

ÅRSREDOVISNING 2015



Transportstyrelsen

Årsredovisningen finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats
www.transportstyrelsen.se

TSG 2016-252
Februari 2016

Innehåll

1	NY GENERALDIREKTÖR HAR ORDET	5
2	TRANSPORTSTYRELSENS UPPDRAG.....	7
3	RESULTATREDOVISNINGEN.....	8
3.1	Regelgivning	8
3.1.1	Verksamhetens utveckling.....	9
3.1.2	Järnväg	10
3.1.3	Luffart	12
3.1.4	Sjöfart.....	13
3.1.5	Vägtrafik	14
3.2	Tillståndsprovning.....	16
3.2.1	Verksamhetens utveckling.....	17
3.2.2	Järnväg	17
3.2.3	Luffart	18
3.2.4	Sjöfart.....	21
3.2.5	Vägtrafik	25
3.3	Tillsyn.....	29
3.3.1	Verksamhetens utveckling.....	29
3.3.2	Järnväg	30
3.3.3	Luffart	32
3.3.4	Sjöfart.....	35
3.3.5	Vägtrafik	39
3.4	Registerhållning	42
3.4.1	Verksamhetens utveckling.....	43
3.4.2	Järnväg	43
3.4.3	Luffart	43
3.4.4	Sjöfart.....	44
3.4.5	Vägtrafik	45
3.5	Redovisning av avgiftsbelagd verksamhet.....	47

3.5.1	Analys av Transportstyrelsens avgiftsresultat, avgifter som disponeras	47
3.5.2	Analys av Transportstyrelsens avgiftsresultat, avgifter som ej disponeras	49
4	ÖVRIG ÅTERRAPPORTERING.....	51
4.1	Marknadsövervakning	51
4.2	Miljö	52
4.3	Forskning och innovation.....	54
4.4	Nya och uppdaterade kommunikationsvägar	55
4.5	Attitydundersökning.....	56
5	INTERN STYRNING OCH KONTROLL	57
6	MEDARBETARE OCH KOMPETENS	59
6.1	Stabil medarbetarbas och färre chefer	59
6.2	Sjuktalen ökar – en utmaning för arbetsmiljöarbetet	60
6.3	Kompetensförsörjning	62
7	FINANSIELL REDOVISNING.....	63
7.1	Resultaträkning.....	64
7.2	Balansräkning.....	65
7.3	Anslagsredovisning	66
7.4	Redovisning mot inkomsttitel	67
7.5	Finansieringsanalys	68
7.6	Sammanställning av väsentliga uppgifter	69
7.7	Tilläggsuppgifter och noter	69
7.7.1	Redovisningsprinciper	69
7.7.2	Värderingsprinciper	70
7.7.3	Styrelsen.....	72
7.7.4	Ledande befattningshavare	72
7.7.5	Noter	73
7.8	Underskrift	83

1 Ny generaldirektör har ordet

Nu har jag arbetat som generaldirektör på Transportstyrelsen i drygt 10 månader. Min första tid har jag ägnat åt att träffa så många människor som möjligt – både inom och utanför myndigheten. Jag har lyssnat på många berättelser om organisationens styrkor och utmaningar. Jag är positiv till det arbete som görs. Vi har under 7 år byggt upp en väl fungerande verksamhet, som jag vill fortsätta att bygga vidare på. Internt har mitt första år präglats av stora åtgärder inom it-området. Vi är bland annat i full färd med att byta den tekniska plattformen för vår stordator för vägtrafikregistret.

Regelverk är Transportstyrelsens huvudsakliga verktyg för att bidra till tillgänglighet och där hänsyn tas till miljö, hälsa och säkerhet. Utmaningen för oss är att ständigt utveckla relevanta regler som går i takt med samhällsutvecklingen. Exempel på snabb och intressant utveckling är teknikutvecklingen av autonoma fordon och drönare. Vi deltar i utvecklingsarbetet tillsammans med andra aktörer, tar fram strategier och anpassar regelverk efter de nya förutsättningarna. Vi följer också utvecklingen internationellt.

Det pågår även ett långsiktigt arbete inom området regelutveckling, där vi går från detaljstyrande regler till funktionsbaserade regler. Det betyder att vi som myndighet pekar på mål och funktion medan verksamhetsutövaren utformar lösningar. På så sätt regelverken mindre känsliga för den snabba teknikutvecklingen på många områden och behovet av att ständigt anpassa regler till ny teknik blir mindre. Vi har kommit längst med detta arbetssätt inom sjöfartsområdet.

Vi försätter också utveckla det riskbaserade arbetssättet inom tillsynsverksamheten. Det innebär att istället för att göra lika mycket tillsyn på alla företag fokuserar vi på de verksamheter, som av olika anledningar, har större risker. En diskussion som kommer av detta är om avgiftsmodellen i framtiden ska påverkas av de bedömda riskerna.

Vi har också förbättrat tillsynen av de statliga tillståndshavarna. LFV:s säkerhetskultur har granskats och en motsvarande tillsyn har påbörjats för järnvägsverksamheten på Trafikverket.

Ett område som varit föremål för många diskussioner är den marknadsövervakning vi utför. Det finns stora förväntningar från olika håll. Under de två senaste åren har ett 40-tal studier gjorts inom olika områden som publicerats på vår webbplats. De beskriver på olika sätt hur marknader utvecklas och hur förutsättningar för olika branscher ser ut. En fortsatt utveckling kan komma att handla om ytterligare analyser och förslag till åtgärder.

Reglerna för kör- och vilotider baseras på EU-direktiv. Vi genomförde en internationell studie för att jämföra vår tillämpning med andra länders. Utifrån det har vi på olika sätt under året anpassat tillämpningen. I ett pågående regeringsuppdrag ser vi över hur detta ytterligare skulle kunna utvecklas, nationellt och internationellt. Vi har kontinuerligt fört dialoger med företrädare från de olika branscherna.

Vår dialog med omvärlden och företrädare för de olika branscherna är viktig. Efter dessa samtal har vi tagit fram en handlingsplan med 10 punkter. Fokus är på dialoger, konsekvensbeskrivningar i samband med föreskriftsarbete samt transparenta avgifter som är särskilt angelägna att ta itu med.

De stora flyktingströmmarna har även påverkat transportsystemet. Vi hade under hösten möten med branschföreträdare för att diskutera bland annat säkerhet på färjor, bussar och tåg.



Maria Ågren

2 Transportstyrelsens uppdrag

Transportstyrelsens huvuduppgift och ansvar är regelgivning, tillståndsprovning, tillsyn och registerhållning inom transportområdet.

Transportstyrelsen ska tillsammans med andra aktörer i samhället verka för att de transportpolitiska målen uppnås. 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 transportsystemet utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

3 Resultatredovisningen

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

De totala verksamhetskostnaderna minskade något jämfört med 2014, vilket främst förklaras av flera pågående investeringsprojekt bland annat utbytet av den tekniska plattformen för stordator för vägtrafikregistret. Det innebär att vi upparbetat kostnader i pågående anläggningstillgångar. Det finns skillnader mellan verksamheterna som förklaras i respektive avsnitt.

Tabell 1. Ekonomisk översikt, fördelning av intäkter och kostnader på verksamhet 2013–2015

Tusen kronor	2013	2014	2015
Regelgivning			
Intäkter av anslag	346 941	344 284	340 143
Övriga intäkter	6 017	5 925	5 324
Kostnader	364 712	363 476	357 571
Tillståndsprövning			
Intäkter av anslag	435 450	374 995	349 443
Övriga intäkter	14 793	15 659	14 332
Kostnader	453 595	392 424	367 937
Tillsyn			
Intäkter av anslag	296 332	306 035	278 496
Övriga intäkter	160 383	168 728	163 547
Kostnader	421 494	447 339	408 950
Registerhållning			
Intäkter av anslag	1 057 063	1 187 014	1 223 511
Övriga intäkter	107 932	115 432	105 319
Kostnader	1 152 249	1 286 256	1 339 165
TOTALT			
Intäkter av anslag	2 135 786	2 212 328	2 191 593
Övriga intäkter	289 126	305 743	288 522
Kostnader	2 392 050	2 489 495	2 473 623

3.1 Regelgivning

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

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 genomslag för svenska ståndpunkter. I det internationella arbetet ska vi inom alla trafikslag vara pådrivande för att möjliggöra att potentialen i den nya tekniken tillvaratas.

3.1.1 Verksamhetens utveckling

Det totala antalet kungörelser i Transportstyrelsens författningssamling (TSFS) var det lägsta under perioden 2013–2015. Antalet kungörelser under ett år varierar beroende på en rad olika faktorer och föreskriftsarbetet kan inledas av flera olika skäl. Internationella regler kan behöva införlivas och det kan uppstå behov av nya eller ändrade föreskrifter, regelförenklingar eller problem som bara kan lösas genom regleringar. Det syftar även till att det ska bli tydlig vilka regler som gäller.

Begreppet internationella regler innefattar såväl EU-regler som regler utarbetade inom andra internationella organ där Sverige åtagit sig att följa vad som beslutas. Kostnaden för regelgivning utgjorde 14 procent av vår totala verksamhetskostnad. Ytterligare information finns under respektive trafikslag.

Tabell 2. Regelgivning 2013–2015

Trafikslag	Antal kungörelser i Transportstyrelsens författningssamling			Total kostnad (tusen kronor)		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Järnväg	11	12	8	33 411	40 067	41 545
Luffart	43	41	11	100 549	97 228	100 001
Sjöfart	25	58	26	100 589	99 312	90 860
Vägtrafik	39	39	35	130 163	126 869	125 165
Summa	118	150	80	364 712	363 476	357 571

Avvägning mellan målen i regelgivningsarbetet

Effekterna av vårt föreskriftsarbete kan vara svåra att följa upp eftersom det inte går att isolera effekter från våra föreskriftsändringar från andra förändringar på marknaderna. Innan vi genomför förändringar i föreskrifterna konsekvensutreder vi emellertid de sannolika framtida effekterna av de omarbetade föreskrifterna. Nedan beskrivs exempel från vägområdet på hur avvägningarna i våra konsekvensutredningar kan se ut.

Under perioden har 2 föreskrifter som rör medicinska krav för innehav av körkort omarbetats. I dem finns flera förändringar som vi själva rör över och som påverkar uppfyllelsen av de transportpolitiska målen.

