkar körningen på ett trafikfarligt sätt. Transportstyrelsen fick i början av 2014 ett långsiktigt uppdrag från regeringen att informera om de nya reglerna.

Med anledning av beslutet genomförde vi under december 2014 för första gången en kraftfull kampanj för att påverka unga vuxnas attityder och beteenden i trafiken. Kampanjen innehöll filmer, radioreklam, en Facebook-sida, poddar och kampanjsidan www.slutarattsurfa.se. Genomslaget av kampanjen har varit stort, över 1,7 miljoner nåddes av kampanjen på Facebook de inledande veckorna och ordet ”rattsurfa” börjar bli ett nytt begrepp bland medborgarna.

4.7 Säkert transportsystem

Transportstyrelsens trafiksäkerhetsarbete baseras främst på regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn. Inrapportering till våra databaser och informationssystem om skador, olyckor och händelser sker från verksamhetsutövare, polis och sjukhus. Statistiken levereras vidare till Trafikanalys som underlag till den officiella statistiken och uppföljning av hänsynsmålet avseende omkomna och allvarligt skadade. Samtliga uppgifter om 2014 som presenteras nedan är preliminära. Olycksstatistiken fastställs av Trafikanalys i juni 2015

Järnväg

Under 2013 inträffade några urspårningsolyckor vilket ledde till att Transportstyrelsen, i december 2013, fick ett regeringsuppdrag att snabbutreda hur tillsynen av underhållsverksamhet kan effektiviseras. Uppdraget⁶ avrapporterades i mars 2014.

Under 2014 omkom 104 personer i järnvägsolyckor. Det är färre än 2013 då 111 personer omkom men fler än 2012 då 99 personer omkom.

Ingen passagerare har omkommit de senaste tre åren (2014-2012). En anställd avled 2014, vilket kan jämföras med 2013 då ingen anställd omkom. 2012 avled också en anställd.

Majoriteten av alla som avlider i järnvägsdriften gör det på grund av att de obehörigt har vistats i spårområdet. Under 2014 var det 90 personer som avled på grund av obehörigt spårbeträdande. Det är färre än 2013 då det var 103 personer. 2012 omkom 89 personer.

Under 2014 omkom preliminärt sex personer i tunnelbaneolyckor. Det är lika många som 2013. Under 2012 var det 14 personer som omkom. I samtliga fall rör det sig om olyckor på grund av obehörigt spårbeträdande, vilket även var fallet 2013 och 2012.

En person har omkommit till följd av spårvägsdriften under 2014, vilket kan jämföras med 2013 då ingen person avled. Under 2012 avled 4 personer.

Luftfart

Under 2014 har en person omkommit med ett svenskregistrerat luftfartyg. Antalet är det lägsta så långt tillbaka som Transportstyrelsens statistik sträcker sig (1969). Olyckan skedde inom kategorin allmänflyg, dvs. den del av luftfarten som inte är av kommersiell karaktär eller bruksflygskaraktär. Inom linjefart och chartertrafik har ingen omkommit eller skadats allvarligt med ett svenskregistrerat luftfartyg på mer än 10 år. 2 personer omkom 2012 inom det så kallade bruksflyget, då en svenskregistrerad helikopter störtade i Norge i samband med rendrivning. Den absoluta majoriteten av luftfartsolyckorna inom den svenska luftfarten sker inom allmänflygsområdet och kategorierna skärmflyg, ultralätt och privatflyg är överrepresenterade vid olyckorna. Majoriteten av dem som har omkommit eller skadats allvarligt under den redovisade perioden är män.

Antal allvarligt skadade var 5 under 2014, vilket är det lägsta antalet under den senaste 10-årsperioden. 3 av dessa skadades vid skärmflygning, 1 vid hängflygning och 1 vid flygning med segelflygplan. Under 2013 skadades

⁶ TSJ 2013:2649 Effektivare tillsyn mot infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags underhållsverksamhet

10 personer allvarligt och även då skedde majoriteten av skadorna i samband med skärmflygning.

Sjöfart

Antalet omkomna inom svensk yrkessjöfart var 3 under 2014 att jämföras med 2 omkomna 2013. Antalet omkomna i samband med fiskeverksamhet utgör en betydande andel av de omkomna inom yrkessjöfarten, och 2014 var 2 av de omkomna fiskare. Majoriteten av de omkomna inom yrkessjöfarten är män: de omkomna 2014 var alla män. Inom fritidsbåtlivet omkom 23 personer under 2014, att jämföras med 36 omkomna 2013.

För 2014 har Transportstyrelsen uppgifter om att 41 personer har skadats inom yrkessjöfarten, de flesta lindrigt. 30 personskador i samband med arbetsmiljörelaterade olyckor har också rapporterats.

Inom fritidsbåtlivet finns ingen komplett sammanställning över antal skadade personer, ett rapporteringssystem är dock under uppbyggnad. Akutsjukvården i Västra Götaland och Stockholms län har rapporterat 214 fritidsbåtrelaterade personskador under 2014. Majoriteten av dessa personskador har skett i hamn, 19 av skadorna har varit relaterade till hög fart och 5 personer har skadats då båtar kolliderat med varandra.

Vägtrafik

Årligen registreras över 60 000 rapporter i informationssystemet STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Systemet bygger på uppgifter från två källor: polis och sjukvård. Antalet rapporter har totalt sett minskat med över 20 procent, vilket förklaras av problem med implementering av nytt rapporteringssystem hos polisen. Bristerna inom polisens rapportering till STRADA får konsekvenser i det nationella, regionala och lokala trafiksäkerhetsarbetet, eftersom de stora bortfallen i statistiken gör att det inte går att få korrekta beslutsunderlag. Vi samarbetar med Polismyndigheten för att hitta effektivare rutiner för att säkra kvaliteten i polisens inrapportering till STRADA.

De preliminära siffrorna för 2014 är 275 (264) omkomna personer och 2 380 (2 716) allvarligt skadade personer.

5 Intern styrning och kontroll

Transportstyrelsens verksamhet lyder under förordningen (2007:603) om intern styrning och kontroll. Av förordningen framgår det att arbetet med den interna styrningen och kontrollen syftar till att med rimlig säkerhet se till att

- verksamheten bedrivs effektivt enligt gällande rätt och de förpliktelser som följer av Sveriges medlemskap i EU
- verksamheten redovisas på ett tillförlitligt och rättvisande sätt
- vi hushållar väl med statens medel.

I detta avsnitt görs en bedömning av vår interna styrning och kontroll.

Transportstyrelsens arbetsprocess för intern styrning och kontroll 2014

Transportstyrelsen har under 2014 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.

Alla avdelningar har genomfört riskanalyser och det kontinuerliga riskreducerande arbetet har följts upp halvårsvis. 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.

Den interna styrningen och kontrollen är betryggande

Transportstyrelsen har gjort riskanalyser inom samtliga processer som är avgörande för att uppfylla myndighetens mål. I samband med verksamhetsplaneringen för 2014 identifierade vi 7 myndighetsövergripande risker. Styrelsen anser att samtliga identifierade risker är riktigt bedömda och under kontroll. Ett antal av riskerna berör informationssäkerhet och arbetet med hanteringen av dessa löper under flera år. Under 2014 har myndighetens styrelse informerats vid 2 tillfällen om arbetets fortskridande. Styrelsen bedömer att den interna styrningen och kontrollen 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
- vara en arbetsplats med en stimulerande och hälsosam arbetsmiljö samt ett aktivt jämställdhets- och mångfaldsarbete.

På så sätt skapar vi goda förutsättningar att genomföra det uppdrag som vi ålagts genom politiska beslut.

6.1 Fakta om medarbetarna på Transportstyrelsen

Antalet tillsvidareanställda vid myndigheten har ökat med 76 personer (4,4 procent) jämfört med föregående år. Räkna vi totalt, det vill säga även vikarier och visstidsanställda som anställda under året, så blir ökningen endast 28 personer eller 1,5 procent jämfört med föregående år. Under de senaste 3 åren har antalet anställda ökat med 165 medarbetare eller 10 procent. Vi kan konstatera att andelen kvinnor och män är lika över åren, 56 procent respektive 44 procent.

Tabell 21 . Antal anställda (tillsvidareanställda och visstidsanställda) 2012–2014

Antal anställda per 31/12	Tillsvidareanställda			Visstidsanställda inklusive vikarier		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014
Antal totalt	1 640	1 729	1 805	104	124	76
Antal kvinnor	920	965	1 014	64	80	55
Antal män	720	764	791	40	44	21
Andel kvinnor	56 %	56 %	56 %	62 %	64 %	72 %
Andel män	44 %	44 %	44 %	38 %	36 %	28 %

Totalt började 311 personer under året medan 274 slutade sin anställning. För samma period föregående år var siffrorna 318 och 224. Personalomsättningen definierar vi som kvoten mellan antalet som slutat under året och antal anställda vid årets slut. Årets personalomsättning är då 14,6 procent jämfört med 12 procent 2013. Av de som slutat var 146 tillsvidareanställda inklusive provanställda. Av dessa var det 33 som avgick med pension. Nästan hälften av personalomsättningen kan förklaras med att myndigheten använder semestervikarier för att klara sin produktion, framför allt inom de olika kundtjänsterna. Det är främst yngre medarbetare som anställs på dessa vikariat, och vi kan även konstatera att det är mer än dubbelt så många kvinnor än män. Här finns anledning att se över snedfördelningen då en del vikariat så småningom övergår i tillsvidareanställningar. Därmed finns en risk för en ojämnare könsfördelning i framtiden. Totalt har antalet

visstidsanställda och vikarier minskat betydligt jämfört med 2013, vilket kan ses mot bakgrund av bland annat effektiviseringsarbetet där andra arbetssätt provas än att enbart söka lösningar genom anställning.

Tabell 22. Medelålder 2012–2014

Medelålder	2012	2013	2014
Kvinnor	44,5	44	45,7
Män	45,5	45	46,3

Medelåldern var högre 2014 för både kvinnor och män jämfört med 2013. En av förklaringarna är att färre medarbetare har gått i pension men också att den yngsta åldersgruppen har minskat medan flertalet av de övriga åldersgrupper ökat i antal. Transportstyrelsen strävar efter en jämnare åldersspridning men utgår alltid ifrån att vid rekryteringar hitta rätt kompetens, oberoende av personernas ålder, kön och annan bakgrund.

Tabell 23. Åldersfördelning 2012–2014

Åldersfördelning per 31/12	Kvinnor			Män		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014
20–29	102	137	126	64	87	89
30–39	263	263	267	184	183	191
40–49	258	282	296	216	232	231
50–59	243	248	263	202	209	212
60–65	114	109	113	87	89	84
66–	4	6	4	11	8	5

Sjukfrånvaron håller sig på samma nivå under 2014 jämfört med föregående år, såväl den totala sjukfrånvaron som långtidssjukfrånvaron, vilket är ett genomsnitt för staten på den totala sjukfrånvaron. När det gäller andelen av total sjukfrånvaro som varat längre än 60 dagar, så kallad långtidssjukfrånvaro, kan vi konstatera att den minskat successivt de senaste 3 åren, från 35,4 till 30,3, vilket torde vara betydligt lägre än genomsnittet för staten som var 43,1 procent år 2013.

Det kan finnas flera förklaringar till detta men en tydlig rehabprocess och stöd till chefer i detta arbete, kombinerat med olika slags friskvårdssatser och medvetet förebyggande arbete kan förklara både det faktum att den totala sjukfrånvaron inte ökar samtidigt som långtidssjukfrånvaron minskar. Detta ska också ses i ljuset av att flera stora organisatoriska förändringar skett inom myndigheten och även omställningar som inneburit stora förändringar för ett antal medarbetare.

När det gäller den totala frånvaron så minskar den något för kvinnor, från 5,1 till 4,8 medan den ökar för männen från 2,1 till 2,3 jämfört med föregående år men fortfarande har kvinnor dubbelt så hög sjukfrånvaro än män.

Tabell 24. Personalens sjukfrånvaro i procent 2012 – 2014

	2012	2013	2014
Total sjukfrånvaro (av totalt arbetat tid)	3,9	3,7	3,7
Andel av total sjukfrånvaro som varat längre än 60 dagar	35,4	30,6	30,3
Total frånvaro, kvinnor	4,9	5,1	4,8
Total frånvaro, män	2,6	2,1	2,3
Total frånvaro, anställda–29 år	3,6	4,3	3,9
Total frånvaro, anställda 30 år– 49 år	3,5	3,7	3,6
Total frånvaro, anställda 50 år–	4,3	3,6	3,8

6.2 Organisationsutveckling

Under 2014 har inga större organisationsförändringar skett.

Transportstyrelsen fortsätter att utveckla organisation och verksamhet efter de omfattande förändringarna föregående år.

Våra fortsatta ambitioner att effektivisera verksamheten har under 2014 lett till att arbetsbrist uppstått och omställningsarbete har gjorts inom sjöfartsområdet och körkortsverksamheten.

6.3 Kompetensförsörjning

Vår ambition är att ha fokus på den strategiska kompetensförsörjningen. Varje avdelning ska årligen ta fram en kompetensförsörjningsplan som bygger på analyser av kompetensbehoven inom verksamhetsområdet på kort och lång sikt. Detta ska vara en integrerad del av den övriga verksamhetsplaneringen, vilket torde öka förutsättningarna för att uppnå en effektivare verksamhet.

Rekrytering

2013 tog vi fram en rekryteringsprocess och under 2014 har den implementerats allt mer i organisationen och chefers kunskaper har ökat när det gäller att kunna påverka processen för att göra effektivare rekryteringar.

Rekryteringar har också skett av särskild spetskompetens, där vi velat höja kvaliteten på vårt arbete inom utredningsverksamheten för att få fram bättre konsekvensutredningar. Därför har vi rekryterat kvalificerade utredare, som i sin tur också kommer att användas i utbildningsverksamheten som internutbildare och sakkunniga.

Kompetenshöjande insatser

Kompetensutvecklingsinsatser har under 2014 gjorts inom flera olika områden. Ambitionen har varit att ytterligare stärka det trafikslagsövergripande perspektivet och därför genomförs delar av tillstånds- och tillsynsutbildningarna gemensamt, oberoende av vilket trafikslag eller vilken process deltagarna tillhör. Likaså har internationella utbildningar genomförts med ett större inslag av interna kompetenser för att stärka våra möjligheter att få genomslag för svenska ståndpunkter i olika internationella sammanhang.

Arbetet med chefs- och ledarutveckling har fortsatt under 2014 på flera områden: utbildningar, coachning och ledningsgruppsutveckling. Utvärderingar har visat att vårt samarbete med andra myndigheter har varit mycket uppskattat. Under hösten 2014 påbörjade vi ett samarbete med bland andra Skatteverket om att delta i ett mentorprogram med ytterligare ett antal statliga myndigheter.

Under 2014 har vi påbörjat ett effektiviseringsarbete inom personalområdet. En av insatserna har bestått av en ny upphandling av utbildningar, där upphandlade företag kan administrera sina erbjudna utbildningar via vårt kompetenssystem, vilket innebär att vi kan minska våra administrativa resurser och kostnader.

Andra effektiviseringsåtgärder har varit att i större grad använda egna kompetenser för att genomföra utbildningar som vi tidigare upphandlat externt, till exempel arbetsmiljöutbildning för chefer och skyddsombud. Här kan också nämnas en rad webbutbildningar som vi producerat eller håller på att producera, till exempel en förvaltningsutbildning (repetitiv för alla medarbetare), en samverkansutbildning och en miljöutbildning. Webbutbildningarna är ett effektivt sätt att nå många medarbetare till en låg kostnad.

6.4 Arbetsmiljö

Vi har tagit fram stöddokument för systematiskt arbetsmiljöarbete inom extern tillsynsverksamhet och implementerat dem hos berörda chefer och medarbetare. Inom tillsynsverksamheten är säkerhetsfrågorna av stor betydelse ur flera aspekter. En sämre säkerhetskultur, såväl externt som internt, innebär sannolikt att arbetsmiljöriskerna ökar. Det är därför viktigt att arbete med förbättringar och utveckling bedrivs inom det interna säkerhetsarbetet.

En särskild satsning har gjorts på metodstöd för att, minst årligen, göra riskanalys och handlingsplan, genomföra åtgärder och följa upp så att vi systematiskt förbättrar och utvecklar arbetsmiljöarbetet. Stöddokument såsom checklista för riskbedömning samt särskilt utvecklade riskanalys, tidplan och uppföljningsstruktur har tagits fram.

Ett fortlöpande förändringsarbete pågår på myndigheten och därför är det viktigt att också medarbetarnas psykosociala arbetsmiljö bevakas kontinuerligt. Det sker genom återkommande medarbetarundersökningar och den senaste ägde rum i början av 2014. Svarsfrekvensen var 83 procent, vilket är i nivå med tidigare år. Jämfört med andra myndigheter som deltar i NMI (nöjd-medarbetar-index) -undersökningar ligger dock Transportstyrelsens resultat något lägre än genomsnittet. NMI för Transportstyrelsen blev 58. Det är något bättre än de senaste två undersökningarna (2012 låg det på 56 och 2011 på 57). En förklaring till det förbättrade resultatet kan vara att de förändringar som gjorts på de största avdelningarna nu börjat stabilisera sig och medarbetarna på just dessa avdelningar är nöjdare än tidigare.

Under hösten 2014 påbörjade vi ett flerårigt samarbete med Linköpings universitet inom arbetsmiljöområdet. Det betyder att medarbetarundersökningarna som de hittills sett ut kommer att upphöra till förmån för denna forskningsstudie, där vi som organisation kommer att ha större förutsättningar att påverka vår arbetsmiljö och samtidigt kunna ge vårt bidrag till forskningen. Den första undersökningen kommer att göras i mars 2015.