Förändrade medicinska krav kan ge effekter på målen för tillgänglighet och trafiksäkerhet men i motsatt håll. Skärpta medicinska krav, som att narkolepsi ska utgöra hinder för innehav av vissa körkortsbehörigheter, införs för att öka trafiksäkerheten. Det sker på bekostnad av individens möjlighet att inneha körkort och därmed försämras tillgängligheten. Vid

målkonflikter gör vi en avvägning mellan målen och i det här fallet väger den förväntade ökningen av trafiksäkerheten tyngre.

Också förändringar som rör intyg eller prover påverkar tillgänglighet, om än i mindre grad. Att ta bort krav på villkorsuppföljning för ADHD efter 3 år under vissa förutsättningar, innebär något minskade kostnader för den enskilde och därmed högre tillgänglighet, samtidigt som vi bedömer att det inte får några negativa konsekvenser för trafiksäkerheten. Detsamma gäller borttagna krav på provtagning för andra substanser än de som påvisats vid rattonykterhetsbrott eller trafiknykterhetsbrott. Att ta bort de kraven medför minskade kostnader för individen och därmed ökad tillgänglighet samtidigt som vi inte kan belägga hur utbrett blandmissbruk vid dessa brott är och därmed inte om det får några effekter på trafiksäkerheten.

3.1.2 Järnväg

Tabell 3. Regelgivning inom järnvägsområdet 2013–2015

Antal kungörelser i Transportstyrelsens författningssamling			Total kostnad (tusen kronor)		
2013	2014	2015	2013	2014	2015
11	12	8	33 411	40 067	41 545

Transportstyrelsen har beslutat 8 författningar på järnvägsområdet, varav 4 grundförfattningar och 4 ändringsförfattningar. Antalet beslutade författningar är något lägre än föregående år. De totala kostnaderna har dock ökat under perioden, vilket till stor del beror på det ökade behovet av att delta i olika internationella forum. Det pågår flera förändringar i det internationella och nationella regelområdet. De regelarbeten som vi har genomfört är främst en följd av ändringar i lagar och förordningar samt införlivande av direktiv som innebär att vi måste ändra eller utfärda nya föreskrifter.

Vi utvecklade under året branschrådet för järnväg för att möjliggöra en ökad dialog. Forumet användes för att dela kunskap, identifiera utmaningar och diskutera principiella frågor inom marknadsutveckling, säkerhet och driftskompatibilitet. Vid branschrådet har till exempel dialog förts om vad syftet med ett säkerhetsstyrningssystem är, hur detta uppnås och hur det fungerar.

Föreskrifter förtydligade kraven på säkerhetsstyrningssystem

Transportstyrelsen arbetade om föreskrifterna för säkerhetsstyrningssystem för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Det ledde till att en gemensam föreskrift togs fram och även en ny gemensam föreskrift om hur man ansöker om de olika tillstånd som finns för järnvägsföretag och

infrastrukturförvaltare. Anledningen till omarbetningen var dels att föreskrifterna var gamla, dels att nya EU-regleringar hade tillkommit. Fokus i föreskriftsarbetet var att undvika dubbelreglering, men även att förtydliga kraven i föreskrifterna.

Transportstyrelsens medverkan på den internationella arenan

Vi medverkade i en rad olika arbetsgrupper, kommittéer och sammanslutningar för att bevaka och driva utvecklingen på området. Den förväntade effekten är en harmonisering av gemensamma bestämmelser som gör det enklare för företag att verka inom flera länder inom EU. Det ger förutsättningar för en mer dynamisk marknad med högre konkurrens och ett större utbud av transporttjänster. Därmed bedömer vi att arbetet kan bidra positivt till tillgänglighetsmålet.

Vi har deltagit i Independent Rail Regulation Group (IRG). IRG är en sammanslutning av oberoende regleringsorgan för järnväg inom EU. Vi har bidragit i framtagande av IRGs ståndpunkter och rapporter som rör

- gemensam marknadsövervakning
- reglering av tjänsteleverantörer
- reglering av banavgifter
- regelutformning
- tillsynsmetodik och godskorridorsfrågor.

Vi har deltagit i Singel European Railway Area Committé (SERAC-kommittén) som representeras av EU:s medlemsstater. Kommittén har beslutat om

- genomförandeakter rörande bulleravgifter
- beräkning av direkta kostnader
- kriterier för sökande av kapacitet
- förfaranden för utfärdande av licenser
- medlemsstaters skyldigheter vad gäller rapportering av utvecklingen av järnvägsmarknaden.

Sverige och Transportstyrelsen har sedan 2014 rollen som ordförande för Europeiska järnvägsbyråns (ERA:s) styrelse. Det ger en närhet till ERA:s ledning och möjlighet att driva en utveckling i linje med svenska intressen och principer. Detta är särskilt viktigt i den förändringsprocess som nu pågår med anledning av det fjärde järnvägspaketet.

Ett öppnande av inhemska marknader ska främja nya aktörer och tjänster

Transportstyrelsen har varit ett stöd till Regeringskansliet i förhandlingsarbetet om de rättsakter som innefattas i det fjärde järnvägspaketet. Sammantaget innebär förslaget i paketet bland annat att den europeiska järnvägsbyråns roll stärks: rullande material ska bara behöva

godkännas en gång för hela EU och ett gemensamt säkerhetsintyg ska inrättas så företagen kan bedriva verksamhet i hela EU. Dessutom stärks infrastrukturförvaltarnas roll och funktionerna för att förvaltningen av spår och tågdrift ska hållas isär för att järnvägsnätet ska kunna skötas effektivt och på ett icke-diskriminerande sätt. Det innebär ett öppnande av inhemska marknader för passagerartrafik som ska främja nya aktörer och tjänster.

EU-gemensamma regler för ett järnvägssystem utan tekniska hinder

Transportstyrelsen har arbetat internationellt med EU-gemensamma regler för järnvägsfordon och järnvägsinfrastruktur i syfte att skapa ett gemensamt järnvägssystem i Europa där fordon kan passera landsgränser utan tekniska hinder. Det möjliggör för medlemsländerna att identifiera och avskaffa nationella bestämmelser som i dag hindrar gränsöverskridande trafik.

Vi har samtidigt arbetat med att fastställa de regler som, trots de EU-gemensamma reglerna, måste finnas för att garantera ett säkert och effektivt järnvägssystem i Sverige. En orsak till att Sverige behöver dessa regler är de speciella förhållanden som orsakas av vårt nordiska vinterklimat.

3.1.3 Luftfart

Tabell 4. Regelgivning inom luftfartsområdet 2013–2015

Antal kungörelser i Transportstyrelsens författningssamling			Total kostnad (tusen kronor)		
2013	2014	2015	2013	2014	2015
43	41	11	100 549	97 228	100 001

Transportstyrelsen har beslutat 11 författningar på luftfartsområdet under 2015, varav 4 grundförfattningar och 6 ändringsförfattningar, inklusive ett upphävande. Därutöver har ett tillkännagivande kungjorts.

Även om mängden föreskrifter är lägre jämfört med föregående år är kostnaderna något högre, vilket beror på att kostnaderna snarare påverkas av arbetenas komplexitet och omfattning än av antalet. Vi hade också en engångskostnad för uppgradering av det EU-gemensamma händelserapporteringssystemet (ECCAIRS).

Anledningen till att antalet beslutade föreskrifter är lägre är främst att ett arbete med ett stort antal föreskrifter om flygplatser har blivit försenat och därför ännu inte har beslutats. Vi bedömer dock att det inte kommer att medföra några konsekvenser, eftersom nuvarande regler kan fortsätta tillämpas under en begränsad period. En annan orsak är att vi under 2013 och 2014 beslutade om många följdändringsföreskrifter. En stor del av föreskriftsarbetet inom luftfarten genomförs med anledning av nya eller

ändrade EU-förordningar samt att implementera krav från det internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).

De flesta föreskrifterna reglerar flygsäkerhet. Det förväntade bidraget är därmed en trygg luftfart och att Transportstyrelsen ges bättre förutsättningar att bidra till det transportpolitiska hänsynsmålet, framför allt i det arbete som rör tillståndsprövning och tillsyn.

3.1.4 Sjöfart

Tabell 5. Regelgivning inom sjöfartsområdet 2013–2015

Antal kungörelser i Transportstyrelsens författningssamling			Total kostnad (tusen kronor)		
2013	2014	2015	2013	2014	2015
25	58	26	100 589	99 312	90 860

Transportstyrelsen har beslutat 26 författningar på sjöfartsområdet, varav 2 grundförfattningar och 24 ändringsförfattningar. Det innebär färre beslutade föreskrifter. Förklaringen är att det under 2014 infördes ett nytt regelverk för så kallade inre vattenvägar, det vill säga trafik på kanaler, floder och insjöar, vilket fick till följd att en mängd befintliga föreskrifter behövde ändras. Flera internationella införlivanden har blivit försenade.

Antalet visar dock inte på föreskrifternas omfattning eller arbetet som ligger bakom. En del ändringar är enkla och kräver endast mindre arbete. Vissa ändringar genererar endast en ändringsföreskrift, medan andra resulterar i ett flertal följdändringar. Kostnaderna är lägre, vilket bland annat beror på att omstruktureringen som i huvudsak genomfördes inom tillsynsverksamheten även fick inverkan på kostnaderna för regelgivning. Det har även varit en del längre vakanser.

Utsläppsförbud för toalettavfall bidrar till bättre vattenmiljö

År 2015 trädde förbudet mot att släppa ut toalettavfall från fritidsbåtar i kraft och i början av 2016 träder ett nytt fritidsbåtsdirektiv i kraft. En nyhet i direktivet är att det nu har införts en möjlighet att ha ett vattenbehandlings-system för toalettavfall ombord. Efter behandling kan avfallet släppas ut i vattnet, i stället för att man har en spillvattentank ombord. För att underlätta för båtägarna ges en möjlighet till undantag från utsläppsförbudet om det kan visas att toalettavfallet kan renas ombord, så att utsläpp kan ske utan olägenhet för människors hälsa.

Myndighetsgemensam tjänst minskade den administrativa bördan för sjöfartsaktörer

Fartygsrapportering av sjötrafik till och från Sverige har tidigare gjorts till Sjöfartsverket, Tullverket, Transportstyrelsen och Kustbevakningen. Samordning av uppgifter saknades, vilket medförde att näringslivet måste lämna samma eller snarlika uppgifter till olika myndigheter.