Omfattande insatser har gjorts inom mångfalds- och jämställdhetsområdet. Vi har arbetat fram en ny riktlinje och handlingsplan och föreslagit åtgärder, som under 2014 integrerats inom olika områden och processer: chefsutbildningar, utbildningar för inspektörer (tillsyn och tillståndsprövning), rekryteringsprocessen, arbetsplatsträffar, medarbetarundersökningen, löneprocessen, planeringsprocessen och värdegrundsarbetet. Därutöver har föreläsningar och workshops anordnats och vi har medverkat i nätverk som främjat myndighetssamarbetet inom ämnesområdet.

6.5 Värdegrundsarbete

I det fortsatta arbetet med att utveckla värdegrunden har fokus varit samtalet och den fortlöpande dialogen inom ramen för i första hand arbetsplatsträffarna. Syftet är att med hjälp av ett antal angelägna ämnen eller teman skapa engagemang och delaktighet i samtalen mellan myndighetens medarbetare. Under 2014 har 6 värdegrundsteman tagits fram och implementerats i hela organisationen. Ämnesområdena har varit olika, men den gemensamma nämnaren har varit medarbetarskapet – att som medarbetare på Transportstyrelsen fundera och reflektera över sin roll med utgångspunkt i ett antal teman: mitt uppdrag, mitt förhållningssätt, mitt bemötande, begriplighet, pålitlighet samt aktivt medarbetarskap och engagemang. Varje tema har tagits fram särskilt med unika stöddokument, verktyg och metoder och genomförts inom ramen för arbetsplatsträffarna. Uppskattningsvis har cirka hälften av myndighetens medarbetare deltagit under 2014. Före juni 2015 ska alla medarbetare och chefer ha deltagit i alla 6 teman och de samlade aktiviteterna kommer att utvärderas så småningom.

7 Finansiell redovisning

Det ekonomiska målet för Transportstyrelsen är att

- verksamheten ska bedrivas inom ramen för tilldelade anslag
- avgifterna över tid ska täcka kostnaderna för tillståndsprovning, tillsyn och registerhållning.

7.1 Transportstyrelsens ekonomi – en översikt

Anslagsförbrukning

Verksamheten har bedrivits inom ramen för respektive tilldelat anslag (förvaltningsanslag, anslag för intag av trängelskatt samt anslag för utbetalning av supermiljöbilspremier). Tilldelade anslag uppgick enligt regleringsbrev sammanlagt till totalt 2 415 miljoner kronor. Av detta har 2 332 miljoner kronor förbrukats och avräknats. Belopp som avräknats har ökat med 131 miljoner kronor jämfört med 2013, vilket förklaras dels av att utbetalningarna av supermiljöbilspremier varit 55 miljoner kronor högre dels av ökade verksamhetskostnader med 77 miljoner kronor. Ökningen av den senare posten förklaras nedan under avsnittet Verksamhetens kostnader.

Avgifter

När det gäller de avgifter som vi tar in men inte disponerar har vi ackumulerade överskott inom vägtrafikområdet, 744 miljoner kronor, och inom luftfartsområdet, 75 miljoner kronor. För järnvägsområdet och sjöfartsområdet har vi den omvända situationen med ackumulerade underskott, 33 miljoner kronor respektive 56 miljoner kronor.

De avgifter Transportstyrelsen får disponera har ett ackumulerat överskott på 241 miljoner kronor. Drygt hälften av detta belopp, 128 miljoner kronor, avser intäkter där vi inte har motsvarande kostnader och därför ska redovisa ett överskott.

Åtgärder för att nå balans och därmed eliminera ackumulerade över- och underskott är till viss del vidtagna men ytterligare åtgärder behövs.

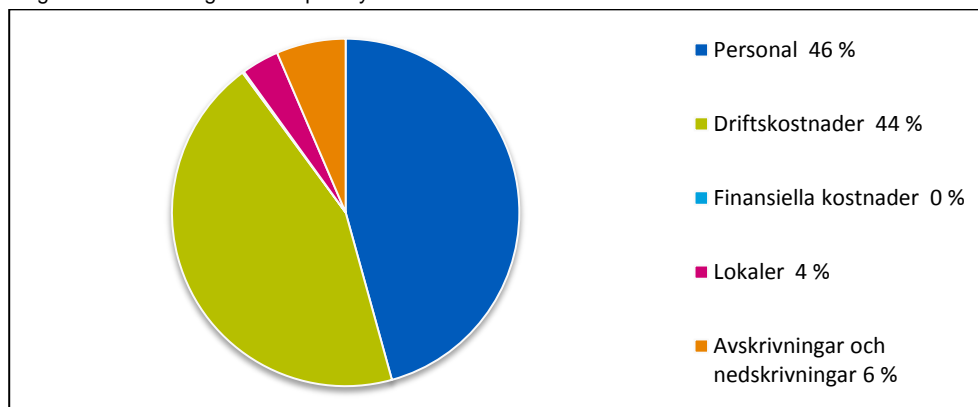
Verksamhetens kostnader

Transportstyrelsens totala kostnader för verksamheten 2014 uppgick till 2 489 miljoner kronor, vilket är en ökning med 97 miljoner kronor jämfört med 2013. Ökningen hänför sig till största delen, 77 miljoner kronor, till den anslagsfinansierade verksamheten. Kostnaderna för övrig verksamhet (uppdragsfinansierad och verksamhet som finansieras av avgifter som Transportstyrelsen får disponera) har ökat med 20 miljoner kronor.

Kostnadsökningarna förklaras i huvudsak av pris- och löneökningar, ökade avskrivningar och kostnader för den pågående stordatormigreringen.

Av de totala kostnaderna utgör personalkostnaderna 46 procent, vilket är lika stor andel som 2013. Andelen driftskostnader har minskat och är 44 procent jämfört med 45 procent 2013.

Diagram 1. Fördelning av Transportstyrelsens kostnader 2014



De totala verksamhetskostnaderna fördelas på myndighetens verksamheter regelgivning, tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning. Tillståndsprövningen andel har minskat med 4,1 procentenheter mellan åren 2012 och 2014. Antalet tillståndsärenden har ökat men kostnaden per tillståndsärende har sjunkit. Registerhållningens andel har ökat med 4,4 procentenheter mellan 2012 och 2014. Ökningen inom registerhållningen är en effekt av den så kallade VTR-utredningen (se avsnitt 3.4.6).

Tabell 25. Totala verksamhetskostnaden fördelat på Transportstyrelsens verksamheter

(Belopp i tusen kronor)	2012	2013	2014
Regelgivning	337 845	364 712	363 476
Järnväg	35 211	33 411	40 067
Luffart	92 292	100 549	97 228
Sjöfart	98 285	100 589	99 312
Vägtrafik	112 057	130 163	126 869
Tillståndsprövning	451 749	453 595	392 424
Järnväg	25 952	30 264	19 880
Luffart	78 317	63 140	57 243
Sjöfart	14 722	14 926	13 319
Vägtrafik	332 758	345 264	301 982
Tillsyn	412 102	421 494	447 339
Järnväg	22 907	28 466	35 969

(Belopp i tusen kronor)	2012	2013	2014
Luffart	209 331	204 623	229 022
Sjöfart	74 407	74 589	83 673
Vägtrafik	105 457	113 817	98 675
Registerhållning	1 077 118	1 152 249	1 286 256
Järnväg	5 536	3 820	2 437
Luffart	4 913	4 602	3 801
Sjöfart	13 945	14 632	13 823
Vägtrafik	1 052 723	1 129 196	1 266 195
Summa	2 278 814	2 392 050	2 489 495

Saldot i uppbördsverksamheten som 2014 uppgick till 32 miljoner kronor (742). Det höga beloppet 2013 är en effekt av ändrad princip för periodisering jämfört med 2012.

Totalt har 15 404 miljoner kronor (15 156) tillförts statsbudgeten.

Överskottet i transfereringsavsnittet uppgick till 15 miljoner kronor (-19). Det utgörs i sin helhet av avgiftsutjämningsystemet inom luftfartsområdet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS). Resultatförbättringen är en följd dels av avgiftsökningar 2014, dels en ökning av antalet passagerare.

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

7.2.1 Redovisning av år 2014

Belopp i tusen kronor

Verksamhetsindelning	Kostnader	Anslags-intäkter	Övriga intäkter	Intäkter mot inkomsttitel och uppbörd	Totala intäkter
Regelgivning	446 806	344 284	5 925	83 330	433 539
Tillståndsprövning	606 081	374 995	21 889	210 195	607 080
Tillsyn	1 547 517	306 035	963 191	320 398	1 589 624
Registerhållning	16 196 271	1 304 094	115 432	14 821 823	16 241 348
Summa	18 796 675	2 329 408	1 106 437	15 435 746	18 871 591

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

Belopp i tusen kronor

Avsnitt	Kostnader	Anslags- intäkter	Övriga intäkter	Intäkter mot inkomsttitel och uppörd	Totala intäkter
Verksamhet	2 489 495	2 212 328	305 743	0	2 518 071
Uppörd	15 404 090	0	0	15 435 746	15 435 746
Transfereringar	903 090	117 080	800 694	0	917 774
Summa	18 796 675	2 329 408	1 106 437	15 435 746	18 871 591

7.2.2 Redovisning av år 2013

Belopp i tusen kronor

Verksamhetsindelning	Kostnader	Anslags- intäkter	Övriga intäkter	Intäkter mot inkomsttitel och uppörd	Totala intäkter
Regelgivning	365 026	346 941	6 167	165	353 273
Tillståndsprovning	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, uppörd och transfereringar.