Med anledning av ett EU-direktiv (2010/65/EU) som gäller krav om samordning av administrativa förfaranden inom EU:s medlemsstater har de myndigheter som nämns ovan etablerat en gemensam internetbaserad anmälningsportal för sjötrafiken. Syftet är att effektivisera och förenkla för såväl näringsliv som myndigheter.

Den myndighetsgemensamma tjänsten, Maritime Single Window, medför en enhetligare hantering, kortare svarstider, bättre kommunikation mellan och inom myndigheterna, ökade möjligheter för riskanalys, kontroll och uppföljning samt säkerställande av respektive myndighets berörda uppgifter. Det innebär också att sjöövervakningsuppgifter som avser ankomst och avgång till svensk hamn kommer att baseras på information som har sammantaget högre kvalitet än i dag.

3.1.5 Vägtrafik

Tabell 6. Regelgivning inom vägtrafikområdet 2013–2015

Antal kungörelser i Transportstyrelsens författningssamling			Total kostnad (tusen kronor)		
2013	2014	2015	2013	2014	2015
39	39	35	130 163	128 869	125 165

Transportstyrelsen har beslutat 35 författningar på vägtrafikområdet, varav 7 grundförfattningar och 28 ändringsförfattningar. De regelarbeten som vi har genomfört är främst en följd av ändringar i lagar och förordningar samt införlivande av direktiv som innebär att vi måste ändra eller utfärda nya föreskrifter. Till exempel är det ett antal föreskrifter som har utfärdats avseende utlämnande av körkort. Den föreskriften ändras en gång i månaden, eftersom förteckningen över utlämnandeställen förändras ofta.

Myndigheten har fört en kontinuerlig dialog med såväl branschintressenter som arbetsmarknadens parter inom yrkestrafikområdet. Syftet med dialogen innehåller flera delar; informera om och få synpunkter på myndighetens verksamhet samt ökad förståelse för varandras olika verksamheter och roller. Dialogen har förts fortlöpande genom en rad branschråd, informationsträffar, workshops, studiebesök och möten på olika nivåer. Myndigheten har påbörjat en utveckling mot att informera i branschernas egen media, till exempel Sveriges åkeriföretags regionala branschtidningar.

Nya föreskrifter skapar tillgänglighet och lika förutsättningar för män och kvinnor

Transportstyrelsen har tagit fram nya föreskrifter som avser nytt manöverprov för motorcyklar. Syftet är att minska fokus på manöverprovets lågfartsdel för att i stället öka fokus på andra trafiksäkerhetsaspekter som bedöms ha större betydelse för trafiksäkerheten i stort. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har analyserat mäns och kvinnors möjligheter att genomföra förarprov för körkort med godkänt resultat. Av rapporten framgår att män klarar körprovet för motorcykel bättre än kvinnor. Den tydligaste skillnaden i provresultat är att kvinnor klarar just manövreringens lågfartsdel sämre än män. Föreskrifterna bidrar till det transportpolitiska målet tillgänglighet som bland annat innebär att transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Det intelligenta transportsystemet innebär stora utmaningar

Arbetet kring intelligenta transportsystemet (ITS) har handlat om fortsatt arbete med reglering och genomförande av utpekade tjänster inom ITS-direktivets¹ områden. Det regleringsarbete som har pågått har främst handlat om tjänster för reseinformation.

Vi har deltagit i ett arbete inom EU om uppkopplade fordon och så kallade kooperativa system i syfte att identifiera framtida behov av reglering. För de redan beslutade reglerna om trafikinformation och lastbilspareringar pågår arbete med ett harmoniserat genomförande inom EU. Vi har deltagit för att bevaka behov av ytterligare reglering och för att delta i det europeiska samarbetet kring uppföljningen av genomförandet. För genomförandet av reglerna i Sverige har vi gjort en framställan till regeringen om en ny nationell ITS-förordning som fördelar roller och ansvar mellan myndigheter.

Nationellt har vi, tillsammans med Trafikverket och Vinnova, arbetat med regeringsuppdraget om att revidera den nationella strategin och handlingsplanen för det intelligenta transportsystemet. Vår roll i uppdraget är främst att identifiera behov av regelutveckling såväl nationellt som internationellt. Vi har påbörjat ett arbete med att öka förståelsen av hur utvecklingen inom ITS-området kommer att ställa krav på översyn av trafikregleringen i ett allt mer digitalt transportsystem. Det är också fokus på att möjliggöra en ökande grad av fordonsautomatisering med bibehållen eller ökad säkerhetsnivå.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag.

Utvecklingen av automatiserad trafik kräver kunskap och samspel

Vi har utökat vårt deltagande i de grupper som diskuterar och utarbetar regler för framtidens fordon och i diskussioner kring förarens ansvar.

Transportstyrelsen deltar som en av flera aktörer i projektet Drive Sweden där Volvo ska låta 100 personer testa självkörande bilar i verklig trafik. Projektet påbörjades 2014 och de första testerna planeras till 2017. Vi är med i projektet för att samla kunskap och för att kunna bedöma behovet av ändrad lagstiftning för att möjliggöra självkörande fordon på svenska vägar. Vi har i en egen förstudie (Autonom körning, TSG 2014-1316) även bedömt eventuella hinder i befintlig trafik- och fordonslagstiftning samt regler för förarbehörigheter för automatiserad körning i Sverige. Utgångspunkten för arbetet är att möjliggöra teknisk utveckling som bidrar till samhällets transportpolitiska mål om säkerhet, miljö och tillgänglighet.

Vi deltar också i det strategiska innovationsprogrammet Automated Transport System. Programmet siktar på att ta vara på kunskapen hos svensk industri och integrera nya tekniska lösningar som ger ett smartare samspel för stadsplanering och utbyggnad av infrastruktur.

Ny kunskap och förbättringsförslag ger viktiga inspel i föreskriftsarbete

Transportstyrelsen har fått föreskriftsrätt om tekniska egenskapskrav enligt plan- och byggförordningen (2011:338). De tekniska kraven omfattar bärförmåga, stadga och beständighet, säkerhet i händelse av brand, skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljö, säkerhet vid användning samt skydd mot buller. Det gäller för vägar, gator, järnvägar, tunnelbanor och spårvägar.

Inom ramen för det interna forsknings- och innovationsarbetet har två projekt påbörjats för att få kunskap om tekniska egenskapskrav för vägar och gator:

- utveckling av krav på vägytans funktionella egenskaper med fokus på friktion
- lämplig utformning av tvärfall för minskad krängningsrisk i kurva.

3.2 Tillståndsprovning

Tillståndsprovningen ska innebära en avvägning mellan målen om tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa. De personliga tillstånden säkerställer att den som är verksam inom de olika trafikslagen har nödvändig kompetens, både vad det gäller praktisk och teoretisk kunskap. Transportstyrelsen ska tillämpa enhetliga definitioner, angreppssätt och principer för tillståndsprovning.

3.2.1 Verksamhetens utveckling

Det totala antalet tillståndsprövningsärenden styrs av efterfrågan från medborgare och näringsliv. Totalt utgjorde kostnaderna för tillståndsprövning 15 procent av Transportstyrelsens totala verksamhetskostnad. Vi redovisar ytterligare analys av utvecklingen inom respektive trafikslag.

Tabell 7. Tillståndsprövning 2013–2015

Trafikslag	Antal beslutade tillståndsprövningsärenden			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/fattat beslut (kronor)		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Järnväg	4 649	1 817	1 272	30 264	19 880	18 232	6 510	10 941	14 333
Luffart	38 568	36 850	38 720	63 140	57 243	59 174	1 637	1 553	1 528
Sjöfart	10 900	12 607	15 788	14 926	13 319	13 761	1 369	1 056	872
Vägrafik	778 336	717 526	713 351	345 264	301 982	276 769	444	421	388
Summa	832 453	768 800	769 131	453 595	392 424	367 937	545	510	478

3.2.2 Järnväg

Antalet fattade tillståndsbeslut inom järnvägsområdet är färre. Den främsta anledningen till minskningen är att antalet ansökningar om lokförarbevis har blivit färre. Den totala kostnaden har minskat men inte i samma omfattning som antalet ärenden. Dock har kostnaden per beslut ökat och en anledning är att en stor del av ärendena har varit mer komplexa och tidskrävande än tidigare år.

Tabell 8. Tillståndsprövning inom järnvägsområdet 2013–2015

Antal beslutade tillståndsprövningsärenden			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/fattat beslut (kronor)		
2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
4 649	1 817	1 272	30 264	19 880	18 232	6 510	10 941	14 333

Vårt arbete inom tillståndsverksamheten bidrar främst till att uppfylla det transportpolitiska hänsynsmålet om säkerhet, eftersom vi vid tillståndsprövningen bedömer att de personer som kör tåg är lämpliga fysiskt, psykiskt och kunskapsmässigt så att olyckor undviks. Vi har valt prestationen lokförarbevis eftersom den verksamheten har haft en stor volym ärenden. Tillståndsverksamheten bottnar i europeiska regler.

Tabell 9. Utveckling prestationer 2013–2015 tillståndsprövning inom järnvägsområdet

Prestationer	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Utfärdande av lokförarbevis	3 528	684	265	3 133	2 847	2 204	888	4 163	8 318

Lokförarbevis bidrar till säkrare transporter på järnväg

Lagen (2011:725) om behörighet för lokförare infördes hösten 2011 och då kom kravet på att lokförare ska inneha ett lokförarbevis. Under 2012 och 2013 var volymerna av ansökningar stora, då största andelen av lokförare ansökte om lokförarbevis. Sedan sjönk volymen betydligt och det har bidragit till lägre totala kostnader. Dock har kostnaden per beslut ökat och som tidigare nämnts är en del av ärendena mer komplexa.

För att få ett lokförarbevis krävs en läkarundersökning och en yrkespsykologisk undersökning. De läkare och psykologer som ska göra undersökningarna måste ha ett särskilt tillstånd av Transportstyrelsen. Under 2015 återkallades cirka 20 lokförarbevis, vilket är ungefär lika många som året innan. Anledningen till återkallelse kan vara att föraren inte uppfyllt de medicinska kraven, har gått i pension eller inte längre arbetar som lokförare.

Uppföljning av brister bidrar till minskade kostnader för alla aktörer

Transportstyrelsen godkänner järnvägsfordon och järnvägsinfrastruktur innan de tas i bruk. Det görs i syfte att kontrollera att EU-gemensamma och nationella regler är uppfyllda.

I tillståndprocessen upptäcks relativt ofta brister i infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags säkerhetsstyrningssystem. För att skapa förutsättningar för förbättringar i systemen generellt följer vi vid tillsynen upp de generella avvikelser som vi sett. Det har en positiv inverkan på säkerheten i järnvägssystemet och bidrar samtidigt till kortare handläggningstider, vilket minskar kostnader för alla aktörer.

Beslut i tvister ska ge tydligare förutsättningar på järnvägsmarknaden

Genom tvister som Transportstyrelsen har avgjort förväntar vi oss att det blir en ökad tydlighet i bestämmelserna om ad hoc-ansökningar och tågplanprocessen. Tågplanen avser den samlade planeringen av trafik på tågspåret. En ökad tydlighet i kommande tågplanprocesser innebär att de företag som vill köra på järnvägsmarknaden får bättre förutsättningar.

3.2.3 Luftfart

Tillståndsprövningen inom luftfart har ökat något, med variationer inom olika tillståndsgrupper både vad gäller antal och kostnader. Ökningen beror främst på kostnader för inhyrd personal för att klara av tillfälliga toppar, exempelvis med konvertering av certifikat för segelflyg och tillståndsprövning av drönare. Kostnaden per beslut ligger på ungefär samma nivå.

Tabell 10. Tillståndsprövning inom luftfartsområdet 2013–2015

Antal beslutade tillståndsprövningsärenden			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/fattat beslut (kronor)		
2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
38 568	36 850	38 720	63 140	57 243	59 174	1 637	1 553	1 528

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

Tabell 11. Utveckling prestationer 2013–2015 tillståndsprövning inom luftfartsområdet

Prestationer	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Personliga certifikat	12 177	11 339	11 705	14 598	10 984	10 482	1 199	907	896
Tillstånd inom luftfartsskydd	1 103	764	1 311	1 251	745	992	1 134	975	757

Antalet personliga certifikat inom luftfartsområdet ökade

Prestationen personliga certifikat omfattar de certifikat som krävs för att få flyga och få utöva flygtrafiktjänst. Det ställs krav på utbildning och certifikat oavsett om det rör sig om kommersiell eller privat verksamhet.

Antalet beslut inom prestationen personliga certifikat har ökat. Det beror bland annat på att nya EU-regler började tillämpas för segelflyget i Sverige, vilket medförde att Transportstyrelsen började byta ut nationella certifikat till nya EU-reglerade certifikat med obegränsad giltighetstid för denna kategori. Merparten av dessa innehavare utnyttjade möjligheten att byta ut sina certifikat redan under 2015, vilket var betydligt fler än beräknat. Vi har även haft en ökning av antalet kommersiella flygcertifikat som utökats med ny behörighet.

En ny EU-förordning för flygledare började gälla i slutet av året, vilket medförde handläggning av ärenden om lokala behörigheter som inte tidigare hanterats av oss. Det har också bidragit till den totala ökningen av antalet certifikatärenden.

Inom några områden ser vi minskningar. Antalet förnyelser av certifikat har helt enligt plan fortsatt att minska. Det med anledning av EU-regelverket som numera reglerar att certifikaten ska gälla för obegränsad tid. Undantagna är certifikat för ultralätta luftfartyg och ballongförarcertifikat som gäller med tidsbegränsning.

Antalet genomförda kompetensprov minskade, vilket pekar mot att 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 vikande siffror de senaste åren. Troligen beror det på ökade kostnader för hyra av flygplan och flygbränsle. Utövarna upplever också att avgifterna för underhåll och för att upprätthålla sina behörigheter är höga.

Den totala kostnaden ligger i nivå med föregående år. Den genomsnittliga kostnaden för beslutade tillståndsärenden har minskat under perioden. Vi bedömer att en förklaring är en effektivare handläggning genom ett förändrat arbetssätt, vilket bland annat lett till att verksamheten har haft färre handläggare.

En markant ökning av antalet tillstånd inom luftfartsskydd

Luftfartsskydd syftar till att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar. Regelverket innehåller krav på åtgärder som ska förhindra att förbjudna föremål – såsom vapen och explosiva ämnen – förs in på en flygplats eller ombord på ett luftfartyg.

Ökningen av antal tillstånd beror på några olika faktorer. Vi ser ett ökat behov av tillståndsprovning som en följd av nya EU-regler. Vidare har fraktmarknaden ökat. Ökningen ses både i form av nya aktörer och i att befintliga aktörer växer i storlek samt att antalet förändringar i befintliga tillstånd ökar. Som exempel kan nämnas byte av säkerhetsansvarig på cateringföretag, flygplatser och hos flygbolag.

Fler ansökningar om godkännanden av säkerhetspersonal inkom än beräknat. Sannolikt beror det på en ökad personalomsättning hos verksamhetsutövarna och att vi har haft ökat fokus vid vår tillsyn under 2014 på att ett säkerhetsgodkännande ska finnas utfärdat.

Antalet tillståndshavare ökar kontinuerligt, vilket beror på oron och hotbilden i världen som gör att det ställs allt högre krav inom luftfartsskyddsområdet och på hur regelverket historiskt har utvecklats. Transportstyrelsen deltar i den internationella regelutvecklingen för att så långt som möjligt verka för att regelverket är väl utformat med hänsyn tagen till de transportpolitiska målen och för att regelverken förenklas för både myndighet och näringsliv.

Nya krav på högre kompetens hos ledningen för flygbolag och flygplatser ska främja ökad säkerhet

Inom det flygoperativa området har ikraftträdandet av förordning (EU) nr 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med

flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning lett till en ökning av tillståndsprövningar av ledningsbefattningar. Prövningen säkerställer att flygbolagets ledningsfunktioner har rätt kompetens. Kraven som villkoren för tillstånden ställer är en förutsättning för att de säkerhetsledningssystem som nyligen fördes in hos de europeiska flygbolagen ska fungera och kunna ge en god effekt.

Fortsatt stark positiv utveckling för drönare medför behov av insatser

Ökningen av antalet tillstånd för användning av drönare för kommersiellt ändamål är fortsatt stark, även om vi ser en avmattning. Utvecklingen av användningsområdena för drönare bedöms ha stor potential för tillväxt. Vi har tagit fram en strategi som innehåller en rad aktiviteter för att vi ska kunna åstadkomma ett säkert och ordnat införande av de nya tjänster och produkter som den nya drönarteknologin kan leverera till nytta för samhället, samtidigt som den inte försämrar tillgänglighet och säkerhet för övrig luftfart.

Behovet av information och tydligare reglering visar sig bland annat genom att det inträffar oönskade händelser i samband med användning av drönare. Det rapporterades 36 händelser som orsakats av drönare. 24 händelser rörde olovligt luftrumsintrång i så kallad kontrollzon eller restriktionsområde runt flygplatser, och 7 av dessa bedömdes utgöra en direkt fara för annan flygtrafik. I 2 fall störde drönare luftburen utryckningsverksamhet. I 10 fall tvingades flygtrafikledningen stänga lufterummen i Bromma, Säve, Arlanda och Norrköping.

Den främsta anledningen till dessa överträdelser är okunskap om vilka regler som gäller för användning av lufterummet. För att komma till rätta med problemet upprättade vi en kommunikationsplan med aktiviteter riktade såväl mot hobbyverksamhet som mot kommersiell verksamhet. Inom ramen för det arbetet tog vi fram en informationsbroschyr, Flyg säkert med din drönare, som främst distribueras till återförsäljare av obemannade luftfartyg och föreningar. Den går också att ladda ner från Transportstyrelsens webbplats.

3.2.4 Sjöfart

Antalet fattade beslut har ökat, vilket i huvudsak beror på att vissa behörigheter blivit tidsbegränsade till 5 år som en följd av internationella överenskommelser. Dessa behörigheter ska bytas ut före den 1 januari 2017. Antalet försäkringscertifikat avseende ansvarsförsäkring för passagerare, försäkring för förorening genom bunkerolja och vid oljetransport har fortsatt att öka. Eftersom Sverige ratificerat dessa konventioner senare än andra stater, har de fartyg som trafikerar länder som ratificerat dem varit tvungna

att ansöka om certifikat från dessa länder. Kostnaderna är jämförbara med tidigare år.

Tabell 12. Tillståndsprövning inom sjöfartsområdet 2013–2015

Antal beslutade tillståndsprövningsärenden			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/fattat beslut (kronor)		
2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
10 900	12 607	15 788	14 926	13 319	13 761	1 369	1 056	872

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

Tabell 13. Utveckling prestationer 2013–2015 tillståndsprövning inom sjöfartsområdet

Prestationer	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Prövning och ändring av lotsdispenser	493	313	458	5 019	4 244	4 759	10 181	13 559	10 391
Sjöfartsböcker	1 335	1 295	1 248	541	394	445	405	304	357
Behörigheter och certifikat ¹	8 013	9 814	13 584	6 554	6 174	6 556	818	629	483

¹ En behörighet ger rätt att inneha en befattning, ett certifikat pekar ut ansvar för en viss funktion till exempel sjukvården ombord.

Prövning och ändring av dispens från att anlita lots

Prestationen prövning och ändring av lotsdispenser omfattar beslut om nya, förnyade och kompletterande lotsdispenser. Variationen av antalet mellan åren beror på att man ändrade giltighetstid 2005 från 2 år till 3 år.

Antalet utfärdade sjöfartsböcker fortsätter att minska

En sjöman måste ha en sjöfartsbok under sin tjänstgöring ombord när 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 kontinuerligt under ett antal år i följd. Under 2014 kunde man se en utplaning i minskningen, men vi kan nu konstatera att minskningen tagit fart igen. En av orsakerna är att flera av

sjömanskolorna som utbildat sjömän har lagt ner. Det utbildas helt enkelt färre sjömän i manskapsbefattning i dag än vad det har gjorts tidigare, vilket direkt påverkar antal utfärdade sjöfartsböcker.