Belopp i tusen kronor

Avsnitt	Kostnader	Anslags- intäkter	Övriga intäkter	Intäkter mot inkomsttitel och uppörd	Totala intäkter
Verksamhet	2 392 050	2 135 786	289 126	0	2 424 912
Uppörd	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

7.2.3 Redovisning av år 2012

Belopp i tusen kronor

Verksamhetsindelning	Kostnader	Anslags- intäkter	Övriga intäkter	Intäkter mot inkomsttitel och uppörd	Totala intäkter
Regelgivning	337 975	320 395	4 572	130	325 097
Tillståndsprovning	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, uppörd och transfereringar.

Belopp i tusen kronor

Avsnitt	Kostnader	Anslags- intäkter	Övriga intäkter	Intäkter mot inkomsttitel och uppörd	Totala intäkter
Verksamhet	2 278 814	1 970 470	303 472	0	2 273 942
Uppörd	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

7.3 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.

Resultatet inom den avgiftsbelagda verksamheten är i dag inte i balans. 2014 översteg intäkterna kostnaderna med 4 procent, jämfört med 16 procent år 2013. Målet är att produktresultatet för år 2016 ska ligga i balans, där vi med balans menar att avgiftsintäkterna ska avvika maximalt 3 procent från kostnaderna, både på myndighetsnivå och per trafikslag.

Det finns ett stort ackumulerat överskott totalt inom den avgiftsbelagda verksamheten, vilket tydligast syns inom vägtrafik, medan järnväg och sjöfart har ackumulerade underskott.

Vi har tagit upp situationen med ackumulerade resultaten vid tertialdialoger med Näringsdepartementet under 2014. Vid de tillfällena har vi inte gemensamt kunnat komma fram till någon lösning. Vi har också diskuterat frågan med Ekonomistyrningsverket.

I regleringsbrevet för 2015 har myndigheten i uppdrag att arbeta fram ett förslag på hur de ackumulerade resultaten ska tas om hand. Uppdraget ska redovisas till Näringsdepartementet i maj 2015.

7.3.1 Redovisning av år 2014

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans
Offentligrättsliga avgifter som disponeras					
<i>Offentligrättsliga avgifter luftfart</i>					
Gem. avg. säkerhetskontroll, CNS och undervägsavg.	100 980	964 873	937 799	27 074	128 054
<i>Uppdragsverksamhet vägtrafik</i>					
Informationsuttag	45 036	76 078	70 370	5 708	50 744
Adm. av felparkeringsavgifter	41 657	18 026	12 763	5 262	46 919
Försäljning av personliga skyltar	-2 610	6 667	1 740	4 927	2 316
Övriga uppdrag	11 945	9 414	8 750	663	12 608
Summa	96 028	110 184	93 624	16 560	112 588
Summa offentligrättsliga avgifter som disponeras	197 008	1 075 056	1 031 423	43 633	240 642
Offentligrättsliga avgifter som <u>EJ</u> disponeras					
<i>Offentligrättsliga avgifter vägtrafik</i>					
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	672 606	1 169 952	1 098 604	71 349	743 955
<i>Offentligrättsliga avgifter sjöfart</i>					
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	-40 388	69 163	84 857	-15 694	-56 082
<i>Offentligrättsliga avgifter luftfart</i>					
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	71 483	231 257	227 351	3 906	75 389
<i>Offentligrättsliga avgifter järnväg</i>					
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	-22 125	45 645	56 691	-11 046	-33 171
Summa offentligrättsliga avgifter som ej disponeras	681 577	1 516 017	1 467 503	48 515	730 091

7.3.2 Redovisning av år 2013

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans
Offentligrättsliga avgifter som disponeras					
Offentligrättsliga avgifter luftfart					
Gem. avg. säkerhetskontroll, CNS och undervägsavg. ⁷	100 027	885 476	884 523	953	100 980
Uppdragsverksamhet vägtrafik					
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					
Offentligrättsliga avgifter vägtrafik					
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m. ⁸	440 226	1 206 686	974 307	232 380	672 606
Offentligrättsliga avgifter sjöfart					
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	-28 670	71 861	83 578	-11 718	-40 388
Offentligrättsliga avgifter luftfart					
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m. ⁷	66 376	234 950	229 842	5 107	71 483
Offentligrättsliga avgifter järnväg					
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m. ⁹	-7 379	45 291	60 037	-14 746	-22 125
Summa offentligrättsliga avgifter som ej disponeras	470 553	1 558 787	1 347 764	211 023	681 577

⁷ Intäkter om 6 mnkr för gem. avg. säkerhetskontroll har korrigerats p g a felkontering. Motsvarande kostnadspost har klassificerats om och flyttats från avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m. till gem. avg. säkerhetskontroll och undervägsavg.

⁸ Kostnaden för en produkt inom avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m. för vägtrafikområdet har korrigerats. Detta har medfört att resultatet ökat med 58 mnkr.

⁹ Resultatet för år 2012 har justerats med cirka 10 mnkr. Det gör att det ackumulerade underskottet vid 2014 års ingång är 10 mnkr lägre än vad som uppgivits i årsredovisningen för år 2013.

7.3.3 Redovisning av år 2012

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans
Offentligrättsliga avgifter som disponeras					
Offentligrättsliga avgifter luftfart					
Gem. avg. säkerhetskontroll, CNS och undervägsavg. ⁷	78 149	884 802	862 924	21 878	100 027
Uppdragsverksamhet vägtrafik					
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	998 605	1 003 965	-5 361	182 954
Offentligrättsliga avgifter som EJ disponeras					
Offentligrättsliga avgifter vägtrafik					
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m. ⁸	262 906	1 177 151	999 831	177 320	440 226
Offentligrättsliga avgifter sjöfart					
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	-16 028	65 017	77 659	-12 642	-28 670
Offentligrättsliga avgifter luftfart					
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m. ⁷	32 349	276 533	242 506	34 027	66 376
Offentligrättsliga avgifter järnväg					
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m. ⁹	-4 363	29 487	32 503	-3 016	-7 379
Summa offentligrättsliga avgifter som ej disponeras	274 864	1 548 188	1 352 499	195 689	470 553

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 2014 redovisades ett överskott som uppgår till cirka 27 miljoner kronor. Resultatet bestod av överskott inom GAS med cirka 15 miljoner kronor. Vidare av ett nollresultat inom CNS och ett överskott med cirka 12 miljoner kronor inom undervägsverksamheten.

Offentligrättsliga avgifter inom vägtrafikområdet

Inför 2014 planerades avgifter för överfarter på bron över Motalaviken skulle börja tas ut. Vi beräknade att intäkterna för infrastrukturavgifter, så kallade broavgifter, skulle uppgå till 1,5 miljoner kronor. Lagstöd för att ta ut sådana utgifter saknades under 2014, och därför kunde inte myndigheten börja debitera överfarter som planerats.

Uppdragsverksamhet vägtrafikområdet

Avgifterna inom vägtrafikområdet avser olika typer av uppdragsverksamhet. Under 2014 redovisades sammantaget ett positivt resultat som uppgår till 17 miljoner kronor. Det ackumulerade överskottet vid utgången av 2014 var 113 miljoner kronor. Vi justerade under 2014 avgiftssättningen inom informationsuttag i syfte att uppnå självkostnad. Även under 2015 kommer avgifterna att sänkas för att uppnå marginalkostnad vilket krävs i och med ikraftträdandet av det nya PSI-direktivet.

7.3.5 Analys av Transportstyrelsens avgiftsresultat, avgifter som ej disponeras

Vägtrafik

Inom vägtrafikområdet redovisades ett överskott på 71 miljoner kronor vilket motsvarar 106 procents kostnadstäckning. Det ackumulerade överskottet uppgick till 744 miljoner kronor.

Inom området för tillståndsprovning genererades ett negativt resultat uppgående till 10 miljoner kronor, vilket innebär en kostnadstäckning om 93 procent.

Tillsynsområdet redovisade ett överskott uppgående till 47 miljoner kronor. Överskottet var huvudsakligen hänförligt till två större områden: tillsyn av kör- och vilotider och tillsyn av företag med trafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen. Tillsyn av kör- och vilotider är en relativt ny verksamhet där avgiften varit föremål för juridisk prövning. Myndigheten valde att inte genomföra några avgiftsförändringar innan den juridiska prövningen var genomförd och avgiften justerades inte 2014. Verksamheten bedöms generera självkostnad under 2015, då omfattningen av tillsyn kommer att öka. När det gäller tillsyn av företag med trafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen sänks avgifterna från och med 2015 i syfte att generera självkostnadstäckning.

Avgifterna för verksamhet inom registerhållning gav under 2014 upphov till ett överskott som uppgick till 76 miljoner kronor. Överskottet kan främst hänföras till avgiften för påställning av fordon samt utfärdande av behörighetshandlingar, medan den årliga registerhållningsavgiften visar ett under-

skott, vilket är enligt plan för att successivt minska det ackumulerade överskottet inom trafikslaget. Som en ytterligare åtgärd tas påställningsavgiften bort 1 januari 2015. Inom körkortsområdet genomförs arbetet med en större ändring av avgiftsstrukturen, varför gällande avgifter kommer att ligga kvar under 2015.