Utfärdande av behörigheter och certifikat har fortsatt öka

Nya internationella krav som blir obligatoriska den 2017 gör att många sjömän kommer att behöva förnya certifikat som inte tidigare var tidsbegränsade. Processen kom igång i stor omfattning redan 2015, vilket är orsaken till att betydligt fler certifikat utfärdats.

Det är positivt att utbytet av certifikat kom igång ordentligt, även om det skedde tidigare än väntat. Det innebär en minskad risk för att alltför många sjömän väntar in i det sista med att förnya sina certifikat, med långa handläggningstider som följd och att de sökande då inte skulle hinna få sitt certifikat i tid. Att sjömännen har börjat byta ut sina certifikat i tid beror troligtvis till stor del på de riktade kampanjer som vi har genomfört för att uppmärksamma sjömännen på de nya kraven och vikten av att byta ut certifikaten i tid. Vi har använt oss av de e-postadresser som sjömännen uppgett när de skapat konto på e-tjänsten Mina sidor för sjömän för att förmedla information.

Digitaliserade ärenden och automatiserat beslutsfattande ökade effektiviteten

I dagsläget kommer 49 procent av alla ärenden om personliga behörigheter inom sjöfarten in som helt elektroniska. 2013–2015 pågick ett intensivt arbete med att digitalisera och automatisera beslut. Andelen sådana ärenden har ökat och nu automathanteras samtliga ärenden som kommer in elektroniskt. Den automatiserade processen har gjorts möjlig genom att e-tjänster som Mina sidor för sjömän, Redarwebben, Utbildarwebben och Sjöläkarwebben har utvecklats.

Handläggningstiderna är fortsatt korta

Handläggningstiderna för ansökan om behörigheter och certifikat har kunnat hållas kvar på den tidigare nivån, utan tillsättande av utökade resurser, trots att antalet ärenden som hanterats är det högsta någonsin. I jämförelse med föregående år har mängden ärenden ökat med 32 procent. I jämförelse med 2013 har mängden ökat med 61 procent. Handläggningstiderna har kunnat hållas korta, eftersom cirka 50 procent av ärendemängden automatiserats. När en ansökan kommer in via Mina sidor för sjömän känner systemet av om betalning har gjorts, om sjömannen har rätt utbildning och har ett godkänt läkarintyg. Systemet känner också av om sjömannen har den sjöerfarenhet som är förutsättningen för den sökta behörigheten eller det

certifikatet. Själva granskningen snabbas därför upp och tillståndshandlingen går snabbare än tidigare.

Nya regler ställer krav på fler handlingar

Antalet ärenden inom behörigheter som behöver kompletteras är fortfarande relativt högt och orsaken till det är de nya internationella krav som trätt i kraft. De nya kraven gör att fler handlingar behövs än de som sjömännen är vana vid att skicka in. Det är allt fler som ansöker om sina tillstånd via Mina sidor för sjömän. För dem som väljer denna möjlighet framgår det tydligt direkt om ärendet behöver kompletteras med någon handling, vilket bidrar till att andelen ärenden som behöver kompletteras kommer att minska.

Fortsatt få avslag

Antalet ärenden som har lett till avslag har minskat. Vi antar att anledningen är att fler ansökningar skett via Mina sidor för sjömän. Där leds den sökande på ett strukturerat sätt genom ansökningsförfarandet och blir väl medveten om kraven för de olika tillstånden. Utgångspunkten är att det ska vara lätt att göra rätt för den sökande.

Tabell 14. Genomsnittliga handläggningstider, behov av kompletteringar, andel beslut om avslag och för ett urval antal ärenden på området behörigheter

Ärendetyp	Handläggningstider (i dagar)			Behov av kompletteringar (%)			Andel beslut om avslag (%)			Antal ärenden		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Personliga tillstånd – behörigheter	5,2	6,3	5,8	18,8	18,8	20,2	1,2	1,8	1,1	4 390	4 189	4 726
Personliga tillstånd – certifikat	4,6	5,0	3,3	3,9	3,3	1,8	0,2	0,6	0,2	4 158	5 625	8 186

Transportstyrelsen godkände världens första metanoldrivna fartyg

Transportstyrelsen har godkänt metanol som drivmedel för Stena Germanica. Fartyget är därmed världens första metanoldrivna fartyg. Metanol har potential att bli ett viktigt bränsle inom sjöfarten, i syfte att minska utsläppen av växthusgaser och andra skadliga ämnen. Detta bidrar till hänsynsmålets preciseringar om miljö och hälsa, och till flera viktiga miljö kvalitetsmål som Begränsad klimatpåverkan och Frisk luft. En annan positiv effekt är bättre arbetsmiljö i maskinrummet, som blir renare och får lägre bullernivåer.

Alternativa bränslen, såsom metanol, är ännu inte godkända enligt den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (The International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS) som införts i

det svenska regelverket. Det beror bland annat på att metanol har en del annorlunda egenskaper jämfört med andra bränslen, såsom ökad risk för att brännbara gaser kan fatta eld. Därför behövde fartyget tillämpa andra regler och konstrueras om för att bränslet ska hanteras på rätt sätt. Regler kring användandet av alternativa bränslen kommer att träda i kraft under 2017. För att kunna bevilja ett undantag från SOLAS-reglerna genomförde vi en omfattande granskning i enlighet med kraven för alternativ design som återfinns i SOLAS, där avvikande ombyggnationer kan godkännas med stöd av en omfattande riskanalys.

Rapporten sändes sedan till den internationella sjöfartsorganisationen till (International Maritime Organization, IMO) för notifiering. Flera arbetsgrupper inom IMO arbetar med att anpassa regelverket för alternativa bränslen.

3.2.5 Vägtrafik

Antalet beslutade tillståndsärenden inom vägtrafikområdet minskade totalt sett under 3-årsperioden. Under 2014–2015 var det i huvudsak oförändrade totalvolymer. Både totala kostnader och kostnader per fattat beslut har minskat. Förklaringen till det var att ett nytt digitalt filter för ärendetyperna underrättelse och domar som ersatte tidigare manuell sortering infördes och att det var färre medarbetare.

Tabell 15. Tillståndsprovning inom vägtrafikområdet 2013–2015

Antal beslutade tillståndsprovningensärenden			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/fattat beslut (kronor)		
2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
778 336	717 526	713 351	359 692	301 982	276 769	444	421	388

Inom vägtrafik redovisar vi prestationerna tillstånd för yrkesmässig trafik, körkortstillstånd, körkortstillstånd efter återkallelse, förlängning av högre behörighet, ingripanden och alkoholås. Valet av prestationer beror på att dessa verksamheter bidrar till att uppfylla det transportpolitiska funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynsmålet om säkerhet. Genom tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik och körkortstillstånd ser vi till att lämpliga sökande kan komma ut i trafiken. Samtidigt bidrar vi genom ingripanden och återkallelser till att ta bort olämpliga förare från trafiken. Alkoholåsärendena ger medborgarna möjlighet till ökad tillgänglighet (”att få behålla körkortet”) med bibehållen trafiksäkerhet.

Tabell 16. Utveckling av prestationer 2013–2015 för tillståndsprövning inom vägtrafiksområdet

Prestationer	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Yrkesmässig trafik ¹	3 266	4 270	3 972	14 269	15 582	14 585	4 368	3 649	3 672
Körkortstillstånd ¹	245 287	252 433	268 330	57 328	52 580	52 982	234	208	197
Körkortstillstånd efter återkallelse	10 106	10 866	11 672	18 520	16 984	16 792	1 833	1 563	1 439
Förlängning högre behörighet ²	112 357	42 388	34 405	31 153	12 993	9 831	277	307	286
Ingripanden ³	82 635	69 400	77 708	109 323	97 070	88 855	1 323	1 399	1 143
Alkolås ⁴	1 481	2 236	2 755	11 039	11 666	12 280	7 454	5 217	4 457

¹Jämförelsesiffror för 2013 och 2014 har räknats om då prestationen har omdefinierats.

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

³ Avser Förlängning med hälsodeklaration och Förlängning med läkarintyg.

⁴ Avser Ingripande, ej omhändertaget, Ingripande läkaranmälan och Ingripande, omhändertaget.

⁵ Avser Alkolås och Alkolås övervakning.

Ändrat arbetssätt och e-tjänster ska underlätta ansökan om tillstånd för yrkestrafik

Vi har arbetat med att införa e-tjänster för att underlätta för sökande, minska handläggningstider och få en mer effektiv verksamhet. Det har även införts en automatisk handläggning och vi beräknar att cirka 25 procent av ärendena bör kunna skötas helt automatiskt. I de övriga ärendena bearbetas delar av handläggningen automatiskt för att sedan kompletteras med manuell handläggning.

Effektivare hantering av körkortstillstånd

Under perioden 2013 – 2015 varierade antal fattade beslut om körkortstillstånd i takt med antalet inskickade ansökningar. Kostnaderna per beslut minskade, eftersom, som nämnts tidigare, färre medarbetare genom omstruktureringen har beslutat fler ärenden.

Antalet förlängningar av högre behörighet nådde lägsta nivå i nuvarande 5-årscykel

Högre behörighet innebär att innehavaren har rätt att utöver personbil även köra buss, lastbil eller båda. 2013 infördes en ny lagstiftning i Sverige, tredje körkortsdirektivet. Syftet var att skapa bättre förutsättningar inom EU för en gemensam transportpolitik, förbättra trafiksäkerheten och underlätta den fria rörligheten. Genom den nya lagstiftningen uppstod 5-årscykler i antalet förlängningsärenden. Vi bedömer att dessa ärenden under 2015 nådde lägsta nivån av sin nuvarande 5-årscykel, och att antalet kommer att öka igen.

Fler ingripandeärenden men oförändrat antal återkallelser

Vårt uppdrag att återkalla körkort handlar om att se till att vi har säkra förare på våra vägar. I ena vågskålen för våra utredningar om ingripanden ligger den enskildes behov av frihet och mobilitet, i den andra ligger samhällets krav och förväntningar på en trygg, säker och hälsosam trafikmiljö. De vanligaste skälen för återkallelse är fortkörning, grov vårdslöshet i trafik och rattfylleri.