Sjöfart

Inom sjöfartsområdet redovisades ett underskott med 16 miljoner kronor vilket innebär en kostnadstäckning om 82 procent. Det ackumulerade resultatet visade ett underskott med 56 miljoner kronor.

2014 års resultat förklaras av ett överskott inom tillståndsprovning med 2 miljoner kronor, underskott inom tillsynsområdet som uppgick till 17 miljoner kronor och 1 miljon 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.

Totalt inom luftfartsområdet 2014 var överskottet 4 miljoner kronor vilket ger en kostnadstäckning om 102 procent och det ackumulerade överskottet 75 miljoner kronor.

Järnväg

Inom järnvägsområdet infördes avgifter successivt under åren 2011–2013. Avgifterna infördes stegvis, från en finansiering helt enligt skattemedel till en finansiering enligt myndighetens fastställda finansieringsprinciper, vilket innebär att avgiftsuttaget ökat varje år.

Kostnaderna inom järnvägsområdet översteg intäkterna med 11 miljoner kronor vilket innebär en kostnadstäckning på 81 procent. Sammantaget innebär det att det ackumulerade underskottet uppgick till 33 miljoner kronor vid utgången av 2014.

Resultatet för 2014 förklaras av ett underskott som inom tillsynsverksamheten uppgick till 4 miljoner kronor och inom tillståndsprovningen till 7 miljoner kronor, medan registerhållningen i det närmaste är i balans.

7.4 Sammanställning av väsentliga uppgifter

	2014	2013	2012	2011	2010
Låneramar					
Beviljad låneram (enl 7 kap 1 § budgetlagen)	785 000	400 000	300 000	300 000	350 000
Utnyttjad låneram (vid räkenskapsårets slut)	603 469	332 073	214 413	206 805	159 897
Låneram investeringar, Övrig kreditram (enl 7 kap 6 § budgetlagen)	-	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	100 000	500 000	480 000
Max utnyttjad räntekontokredit under året	ej nyttjad	ej nyttjad	ej nyttjad	210 397	398 851
Räntekonto					
Ränteintäkter	2 747	5 746	6 116	4 127	-
Räntekostnader	3 788	6 730	7 251	4 292	771
Avgiftsintäkter som disponeras					
Utfall ¹⁰	1 079 036	995 128	1 007 408	1 013 050	2 328 420
Varav offentligrättsliga avgifter och uppdragsverksamhet	1 075 056	987 179	992 570	997 404	2 298 271
Budget	960 967	1 103 198	941 968	894 158	2 106 090
Avgiftsintäkter som inte disponeras					
Utfall	1 675 152	1 699 580	1 684 505	1 771 050	260 655
Varav offentligrättsliga avgifter	1 516 017	1 558 787	1 548 188	1 545 193	20 000
Budget	1 553 825	1 652 542	1 529 231	1 430 900	22 000
Anslagskredit					
Beviljad	69 445	150 111	120 259	79 725	79 136
Utnyttjad	-	-	-	-	-
Anslagssparande	195 092	473 242	371 732	310 774	23 942
Personal					
Årsarbetskrafter	1 804	1 740	1 614	1 575	1 491
Medeltal anställda	1 893	1 811	1 716	1 675	1 589
Driftkostnad per årsarbetskraft	1 289	1 288	1 359	1 397	1 478
Kapitalförändring					
Årets kapitalförändring	74 916	756 039	54 985	133 618	259 656
Balanserad kapitalförändring ¹¹	1 138 940	382 901	327 916	194 278	-94 683

¹⁰ I budgeterade intäkter i Regleringsbrevet ingår Gemensam Avgift Säkerhetskontroll (GAS) och vissa andra avgiftsintäkter som Transportstyrelsen hanterar i transfereringsavnittet för täckning av kostnader för lämnade bidrag. Dessa avgiftsintäkter uppgick för 2010 till 778 995 tkr. För att åstadkomma jämförbarhet med budget, har utfallet därmed justerats med dessa intäkter och utfallet uppgår således till 2 328 420 tkr 2010. Från och med 2011 ingår GAS i utfallet.

¹¹ 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, på grund av regeländring av redovisning mot inkomstitlar, reglerats mot balanserat kapital.

7.5 Resultaträkning

Belopp i tusen kronor		2014	2013
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag		2 212 328	2 135 786
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	not 1	284 736	270 774
Intäkter av bidrag		17 596	11 926
Finansiella intäkter		3 410	6 426
Summa		2 518 071	2 424 912
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	not 2	-1 136 947	-1 089 420
Kostnader för lokaler		-87 185	-84 343
Övriga driftkostnader	not 3	-1 100 869	-1 067 974
Finansiella kostnader		-3 905	-6 930
Avskrivningar och nedskrivningar	not 10, 11, 13, 14	-160 590	-143 38
Summa		-2 489 495	-2 392 050
VERKSAMHETSUTFALL		28 576	32 862
Uppbördsverksamhet			
Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras	not 4	1 675 152	1 699 580
Skatteintäkter m.m.		13 760 594	14 198 973
Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamhet		-15 404 090	-15 156 213
SALDO	not 5	31 657	742 340
Transfereringar			
Medel som erhållits från statens budget för finansiering av bidrag		117 080	62 200
Medel som erhållits från myndigheter för finansiering av bidrag		6 231	7 255
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag	not 6	794 299	724 354
Finansiella intäkter		164	167
Lämnade bidrag	not 7	-903 090	-813 139
SALDO	not 8	14 684	-19 163
ÅRETS KAPITALFÖRÄNDRING	not 9	74 916	756 039

7.6 Balansräkning

Belopp i tusen kronor		2014-12-31	2013-12-31
TILLGÅNGAR			
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>			
Balanserade utgifter för utveckling	not 10	400 780	365 814
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	not 11	1 490	2 820
Pågående immateriella anläggningstillgångar	not 12	119 019	204 098
Summa immateriella anläggningstillgångar		521 289	572 732
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	not 13	9 246	9 738
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	not 14	62 028	57 605
Pågående nyanläggningar	not 15	5 999	4 874
Summa materiella tillgångar		77 272	72 217
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Kundfordringar	not 16	72 720	128 635
Fordringar hos andra myndigheter	not 17	64 455	64 935
Övriga kortfristiga fordringar	not 18	870 706	880 705
Summa fordringar		1 007 881	1 074 275
<i>Periodavgränsningsposter</i>			
Förutbetalda kostnader	not 19	145 008	97 215
Övriga upplupna intäkter		206 998	177 204
Summa periodavgränsningsposter		352 006	274 419
<i>Avräkning med statsverket</i>	not 20	-156 670	-367 550
<i>Kassa och bank</i>			
Behållning räntekonto i Riksgälden		596 567	803 541
Kassa, plusgiro och bank		-	-
Summa kassa och bank		596 567	803 541
SUMMA TILLGÅNGAR		2 398 344	2 429 633
KAPITAL OCH SKULDER			
<i>Myndighetskapital</i>			
Statskapital	not 21	155	155
Balanserad kapitalförändring	not 21	1 138 940	382 901
Kapitalförändring enligt resultaträkningen	not 9	74 916	756 039
Summa myndighetskapital	not 21	1 214 012	1 139 095
<i>Avsättningar</i>			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	not 22	9 390	6 071
Övriga avsättningar	not 23	3 660	2 049
Summa avsättningar		13 050	8 120
<i>Skulder m.m.</i>			
Lån i Riksgälden	not 24	603 469	332 073
Räntekontokredit i Riksgälden	not 25	-	-
Övriga krediter i Riksgälden	not 26	-	332 788
Kortfristiga skulder till andra myndigheter		69 436	69 653
Leverantörsskulder		186 891	174 304
Övriga kortfristiga skulder	not 27	91 616	111 717
Summa skulder m.m.		951 411	1 020 535
<i>Periodavgränsningsposter</i>			
Upplupna kostnader	not 28	214 795	212 126
Oförbrukade bidrag		3 288	6 040
Övriga förutbetalda intäkter		1 788	43 717
Summa periodavgränsningsposter		219 871	261 883
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		2 398 344	2 429 633
Ansvarsförbindelser		Inga	Inga

7.7 Anslagsredovisning

Belopp i tusen kronor

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 ¹	17 800	100 000			117 800	-117 080	720
Utgiftsområde 22 Kommunikationer							
1:11 ap 5 Trängselskatt – Admin – del till Transportstyrelsen ²	135 504	132 000	-135 504		132 000	-95 164	36 836
1:12 ap 3 Transportstyrelsen – avgiftsbelagd verksamhet	165 297	1 480 877		- 92 047	1 554 127	-1 468 435	85 692
1:12 ap 4 Transportstyrelsen – skattefinansierad verksamhet	28 125	533 961		-1 963	560 123	-523 196	36 927
1:14 ap 6 Trängselskatt i Göteborg – del till Transportstyrelsen ²	126 517	168 000	-131 817		162 700	-127 783	34 917
Summa	473 242	2 414 838	-267 321	-94 009	2 526 750	-2 331 658	195 092

Kommentarer till anslagsutfall

¹De disponibla medlen för anslaget för supermiljöbilspremie räckte till fordon påställda i början av augusti. Att inte hela anslaget nyttjades beror på att kompletterade uppgifter från fordonsägarna inte kom in till myndigheten i tid så att utbetalningar kunde ske före årsskiftet. Dessa kommer att avräknas 2015 års anslag.

²För uttag av trängselskatt i Stockholm och i Göteborg används ett gemensamt system. Avskrivningarna fördelas 50/50 medan övriga kostnader fördelas utifrån antal passager. Det lägre utfaller beror på lägre drifts- och avskrivningskostnader än beräknat.

Finansiella villkor

1:12 ap 4 Transportstyrelsen- skattefinansierad verksamhet får användas till Transportstyrelsens verksamhet som inte finansieras med avgifter, andra anslag eller övriga intäkter samt för att betala svensktmedlemskap i internationella organisationer inom transportområdet. Betalningar av medlemsavgifter till Nordliga dimensionens partnerskap för transporter och logistik (NDPTL) samt till Östersjöstaternas råd (Baltic 21) ska godkännas av Regeringskansliet (Näringsdepartementet).

Transportstyrelsen ska kunna använda och samverka med det gemensamma radiokommunikationssystemet Rakel. Transportstyrelsen ska betala totalt 19 000 kronor till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) som abonnemangsavgift för detta system. Beloppet ska betalas efter faktura från MSB.

Transportstyrelsen har betalat 318 021 kronor till NDPTL för medlemsavgift m efter beslut av Regeringskansliet (N2014/219/TE) och 19 000 kronor till MSB för Rakelabonnemang efter fakturering.

7.8 Redovisning mot inkomsttitel

Belopp i tusen kronor

Inkomsttitel	Beräknat belopp	Inkomster
2511 036 Expeditions – och ansökningsavgifter		230
2534 004 Avgifter för körkort och motorfordon		19 389
2534 005 Avgifter för järnvägsområdet	48 161	45 128
2534 006 Avgifter för luftfartsområdet	238 673	231 489
2534 007 Avgifter för sjöfartsområdet	81 517	69 141
2534 008 Avgifter för vägtrafikområdet	1 185 474	1 150 974
2624 002 Inkomster av uppörd av felparkeringsavgifter		61 987
2711 006 Restavgifter och dröjsmålsavgifter		73 362
2714 322 Överlastavgift		4 665
2714 323 Avgifter vid överträdelse av kör- och vilotider		18 786
9341 017 Stämpelskatt		7 514
9461 012 Fordonsskatt		11 506 453
9461 022 Saluvagnsskatt		7 895
9462 014 Vägavgifter		556 502
9643 011 Trängselskatt, Göteborg		750 928
9643 012 Trängselskatt, Stockholm		763 559
9643 031 Trängselskatttillägg, Göteborg		66 682
9643 032 Trängselskatttillägg, Stockholm		69 405
Summa	1 553 825	15 404 090

Sjöfart

Inom sjöfartsområdet blev intäkterna 15 procent lägre än beräknat belopp, vilket motsvarar 12 miljoner kronor. Det beror på minskat antal fartyg med giltiga certifikat, vilket innebär färre antal tillsyner. Även fartygsbeståndet har förändrats till färre stora och fler små fartyg. Detta minskar tillsynsintäkterna då små fartyg kräver mindre tillsynsaktiviteter.

Vägtrafik

Inom vägtrafikområdet blev intäkterna 3 procent lägre än beräknat belopp, vilket motsvarar 35 miljoner kronor. Den lägre intäkten förklaras i huvudsak av sänkningen av avgiften för vägtrafikregistret.

7.9 Finansieringsanalys

Belopp i tusen kronor		2014	2013
DRIFT			
<i>Kostnader</i>	not 29	-2 315 865	-2 228 936
Finansiering av drift			
Intäkter av anslag		2 212 328	2 135 786
Intäkter av avgifter och andra ersättningar		284 182	270 774
Intäkter av bidrag		17 596	11 926
Övriga intäkter		3 410	6 426
Summa medel som tillförts för finansiering av drift	not 30	2 517 517	2 424 912
Ökning(-)/minskning(+) av kortfristiga fordringar	not 31	21 982	54 441
Ökning(+)/minskning(-) av kortfristiga skulder	not 32	-42 019	-46 614
KASSAFLÖDE FRÅN DRIFT		181 614	203 803
INVESTERINGAR			
Investeringar i materiella tillgångar		-33 341	-22 932
Investeringar i immateriella tillgångar		-107 596	-175 643
Summa investeringsutgifter		-140 938	-198 575
Finansiering av investeringar			
Lån från Riksgälden		450 553	187 422
- amorteringar		-179 157	-69 762
Lån från Riksgälden 7 kap 6 § BL		-332 788	11 548
Försäljning av anläggningstillgångar		894	122
Tillförda driftmedel		18 286	34 869
Summa medel som tillförts för finansiering av investeringar		-42 211	164 199
KASSAFLÖDE TILL INVESTERINGAR		-183 149	-34 376
UPPBÖRDSVERKSAMHET			
Intäkter som inte disponeras av myndigheten		1 675 152	1 699 580
Intäkter av uppbörd		13 760 594	14 198 973
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder	not 33	-15 936	-754 078
Inbetalningar i uppbördsverksamhet		15 419 810	15 144 475
Medel som tillförts statsbudgeten från uppbördsverksamhet		-15 404 090	-15 156 213
KASSAFLÖDE TILL UPPBÖRDSVERKSAMHET		15 721	-11 738
TRANSFERERINGSVERKSAMHET			
Lämnade bidrag		-903 090	-813 139
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder	not 34	-24 964	45 674
Utbetalningar i transfereringsverksamhet		-928 054	-767 466
Finansiering av transfereringsverksamhet			
Medel som tillförts från statsbudgeten för finansiering av bidrag		117 080	62 200
Medel som erhållits från andra myndigheter för finansiering av bidrag		6 231	7 255
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag		794 463	724 522
Summa medel som tillförts för finansiering av transfereringsverksamhet		917 774	793 977
KASSAFLÖDE TILL/FRÅN TRANSFERERINGSVERKSAMHET		-10 280	26 511
FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL		3 906	184 200
SPECIFIKATION AV FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL			
Likvida medel vid årets början		435 990	251 790
Ökning(+)/minskning(-) av tillgodohavande Riksgälden		-206 974	200 785
Ökning(+)/minskning(-) av avräkning med statsverket		210 880	-16 585
Summa förändring av likvida medel		3 906	184 200
Likvida medel vid periodens slut		439 896	435 990

7.10 Tilläggsuppgifter och noter

7.10.1 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 2015-01-05 har använts för inkommande leverantörsfakturor, utgående kundfakturor och inomstatliga mellanhavanden.

Samtliga skattefordringar har värderats enligt fastställda värderingsprinciper.

7.10.2 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 ovanstående 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

En avvikelse från redovisningsprincipen för immateriella anläggningstillgångar har skett då anläggningstillgångens livslängd bedömts vara kortare än 5 år.

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 91 procent.

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

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

Leverantörsskulder

Leverantörsskulder i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs.

7.10.3 Styrelsen

Styrelse förordnad fr.o.m. 2014-07-01

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr) 2014
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 Sthm 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	35 000
Rolf Annerberg <i>Styrelsens ordförande fr.o.m 2015-01-01</i> Särskild utredare, regeringskansliet	Inga övriga uppdrag	35 000
Ann-Katrin Berglund Utredningschef, Statskontoret	Inga övriga uppdrag	35 000
Helena Dyrssen Överdirektör, Skatteverket	Ledmot i insynsrådet för Bolagsverket	17 500
Jonas Eliasson Professor, KTH	Inga övriga uppdrag	35 000
Andrea Femrell VD, Näringslivets Regelnämnd	- Ledamot/VD i NNR Services AB - Ledamot i Stockholms Hamn AB - Suppleant i Nynäshamns Mark AB - Ledamot i insynsrådet för Bolagsverket	17 500
Anna Grönlund Branschchef, Sveriges Bussföretag	Inga övriga uppdrag	35 000
Förordnad t.o.m. 2014-12-31		
Carola Gunnarsson <i>Styrelsens ordförande t.o.m 2014-12-31</i> Kommunstyrelsens ordförande, 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
Förordnade t.o.m. 2014-06-30		
Kristina Alsér Landshövding, Kronobergs län	- Ordförande i Kulturkvarteret Astrid Lindgrens Näs AB - Ordförande i Tillväxtverket (Sedan juli 2014) - Ledamot i styrelsen för Vinnova - Ledamot i Familjen Kamprads Stiftelse - Ledamot i Entreprenörinvest	17 500
Jan-Eric Nilsson Professor, VTI	Inga övriga uppdrag	37 835

7.10.4 Ledande befattningshavare

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr) 2014
Staffan Widert Generaldirektör Transportstyrelsen	Ledamot i e-legitimationsnämnden	1 469 897

7.10.5 Sjukfrånvaro

Sjukfrånvaro redovisas i avsnitt 6.1, tabell 24.