Antalet fattade beslut för ingripandeärenden ökade med 12 procent. Normalt borde det ha lett till att också fler körkort återkallas ("dras in"). Besluten för ingripanden resulterade dock i ett oförändrat antal återkallade körkort jämfört med föregående år. Det högre antalet ingripanden beror troligtvis på systemtekniska orsaker. Vi kommer att fortsätta utreda orsaken. Kostnaden per fattat beslut blev därmed missvisande. Vi bedömer att kostnaden per beslut 2015 låg på samma nivå som tidigare.

Ökningen av antalet alkoholärenden planade ut

Den som får sitt körkort återkallat på grund av rattfylleri har möjlighet att ansöka om villkor för alkohol i stället för att få körkortet återkallat. Detta bedömer vi bidrar till de transportpolitiska målen genom att medborgare får ökade möjligheter att fortsätta köra, samtidigt som vi bevakar trafiksäkerheten genom att följa upp att villkoren följs.

Under 2013 – 2015 såg vi inledningsvis ett ökande antal alkoholärenden, vilket vi tror avspeglade att fler fick kännedom om alkohol och tog vara på den ökade möjligheten. Under 2015 planade ökningen ut. Det tolkar vi som att vi nått eller närmat oss en normalnivå.

Handläggningstiderna ökade något

Med genomsnittlig handläggningstid menar vi hur många dagar det tar för oss att komma fram till beslut från att ärendet kom in till oss. Tiderna ökade något, vilket dels berodde på ett tillfälligt fel i systemen så att vi fick hantera fler ärenden manuellt och dels resursbrist och svårigheter med ersättningsrekrytering. Den genomsnittliga handläggningstiden skiljde sig mellan olika ärendetyper. Vi redovisar bara värden för 2014 – 2015, eftersom vi 2013 mätte på ett annat sätt som inte är jämförbart.

Som ett komplement till genomsnittlig handläggningstid visar vi mediantid. Oftast ligger mediantiden lägre än vad den genomsnittliga tiden gör, eftersom merparten av ärendena har kortare handläggningstider. För förlängningar av läkarintyg var förhållandet dock det omvända. Det berodde på att ärendena startade i och med att brev skickades ut ett år i förväg, för att ge medborgarna tillräcklig tid för läkarbokningarna. Vår egentliga handläggning påbörjades när körkortsinnehavaren skickat in läkarintyg eller

hälsodeklaration. Vi bedömer att de flesta medborgarna dröjde med att skicka in till i slutet av det år man fått på sig.

Tabell 17. Genomsnittliga handläggningstider (i dagar) för olika representativa ärenden

Ärendetyp	Genomsnittliga handläggningstid		Mediantid	Antal ärenden	
	2014	2015		2014	2015
Körkortstillstånd grupp I	28	31	18	226 486	243 884
Körkortstillstånd, efter återkallelse	132	141	88	10 866	11 672
Förlängning med läkarintyg	-	277	315	33 510	25 879
Ingripanden, ej omhändertaget ¹	96	113	69	48 567	49 466
Ingripanden, omhändertaget	124	105	30	20 833	28 242
Alkolås	-	101	85	445	492
Alkolås övervakning	-	169	78	1 763	2 254

¹Antalet ärenden inkluderar även läkaranmälan.

Användningen av e-tjänster snabbade upp hanteringen

E-tjänsterna underlättar för medborgarna att direkt få med all den information som behövs för att vi ska kunna sätta igång den egentliga handläggningen. I vår strävan att utveckla e-förvaltningen och erbjuda medborgarna möjligheter till snabbare och enklare kontakter med oss var e-tjänster en central del, till exempel att göra digitala ansökningar och skicka intyg digitalt. Användning av e-tjänster kan snabba upp handläggningen genom att minska behovet av kompletteringar från medborgarna. Ofullständiga ansökningar från medborgare och därtill kopplad hantering av kompletteringar är en betydande orsak till långa handläggningstider.

Tabell 18. Användning av e-tjänster för olika representativa ärenden

Ärendetyp	Användning av e-tjänster	Antal ärenden
	2015	2015
Körkortstillstånd grupp I	60 %	243 884
Körkortstillstånd grupp II och III	62 %	22 547
Förlängning med hälsodeklaration	41 %	8 526

Ytterligare automatisering förutsätter nytt regelverk och ny teknik

Vi bedömer att ökningen av andelen ärenden som hanteras automatiskt de senaste åren främst har berott på ökad användning av e-tjänster, till exempel våra tjänster för digitala ansökningar och intyg. Vi tror att ytterligare

automatisering på sikt kan ske efter vidareutveckling av både teknik och regelverk. Vår bedömning är dock att nuvarande automatiseringsgrad kommer att vara oförändrad de närmaste åren.

Tabell 19. Andel enbart automathandlagda tillståndsärenden inom körkort 2013–2015

Andel 2013	Andel 2014	Andel 2015	Antal 2013	Antal 2014	Antal 2015
50 %	52 %	52 %	382 901	362 547	369 262

Medelväntetiden ökade inom telefonin för området körkort

Medelväntetiden ökade och andelen besvarade samtal låg på en något lägre medelnivå. Det beror på att vi haft färre medarbetare, vilket medförde svårigheter att hantera händelser utöver det normala, såsom ovanligt stor korttidsfrånvaro.

Tabell 20. Telefoni körkort. Jämförelse 2013–2015

Mått/period	2013	2014	2015
Anrop per år	885 791	824 002	862 664
Besvarade per år	794 223	776 806	804 123
Besvarandegrad ²	90 %	94 %	93 %
Medelväntetid (minuter)	02:35	02:50	03:41

3.3 Tillsyn

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

3.3.1 Verksamhetens utveckling

Vi har ändrat definitionen av tillsyner inom sjöfart och vägtrafik. Det gör att det inte är jämförbart mellan åren. Av Transportstyrelsens totala verksamhetskostnader utgör tillsynsverksamheten 17 procent. Ytterligare analys redovisas inom respektive trafikslag.

² Antal besvarade samtal i förhållande till totalt inkomna anrop.

Tabell 21. Antal genomförda tillsyner 2013–2015

Trafikslag	Antal tillsyner			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Järnväg	380	343	322	28 466	35 969	37 021	74 910	104 865	114 972
Luftfart	2 370	3 809	2 794	204 623	229 022	215 737	86 339	60 127	77 215
Sjöfart ¹	4 280	4 568	3 724	74 589	83 673	67 989	17 427	18 317	18 257
Vägrafik ¹	4 682	4 338	4 038	113 817	98 675	88 203	19 874	19 830	21 843
Summa	11 712	13 058	10 878	421 494	447 339	408 950	33 040	32 662	37 598

¹ Definitionen av antalet tillsyner har ändrats.

3.3.2 Järnväg

Under året genomfördes färre tillsyner på järnvägsområdet. Det beror främst på att tillsynerna inte har kunnat avslutas på grund av att företagen inte åtgärdat funna avvikelser och att fler revisioner utfördes på plats, vilket är mer resurskrävande. Vi följer i större utsträckning än tidigare upp de fel och brister vi hittat, vilket förväntas bidra till ett säkrare järnvägssystem. Det ökade antalet revisioner på plats har medfört ökade kostnader.

Tabell 22. Antal genomförda tillsyner inom järnvägsområdet 2013–2015

Antal tillsyner			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
380	343	322	28 466	35 969	37 021	74 910	104 865	114 972

Vår tillsyn ska bidra till ökad säkerhet, genom att vi utför tillsyn där vi bedömer att de största riskerna olyckor finns. Vår marknadstillsyn ska bidra till tillgänglighet genom sund konkurrens, det vill säga att tillsynen leder till lika villkor och förutsättningar för kollektivet. De utvalda prestationerna rör de tillsynsverksamheter som är bland de mest kostnadskrävande.

Tabell 23. Prestationer tillsynsverksamhet inom järnvägsområdet

Prestationer	Antal tillsyner			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Säkerhetstillsyn mot infrastrukturförvaltare	90	112	157	10 743	14 372	14 946	119 367	128 321	95 194
Säkerhetstillsyn mot järnvägsföretag	124	126	153	8 544	13 429	17 271	68 903	106 579	112 883

Tillsyner mot infrastrukturförvaltare visade på brister

Den uppföljande tillsyn vi genomförde med anledning av urspårningar och andra incidenter i spårområdet visade att infrastrukturförvaltarna åtgärdat bristerna i dokumentation och hur de följer bestämmelserna.

Vi påbörjade tillsyner av några av de större infrastrukturförvaltarna, efter att ha fått indikationer på att säkerhetsstyrningen vid nybyggnationer och förändringsarbeten hade brister. Tillsynerna visade brister i säkerhetsstyrningen, vilket ledde till att vi meddelade förelägganden. Företagen arbetar med att åtgärda bristerna och vi kommer att följa upp resultatet under 2016.

Vi har även uppmärksammats på att det kan finnas brister i fordonsunderhållet inom spårväg och tunnelbana, vilket har medfört att vi gjort tillsyner. Tillsynerna visar att det främst är rutiner och dokumentation som brister samt i något fall även it-systemen. Föreläggande har meddelats i några fall och uppföljning kommer att ske 2016.

I kontakter med branschen och andra tillsyner fick vi indikationer på brister i tillståndshavarnas skyldighet att säkerställa kompetens och behörighet hos anlitade entreprenörer. Det ledde till riktade tillsyner och diskussioner med ledningen hos tillståndshavarna. Det framkom att tillståndshavarna inte har kontroll över kompetens och behörigheter hos entreprenörerna. Det har varit svårt att få tillståndshavarna att åtgärda denna brist. Vi kommer därför att driva frågan vidare under 2016.

Säkerhetstillsyn mot järnvägsföretag ledde till återkallelse av tillstånd

I samband med en tillsyn och förnyelse av tillstånd genomförde vi en systemrevision, som berör trafiksäkerhet, av ett företags verksamhet. Syftet var att undersöka om företaget har ett fungerande system för säkerhetsstyrning och att följa upp information som tillsynsmyndigheter i andra länder meddelat. Revisionen tillsammans med tidigare avvikelser som inte åtgärdats resulterade i att vi återkallade företagets tillstånd att bedriva järnvägsverksamhet. Företaget överklagade vårt beslut och vår begäran om inhibition. Förvaltningsrätten och kammarrätten biföll inte yrkandet om inhibition. Ärendet ligger nu hos Förvaltningsrätten i Falun för handläggning av överklagandet av beslutet.

Tillsyn av kvalitetsavgifter och banavgifter förväntas leda till högre punktlighet

Transportstyrelsen har granskat Trafikverkets underlag till kvalitetsavgifter och banavgifter och om avgiftsmodellen och avgiftsuttaget är förenligt med lagstiftningen. Vi kan använda föreläggande eller föreläggande med vite för att få till stånd rättelser av eventuella brister. Granskningen har ännu inte

resulterat i något beslut men det väntas under 2016. Resultatet av tillsynen förväntas bli konkurrensneutralare och effektivare banavgifter för marknaden, vilket innebär att det blir rätt styrmedel så att användandet av infrastrukturen blir effektivare och till större nytta för samhället. Vidare bedömer vi att resultatet av tillsynen kan leda till bättre verkan på systemet, till exempel högre punktlighet, och det är till nytta för både resenärer och transportköpare.

3.3.3 Luftfart

Antalet tillsyner har totalt sett minskat. Huvudorsaken till det är att flygproven delegerades till kontrollanterna. I stället för att som tidigare ha varit auktoriserade av oss fick kontrollanterna behörighet att utföra flygprov och kompetenskontroller med mera. Frånsett flygproven var antalet tillsyner inom luftfarten i nivå med antalet 2014. Inom det totala antalet finns dock avvikelser. Vissa avvikelser kan förklaras med att tillsynsintervallen i många fall är regelbestämda, vilket innebär att vi vissa år måste genomföra flera tillsyner och andra år färre.

De totala kostnaderna har minskat något. Den största kostnadsminskningen förklaras av sänkt medlemsavgiften till den europeiska samarbetsorganisationen för flygtrafiktjänst, Eurocontrol. En annan förändring är att kontrollanter för flygprov inte längre arvoderas av oss.

Tabell 24. Antal genomförda tillsyner inom luftfartsområdet 2013–2015

Antal tillsyner			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn(kronor)		
2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
2 370	3 809	2 794	204 623	229 022	215 737	86 339	60 127	77 215

De valda prestationerna nedan utgör väsentliga delar inom tillsynen. De fokuserar på områden där vi utför omfattande tillsyn ur ett resursperspektiv. Tillsynen av flygoperatörer och luftfartsskydd fokuserar på delar av transportsystemet som många medborgare kommer i kontakt med, och den är av stor vikt för förmågan att upprätthålla ett säkert och tillgängligt transportsystem.

Tabell 25. Prestationer tillsynsverksamhet inom luftfartsområdet

Prestationer	Antal tillsyner			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Tillsyn av flygoperatörer	236	305	275	21 418	22 693	20 053	90 754	74 405	72 922
Tillsyn luftfartsskydd	271	151	217	7 798	7 338	10 241	28 775	48 595	47 195

Antalet tillsyner av flygoperatörer på nästan oförändrad nivå

Antalet tillsyner av flygoperatörer låg något lägre jämfört med föregående år. Tillsynen omfattar verksamhetstillsyn, ekonomisk tillsyn och tillsyn av luftfartsskydd hos operatörerna. Kostnaderna har sjunkit som följd av samordning av tillsyner, bättre planering och bättre stödsystem för tillsynsarbetet. Transportstyrelsen har återkallat slutligt ett flygoperativt tillstånd och en operativ licens. Återkallandet gäller ett och samma företag.

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.

De tillsyner som vi genomfört av organisationer med tillstånd för kommersiell flygtransport har omfattat hela regelverk vid varje tillsyn för att säkerställa korrekt status hos tillståndshavarna. Tillsynerna har omfattat efterföljande inspektioner på operatörernas säkerhetsledningssystem för att säkra att implementerade system verkligen levererar korrekt effekt. Det genomförda arbetet visar övergripande ett bra resultat.

Tillsynen av helikopterföretagen har haft särskilt fokus på att operatörer som flyger över vatten har nödvändig utrustning, och att de som flyger med passagerare har kommersiellt tillstånd. Avsaknad av det innebär flygning på otillåtet sätt, och våra insatser syftar till att hindra återupprepning. Förutom att avsaknaden innebär säkerhetsrisker så snedvrider det också konkurrensen, då man inte bedriver verksamheten på lika villkor.

Antalet tillsyner inom luftfartsskydd ökade som en följd av fler aktörer och ökade krav

Prestationen tillsyn inom luftfartsskydd samlar tillsynsverksamhet av en mängd olika verksamheter och tillståndshavare, såsom flygplatser, svenska och utländska flygföretag, flygtrafiktjänst, frakttagenter, postföretag, cateringföretag, instruktörer som utbildar säkerhetspersonal, validerare³, kända avsändare och organisationer som bedriver verksamhet med sprängämnesshundar inom luftfartsskyddet (EDD-företag). En av förutsättningarna för att förhindra terroråd är att varje aktör uppfyller ställda krav och att tillsynen säkerställer detta. Antal objekt har ökat eftersom antalet verksamhetsutövare har växt, främst inom fraktområdet. Europeiska kommissionen ställer krav på fler tillsynsaktiviteter för att säkerställa en god skyddsnivå. Vi utförde fler tester än planerat på

³ Validerare är personer som är utbildade och certifierade av Transportstyrelsen och som används för att kontrollera att kända avsändare för flygfrakt och kända leverantörer uppfyller kraven.

fraktagenter vilket avspeglar sig i antal genomförda tillsyner, då varje test räknas som en tillsynsaktivitet. När det gäller tillsyn av kända avsändare medförde ett effektivt arbetssätt och planering av resor att vi kunde genomföra fler aktiviteter.

Vi har gjort färre antal tillsyner av flygföretag. Det beror på att vissa planerade tillsynsinsatser fick ställas in på grund av att ingen verksamhet förekom vid inspektionstillfället.

Tillsyn av säkerhetskultur fick positivt mottagande

För Transportstyrelsen är det viktigt att verksamhetsutövare inom alla trafikslag har en god säkerhetskultur och även arbetar kontinuerligt för att förbättra och utveckla den. Säkerhetskultur handlar om en organisations gemensamma sätt att tänka och agera i förhållande till risk och säkerhet. Ju fler organisationer som arbetar systematiskt med att utveckla sin säkerhetskultur, desto bättre blir förutsättningarna att nå målet om ett säkert transportsystem.

Vi har gjort en utredning av LfV:s säkerhetskultur inom ramen för vår tillsyn av flygtrafikledningstjänst. Syftet var att granska säkerhetskulturen för att öka förutsättningarna att behålla det som fungerar bra och att utveckla det som fungerar mindre bra ur ett flygsäkerhetsperspektiv. Vi granskade olika säkerhetskulturområden, där vi bedömer att vissa områden fungerar bra, medan andra kan utvecklas vidare. LfV återkopplade skriftligt om pågående eller planerat utvecklingsarbete kopplat till identifierade förbättringsområden på ett tillfredsställande sätt. Vi kommer att följa upp LfV:s säkerhetskultur i samband med ordinarie tillsyn framöver.

Transportstyrelsens tillsyn ledde till konstruktiv dialog

En av de mindre flygplatserna har under längre tid haft återkommande brister av betydelse, vilket också var fallet vid den senaste inspektionen våren 2015. Det ledde till att ansvariga på flygplatsen kallades till ett möte för att diskutera problemen och för att de skulle få förståelse för vad som måste göras. Det första mötet gav dock inte önskat resultat utan resulterade snarare i motsättningar och rentav mindre förståelse, men dialogen fortsatte eftersom det var nödvändigt att komma tillrätta med bristerna för att flygplatsen skulle kunna behålla sitt godkännande. I denna process skedde en märkbar förändring och situationen vände markant. Vid en uppföljande inspektion kunde vi konstatera att säkerhetsansvariga hade reflekterat över sin egen roll, tagit sitt ansvar i förhållande till berörda medarbetare och prioriterat frågorna som rör luftfartsskyddet samt att flygplatsen uppfyllde alla krav. Detta är ett gott exempel på hur en bra dialog mellan myndigheten

och verksamhetsutövare kan innebära en avgörande skillnad och bidra till högre säkerhet och bättre säkerhetskultur.

Analys med säkerhetsfokus ger möjlighet att identifiera effekter och förbättringsområden

Genom arbete i analysforum följer vi bland annat upp utvecklingen av säkerhetsnyckeltal såsom olyckor och tillbud, diskuterar nationella och internationella säkerhetsfrågor samt trender, analyserar tillsynsresultat och rekommenderar i förekommande fall fördjupade analyser. Effekten blir att vi gör rätt insatser inom rätt områden. Exempel på aktuella frågor är migration, pråmolyckor och intrång på bana. På luftfartsområdet finns även externa säkerhets- och analysgrupper som sammankallas flera gånger per år. Varje år publicerar vi en säkerhetsöversikt som är baserad på arbetet i analysforum. Analyserna syftar också till att kunna redovisa uppföljningen av transportpolitiska målsättningar, det vill säga effekterna av våra insatser och identifiera förbättringsområden.

För antalet rapporterade så kallade händelser⁴ inom luftfarten ser vi en ökning med 5 procent. Ökningen bedöms framför allt bero på vår kontinuerliga återrapportering 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.

Några kategorier av händelser bevakades mer ingående, såsom intrång på bana, luftrumsintrång, avåkning av bana, laserhändelser, haverier och allvarliga tillbud. Därutöver bevakades även verksamhetsutövarnas kvalitetssystem, ledningsfunktion och säkerhetskultur. En fördjupad analys av avåkning på bana gjordes och analysen har mynnat ut i ett antal rekommendationer. Arbetet med att ta hand om rekommendationerna från analysen av intrång på bana som gjordes 2014, har fortlöpt. Även en analys av luftrumsintrång färdigställdes. Arbetet med att omhänderta resultaten av den kommer att påbörjas 2016. Händelserapporteringen när det gäller drönare ökade och vi har arbetat intensivt med att samla information och informera flygbranschen och allmänheten.

3.3.4 Sjöfart

Antalet tillsyner är färre, vilket beror på att vi har ändrat definitionen på vad som ska räknas in i genomförda tillsyner. För att redovisa uppgifter som bättre speglar verksamhetens resursförbrukning anges inte längre alla förrättningar utan endast de som föranleder ett besök. Vid varje tillsyn

⁴ Händelse (EU-förordning 376/2014), varje säkerhetsrelaterad händelse som utgör en fara för eller, om de inte åtgärdas eller korrigeras, kan utgöra en fara för ett luftfartyg, för personer som befinner sig i ett luftfartyg eller för andra personer och som särskilt inbegriper olyckor eller allvarliga tillbud.