7.10.6 Noter

Belopp i tkr. Summeringar och avrundningar enligt rapporteringen i Hermes. Differenser kan därmed uppstå vid summeringen av olika avsnitt. Siffror inom parentes i löpande text avser 2013. Belopp som avrundas till 0 redovisas med 0. Poster som saknar utfall redovisas med -.

Not 1 Intäkter av avgifter och andra ersättningar

Av intäkter av avgifter och andra ersättningar utgör 2 312 tkr (6 526 tkr) Intäkter enligt 4 § avgiftsförordningen.

Not 2 Kostnader för personal	2014	2013
Lönekostnader (exkl arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	760 685	730 786
Sociala avgifter	361 517	346 590
Övriga personalkostnader	14 745	12 045
	1 136 947	1 089 420

Not 3 Övriga driftkostnader	2014	2013
Reparationer och underhåll	33 556	35 900
Offentligrättsliga avgifter, skatter, kundförluster mm	3 331	1 261
Resor, representation, information	50 987	55 604
Medlemsavgifter	136 772	118 742
Inköp av varor	151 528	129 820
Köp av tjänster	724 694	726 647
	1 100 869	1 067 974

Medlemsavgifter består huvudsakligen av Sveriges medlemsavgift i Eurocontrol.

Not 4 Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras	2014	2013
Offentligrättsliga avgifter	1 519 025	1 559 876
Förluster avseende offentligrättsliga avgifter	-3 008	-1 089
Andra ersättningar	158 800	140 508
Ränteintäkter	335	285
	1 675 152	1 699 580

Not 5 Saldo uppbörd	2014	2013
Återföring av föregående års periodiserade skatter	-942 287	-199 947
Periodiserade trängselskatter	341 574	316 296
Periodiserade fordonsskatter	608 033	600 120
Periodiserade vägavgifter	24 337	25 871
	31 657	742 340

2013 var första året ej förfallna fordonsskatter periodiserades.

Not 6 Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag	2014	2013
Gemensam Avgift Säkerhetskontroll, GAS	722 060	641 858
Communication, Navigation, Surveillance (CNS)	72 239	82 497
	794 299	724 354

Not 7 Lämnade bidrag	2014	2013
Lämnade bidrag avser:		
Supermiljöbilspremie	117 080	62 200
Bidrag till VINNOVA	-	150
Bidrag till krisberedskap	6 231	7 105
Flygplatsers kostnader, Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	707 540	661 188
Flygplatsers kostnader, Communication, Navigation, Surveillance (CNS)	72 239	82 497
	903 090	813 139

Not 8 Saldo transfereringar

Saldo transfereringar 14 684 tkr (-19 163 tkr) består i sin helhet till resultat av Gemensam avgift säkerhetskontroll. Under-/övertäckningen regleras genom avgiftssättning.

Not 9 Kapitalförändring enligt resultaträkningen	2014	2013
<i>Avgiftsfinansierad verksamhet</i>		
Överskott undervägsavgifter	12 390	20 116
Över-/Underskott GAS	14 684	-19 163
	27 074	953
<i>Uppdragsfinansierad verksamhet</i>		
Överskott i uppdragsverksamheten	16 186	12 746
	16 186	12 746
<i>Uppbörd</i>		
Periodiserade skatter	31 657	742 340
	31 657	742 340
	74 916	756 039

Den stora skillnaden mellan åren är hänförlig till periodiserade skatter. 2013 var första året ej förfallna fordonsskatter periodiserades.

Not 10 Balanserade utgifter för utveckling	2014-12-31	2013-12-31
Ingående anskaffningsvärde	597 246	274 614
Årets anskaffningar	174 109	357 140
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-18 176	-34 507
Utgående anskaffningsvärde	753 180	597 246
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-231 432	-136 221
Årets avskrivningar	-123 011	-115 341
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	2 043	20 129
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-352 400	-231 433
Bokfört värde	400 780	365 813

Not 11 Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	2014-12-31	2013-12-31
Ingående anskaffningsvärde	16 647	16 402
Årets anskaffningar	280	245
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-71	-
Utgående anskaffningsvärde	16 856	16 647
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-13 827	-10 543
Årets avskrivningar	-1 610	-3 284
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	71	-
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-15 366	-13 827
Bokfört värde	1 490	2 820

Not 12 Pågående immateriella anläggningstillgångar	2014-12-31	2013-12-31
Ingående anskaffningsvärde	136 150	86 269
Årets anskaffningar	81 320	115 781
Årets färdigställda anläggningar	-80 164	-43 359
Återförda IB-värden	-18 287	-22 541
Utgående anskaffningsvärde	119 019	136 150
Ingående anskaffningsvärde	67 948	334 440
Årets anskaffningar	-	70 695
Årets färdigställda anläggningar	-67 948	-324 859
Återförda IB-värden	-	-12 328
Utgående anskaffningsvärde	0	67 948
Bokfört värde	119 019	204 098

Sista delen av det nationella systemet för trängselskatt och infrastrukturavgifter om 67,9 mnkr aktiverade under 2014. Projektet särredovisas med anledning av att det tidigare finansierades med en övrig kredit. Anläggningen ingår nu i den ordinarie ramen.

Not 13 Förbättringsutgifter på annans fastighet	2014-12-31	2013-12-31
Ingående anskaffningsvärde	18 854	16 554
Årets anskaffningar	3 196	2 628
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-	-328
Utgående anskaffningsvärde	22 050	18 854
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-9 115	-6 319
Årets avskrivningar	-3 689	-2 994
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	-	197
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-12 804	-9 115
Bokfört värde	9 246	9 738

Not 14 Maskiner, inventarier, installationer m.m.	2014-12-31	2013-12-31
Ingående anskaffningsvärde	172 627	159 654
Årets anskaffningar	29 020	19 443
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-11 557	-6 469
Utgående anskaffningsvärde	190 090	172 628
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-115 023	-98 778
Årets avskrivningar	-23 765	-21 764
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	10 725	5 519
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-128 063	-115 023
Bokfört värde	62 028	57 605
Not 15 Pågående nyanläggningar	2014-12-31	2013-12-31
Ingående anskaffningsvärde	4 874	4 012
Årets anskaffningar	5 999	1 190
Årets färdigställda anläggningar	-4 874	-329
Utgående anskaffningsvärde	5 999	4 874
Not 16 Kundfordringar	2014-12-31	2013-12-31
<i>Kundfordringar</i>		
Fakturerade	118 827	153 717
Aviserade	3 066	36 246
<i>Avgår</i>		
Uppbördsfordringar, avgifter	-32 706	-44 981
Osäkra kundfordringar	-16 466	-16 348
	72 720	128 635

Fakturering av GAS-avgifter avseende november 2013 förföll till betalning i januari 2014.
Motsvarande fakturering 2014 förföll till betalning i december 2014.

Årets kostnad för befarade kundförluster uppgår till 1 989 tkr (-1 057 tkr) och årets kostnad för konstaterade kundförluster uppgår till 2 141 tkr (4 026 tkr).

Not 17 Fordringar hos andra myndigheter	2014-12-31	2013-12-31
Kundfordringar hos andra myndigheter	7 550	11 059
Fordran ingående mervärdesskatt	56 905	53 876
	64 455	64 935

Not 18 Övriga fordringar	2014-12-31	2013-12-31
<i>Uppbörd</i>		
Uppbördsfordringar, avgifter	32 706	44 981
Osäkra uppbördsfordringar, avgifter	-14 517	-12 647
Uppbördsfordringar, trängselskatter	374 002	328 442
Osäkra uppbördsfordringar, trängselskatter	-163 508	-133 590
Uppbördsfordringar, fordonskatter	893 005	856 698
Osäkra uppbördsfordringar, fordonskatter	-284 973	-256 578
Uppbördsfordringar, vägavgifter	28 416	29 923
Osäkra uppbördsfordringar, vägavgifter	-4 079	-4 052
Eurocontrol, fakturerade avgifter	25 485	24 639
Eurocontrol, avräkning	-23 218	-1 268
Övrigt	7 386	4 157
	870 706	880 705

Eurocontrol, avräkning avser övertäckning 2009-2014.
Regleras genom avgiftssättning.

Not 19 Periodavgränsningsposter	2014-12-31	2013-12-31
<i>Förutbetalda kostnader, drift</i>		
Meeteringavtal Unisys	70 034	12 441
Medlemsavgifter	32 387	34 389
Hyrer	16 651	17 845
Övrigt	25 936	32 540
	145 008	97 215
<i>Upplupna övriga intäkter</i>		
<i>Drift</i>		
Eurocontrol	17 000	17 873
Tjänsteförsäljning m.m.	15 982	11 854
<i>Uppbörd</i>		
Avgifter som ej disponeras	13 170	11 743
Trängselskatt	131 080	121 444
<i>Transfereringar:</i>		
Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	29 765	14 290
	206 998	177 204
Summa periodavgränsningsposter	352 006	274 419

Hela avtalskostnaden från Unisys avseende Meetering MIPS 2014-2016 har fakturerats oss under 2014.

Not 20 Avräkning med statsverket	2014-12-31	2013-12-31
<i>Uppbörd</i>		
<i>Ingående balans</i>	77 216	41 243
Övergångseffekt ändrad redovisning uppbördsmedel		-
Redovisat mot inkomstitel	-15 404 090	-15 156 213
Uppbördsmedel som betalats till icke räntebärande flöde	15 368 049	15 192 187
Medel från räntekonto som tillförts inkomstitel		-
<i>Fordringar avseende Uppbörd</i>	41 175	77 216
 <i>Anslag i icke räntebärande flöde</i>		
<i>Ingående balans</i>	-	-
Redovisat mot anslag	117 080	62 200
Medel hänförliga till transfereringar mm som betalats till icke räntebärande flöde	-117 080	-62 200
<i>Fordringar/Skulder avseende anslag i icke räntebärande flöde</i>	-	-
 <i>Anslag i räntebärande flöde</i>		
<i>Ingående balans</i>	-455 442	-371 732
Redovisat mot anslag	2 214 578	2 138 036
Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-2 309 538	-2 495 239
Återbetalning av anslagsmedel	356 030	273 493
<i>Skulder avseende anslag i räntebärande flöde</i>	-194 372	-455 442
 <i>Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag</i>		
<i>Ingående balans</i>	2 250	4 499
Redovisat mot anslag under året enligt undantagsregeln	-2 250	-2 250
<i>Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag</i>	0	2 250
 <i>Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto i Riksbanken</i>		
<i>Ingående balans</i>	8 426	-24 976
Inbetalningar i icke räntebärande flöde	17 267 757	16 908 932
Utbetalningar i icke räntebärande flöde	-2 028 688	-1 745 544
Betalningar hänförliga till anslag och inkomstitlar	-15 250 969	-15 129 987
<i>Saldo</i>	-3 474	8 426
 <i>Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto i Riksbanken</i>	-3 474	8 426
 Saldo avräkning med statsverket	-156 670	-367 550

Not 21 Balanserad kapitalförändring

	Stats- kapital	Bal.kap. Avgiftsfin. Verks.	Bal.kap. Uppdrags- fin. verks.	Bal.kap. Uppbörds- verks.	Kapital- förändring enl RR	Summa
Utgående balans 2013	155	100 027	82 927	199 947	756 039	1 139 095
Rättelse/ändr. princip						0
A Ingående balans 2014	155	100 027	82 927	199 947	756 039	1 139 095
Föregående års kapitalförändring		953	12 746	742 340	-756 039	0
Årets kapitalförändring					74 916	74 916
B Summa årets förändring		953	12 746	742 340	-681 123	74 916
C Utgående balans 2014	155	100 980	95 673	942 287	74 916	1 214 012

Not 22 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

	2014-12-31	2013-12-31
Ingående avsättning	6 071	2 663
Årets pensionskostnad	5 294	5 417
Årets pensionsutbetalningar	-1 975	-2 010
Utgående avsättning	9 390	6 071

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

Not 23 Övriga avsättningar

	2014-12-31	2013-12-31
Ingående avsättning	2 049	1 063
Årets avsättning	3 660	2 062
Årets nyttjade medel	-2 049	-1 076
Utgående avsättning	3 660	2 049

Avser avsättningar till följd av omstruktureringar. 3 416 tkr kommer att regleras 2015 och 244 tkr 2016.

Not 24 Lån i Riksgälden

	2014-12-31	2013-12-31
Ingående balans	332 073	214 413
Under året upptagna lån	450 553	187 422
Årets amorteringar	-179 157	-69 762
	603 469	332 073

Beviljad låneram 785 000 400 000

Not 25 Räntekontokredit i Riksgälden

	2014-12-31	2013-12-31
Beviljad kreditram	100 000	100 000
Räntekontokredit i Riksgälden har ej nyttjats under 2014.	-	-

Not 26 Övriga krediter i Riksgälden

	2014-12-31	2013-12-31
Beviljad kreditram	-	372 000
Nyttjad kredit vid årets slut:	-	332 788

Den övriga krediten avsåg trängselskatt Göteborg. Investeringen finansieras fr.o.m. 2014 med ordinarie lån.

Not 27 Övriga skulder	2014-12-31	2013-12-31
<i>Drift</i>		
Innehållen skatt för egen personal	18 161	17 602
Övrigt	2 009	738
<i>Uppbörd</i>		
Avgifter som ej disponeras		
- körkortsavgifter	16 296	16 065
- felparkeringsavgifter	42 916	66 282
- yrkestrafikavgifter	1 789	1 752
Skatter		
- trängselskatter	6 275	6 064
Oplacerade medel	4 171	3 214
	91 616	111 717

Inbetalda uppbördsmedel kommer att tillföras inkomsttitel alternativt betalas vidare.

Not 28 Periodavgränsningsposter	2014-12-31	2013-12-31
<i>Upplupna kostnader</i>		
<i>Drift</i>		
Upplupna löneskulder inkl. sociala avgifter	12 271	10 810
Upplupna semesterlöner inkl. sociala avgifter	83 003	83 212
Avsatta trygghetsmedel	13 548	11 928
Utlägg och skattefria ersättningar	1 054	1 380
Köpta tjänster m.m.	26 455	37 661
<i>Transfereringar</i>		
Kostnader finansierade med bidrag från MSB	-	944
Flygplatsers kostnader, Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	78 464	66 192
	214 795	212 126
<i>Oförbrukade bidrag</i>		
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	755	1 612
Naturvårdsverket	-	180
Jordbruksverket	2 102	4 204
Övriga myndigheter	430	44
	3 288	6 040
<i>Förutbetalda intäkter</i>		
<i>Uppbörd</i>		
Avgifter som ej disponeras	1 788	20 717
<i>Transfereringar</i>		
Gemensam avgift säkerhetskontroll	-	23 000
	1 788	43 717
Summa periodavgränsningsposter	219 871	261 883

Oförbrukade bidrag planeras att användas under 2015.

Not 29 Finansieringsanalys, kostnader	2014	2013
Kostnader enligt resultaträkningen	-2 489 495	-2 392 050
Justering:		
Årets förändringar av avsättningar	4 930	4 394
Realisationsförluster	8 110	15 337
Årets avskrivningskostnader	160 590	143 383
	-2 315 865	-2 228 936
Not 30 Finansieringsanalys, intäkter	2014	2013
Summa medel som tillförts för finansiering av drift	2 518 071	2 424 912
Justering:		
Reavinst vid försäljning av anläggningstillgångar	-555	-
	2 517 517	2 424 912
Not 31 Kortfristiga fordringar, finansieringsanalys	2014	2013
Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB	1 348 693	630 332
Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB	-1 359 886	-1 348 693
Justering årets förändring:		
Fordringar uppbörd, avgifter	-14 145	8 835
Fordringar uppbörd, skatter	22 020	674 922
Upplupna intäkter, skatter	9 637	67 418
Upplupna intäkter, avgifter som ej disponeras	1 427	7 380
Upplupna intäkter, GAS	15 475	14 290
Befarade kundförluster GAS	-1 239	-43
Förändring under året	21 982	54 441
Not 32 Kortfristiga skulder, finansieringsanalys	2014	2013
Skulder mm och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB	-1 282 418	-1 135 426
Skulder mm och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB	1 171 283	1 282 418
Justering årets förändring:		
Lån i Riksgälden	-271 396	-117 660
Övriga krediter i Riksgälden	332 788	-11 548
Övriga skulder, uppbörd	-21 932	16 240
Upplupna kostnader, finansierade av bidrag	-	-600
Upplupna kostnader GAS, transfereringar	-12 272	-36 320
Förutbetalda intäkter, avgifter som ej disponeras	18 929	-20 717
Förutbetalda intäkter, GAS	23 000	-23 000
	-42 019	-46 614

Not 33 Kortfristiga fordringar och skulder, uppbörd	2014	2013
Årets förändring:		
Aviserade avgifter	14 145	-8 835
Aviserade skatter	-22 020	-674 922
Upplupna intäkter, avgifter som ej disponeras	-1 427	-7 380
upplupna intäkter, skatter	-9 637	-67 418
	-18 939	-758 555
Årets förändring:		
Övriga skulder, uppbörd	21 932	-16 240
Förutbetalda intäkter	-18 929	20 717
	3 003	4 477
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder, uppbörd	-15 936	-754 078
Not 34 Kortfristiga fordringar och skulder, transfereringar	2014	2013
Årets förändring:		
Upplupna intäkter, GAS	-15 475	-14 290
Osäkra kundfordringar, GAS	1 239	43
	-14 236	-14 247
Årets förändring:		
Upplupna kostnader, finansierade av bidrag	-	600
Upplupna kostnader, GAS	12 272	36 320
Förutbetalda intäkter, GAS	-23 000	23 000
	-10 728	59 921
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder, transfereringar	-24 964	45 674

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.

Rolf Annerberg
Ordförande

Mikael Ahlström

Ann-Katrin Berglund

Helena Dyrssen

Jonas Eliasson

Andrea Femrell

Anna Grönlund

Staffan Widlert
Generaldirektör.

Norrköping den 17 februari 2015

www.transportstyrelsen.se
0771-503 503