öppnas ett flertal förrättningar, då certifikaten som utfärdas är kopplade till respektive förrättning. Vi har inte kunnat räkna om tidigare år och de är därför inte jämförbara. Kostnaden har minskat, vilket förklaras av att vi hade poster av engångskaraktär 2014.

Tabell 26. Antal genomförda tillsyner inom sjöfartsområdet 2013–2015

Antal tillsyner			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
4 280	4 568	3 724 ¹	74 589	83 673	67 989	17 427	18 317	18 257

¹ Antalet tillsyner 2015 är lägre beroende på ny definition av genomförd tillsyn.

Tillsyner inom sjöfartsområdet sker 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. Vårt arbete på området bidrar därmed främst till att uppfylla de transportpolitiska hänsynsmålen om säkerhet, miljö och hälsa. De utvalda prestationerna rör de tillsynsverksamheter som är de mest resurskrävande.

Tabell 27. Prestationer tillsynsverksamhet inom sjöfartsområdet

Prestationer	Antal tillsyner			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Tillsyn av hamnar	117	121	302	2 107	3 316	3 102	18 009	27 404	10 271
Tillsyn av fartyg ¹	2 727	3 081	1 476	40 693	44 074	30 012	14 922	14 305	20 333

¹ Antalet tillsyner 2015 är lägre beroende på ny definition av genomförd tillsyn.

Tillsyn av sjöfartsskydd och hamnskydd ökade kraftigt

Som en följd av händelserna i New York och Washington den 11 september 2001 infördes regler kring säkerhet ombord på fartyg och i hamnar. En hamn definieras som ett specificerat land- och vattenområde som består av anläggningar och utrustning som underlättar kommersiella sjötransporter. Vi godkänner och utövar tillsyn över hamnskyddsplanerna, och ett bevis om fullbordad, godkänd kontroll antecknas därefter på beslutet eller biläggs beslutet.

Det ökade antalet tillsyner beror på ökat antal tillståndshavare. Anledningen till att vi utfärdade nya tillstånd är att Europeiska kommissionen anmärkte på vårt sätt att dela in verksamheten för sjöfartsskydd och hamnskydd. Det är dock i huvudsak fråga om relativt enkel handläggning och därför har kostnaderna inte ändrats i motsvarande omfattning.

Kostnaderna för tillsyn av fartyg minskade

Antalet tillsyner är färre eftersom vi har ändrat sättet att räkna. Vi räknar endast de som föranleder ett besök.

Den lägre kostnaden för tillsyn av fartyg är en följd av den omstrukturering som vi genomförde under slutet av 2014 och som fick full effekt under 2015. Efterfrågan på vår verksamhet har de senaste åren förändrats i takt med att nybyggen och inflaggning har minskat, de större fartygen blivit färre och delegeringen till så kallade erkända organisationer (Recognized Organizations, RO) utökats.

Tillsyn av utlandsflaggade fartyg genom hamnstatskontroll

Sverige ska utföra inspektioner, så kallad hamnstatskontroll, på vissa fartyg med utländsk flagg som anlöper svenska hamnar enligt en internationell urvalsmodell. Modellen riktar in sig på fartyg med olika prioritet och olika risknivåer. Vi genomförde tillsyner på 505 av tilldelade kvot om 496 fartyg (102 procent). Av de 505 tillsynerna var 109 tillsyner av prioritet I-fartyg (av 134 möjliga). Av de 25 missade prioritet I-fartygen var 23 sådana som enligt regelverket får räknas bort, vilket ger ett netto av missade tillsyner motsvarande 1,5 procent. Regelverket tillåter 10 procent missade tillsyner. Inga av de missade tillsynerna gällde fartyg med risknivån högrisk. Vårt arbete inom hamnstatskontroll har lett till 3 nyttjandeförbud, som är den mest ingripande åtgärden när ett fartygs resa förbjuds.

Utökad delegering ökade flexibiliteten och tillgängligheten för sjöfartsbranschen

Transportstyrelsen har beslutat att utöka delegeringen av tillsyn av fartyg och rederier till erkända organisationer (RO) och som vi sedan tidigare har avtal med. Nya avtal togs fram under året för att rederier ska kunna utnyttja de nya möjligheterna från och med 2016. I och med att de erkända organisationerna har en världsomfattande representation innebär det att rederier får flexiblare och större tillgång till inspektörer oavsett var fartyg opererar eller byggs. Vi kommer med anledning av den utökade delegeringen att stärka tillsynen över de erkända organisationerna för att säkra att en fortsatt acceptabel säkerhetsnivå bibehålls. En effekt blir att efterfrågan på vår verksamhet förändras.

Skärpt gränsvärde för svavel i bränsle minskade utsläppen

År 2015 skärptes gränsvärdet för svavelhalt i marint bränsle inom Östersjön och Nordsjön. Det beräknas medföra en 90-procentig minskning av svavelutsläppen och bidrar till hänsynsmålet om miljö och hälsa genom hälsoförbättringar och minskad försurning.

Vi har fördubblat antalet kontroller av svavelhalten med provtagning och analys av bränsle ombord på fartyg. 441 oljeprov analyserades varav 16 visade på misstänkta överträdelser. De misstänkta överträdelserna lämnades i samtliga fall vidare till utredning om åtalsanmälan till särskilda miljöåklagare. Utfallet i Sverige överensstämmer ungefär med hur det ser ut för andra länder inom Östersjö- och Nordsjöområdet. Tillsynsresultatet har följts upp och diskuterats inom EU.

Bristande mottagningskapacitet för toalettavfall

År 2015 trädde ett förbud i kraft mot att tömma toalettavfall från fritidsbåtar i hav, sjöar och vattendrag. Toalettavfallet ska i stället lämnas till mottagningsanordningar i fritidsbåtshamnar, som är skyldiga att ta emot avfallet. Effekterna av förbudet är minskat bidrag till övergödning och minskad spridning av bakterier längs kusten, i sjöar och vattendrag, vilket bidrar till hänsyns målets delar om miljö och hälsa. 202 anmälningar kom in till Transportstyrelsen om brister på toatömningsanläggningarna i hamnar. Ungefär en tredjedel av anmälningarna handlade om att det saknas mottagningsanordningar eller att mottagningskapaciteten är bristande. Vi utvecklar därför rutiner för systematisk hantering av dessa anmälningar och i förekommande fall omhändertagande av identifierade brister, genom bland annat föreläggande eller åtalsanmälan, så att förutsättningarna att lämna avfallet i land förbättras inför nästa båtsäsong.

Analys med säkerhetsfokus ger möjlighet att identifiera effekter och förbättringsområden

Information om tillbud inom sjöfarten är ett viktigt underlag för vårt förebyggande säkerhetsarbete när vi analyserar trender för att åtgärder ska kunna vidtas innan en olycka inträffar. Under 2015 kom det in rapporter om endast 14 tillbud till Transportstyrelsen. Det är en halvering av rapportering av tillbud jämfört med tidigare år. En analys av olycksbenägenheten inom olika verksamheter visar inte på någon tydlig trend, men det går att 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 det för större fartyg rapporteras betydligt fler olyckor räknat per fartyg. Det är sannolikt att det inträffar minst lika många olyckor med de mindre fartygen men att det inte sker någon rapporteringen.

Arbetet med att öka rapporteringen av tillbud inom yrkessjöfarten fortsätter. Tillbudsrapportering är en viktig förutsättning för det proaktiva säkerhetsarbetet och ett väsentligt underlag för vårt analysarbete och riskbaserade tillsyn. Analysforum för sjöfart har identifierat två trender. Antal lagda brister i tillsynsarbetet har nästan halverats (48 procent) mellan 2011 och 2015. Samtidigt har det också skett en förändring när det gäller

vilka områden där det konstateras flest brister. Den andra trenden är att antalet förrättningar ökar medan förrättningstiden sjunker. Analysforum kommer att gå vidare med fördjupade analyser av trenderna år 2016.

Inom fritidsbåtssektorn har Transportstyrelsen framhållit att fungerande mobiltelefoner årligen räddar många liv i fritidsbåtssammanhang. Minst 8 personer har kunnat räddas till livet sedan de hamnat i sjön men haft vattenskyddade mobiltelefoner som gjort det möjligt att kalla på hjälp. Förmodligen har många fler blivit hjälpta utan att det kommit till allmän kännedom. Eftersom ungefär 10 procent av de omkomna inom fritidsbåtssektorn – och det stora flertalet av de skadade – råkade illa ut i hamn, har arbetet riktats in på problematiken med hamnsäkerhet. Betydelsen av vattentäta mobiltelefonfodral, flytvästanvändning och fungerande räddningsstegar har, liksom tidigare, betonats i media, på båtmässor och i samband med föredrag. Samarbetet med andra myndigheter och båtorganisationer i Sjösäkerhetsrådet har haft varit av stor vikt för båtsäkerhetsfrågor.

3.3.5 Vägtrafik

Färre tillsyner har genomförts på vägtrafikområdet. Anledningen är främst att fler tillsyner har utförts via besök på plats. Kostnaderna har minskat, såväl totalt som för kostnad per tillsyn, vilket till stor del beror på att vi har genomfört färre tillsyner.

Tabell 28. Antal genomförda tillsyner inom vägtrafikområdet 2013–2015

Antal tillsyner			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
4 682	4 338	4 038	113 817	98 675	88 203	24 309	22 746	21 843

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

Tillsynen över förarutbildningen syftar till att säkerställa bibehållen och förbättrad kvalitet på förarutbildningen, vilket innebär att elever ska kunna få en kvalitetssäkrad utbildning. Medborgarna och näringslivet ska kunna förvänta sig att nya förare via förarutbildningen har förvärvat de kunskaper, erfarenheter och färdigheter som är nödvändiga för att bidra till en säker trafikmiljö. Tillsynen syftar också till att förarutbildare som följer regler och föreskrifter ska kunna skyddas mot illojal konkurrens.

Tabell 29. Prestationer tillsynsverksamhet inom vägtrafiksområdet

Prestationer	Antal tillsyner			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Förarutbildning ¹	633	609	376	26 494	21 561	14 664	41 855	35 404	38 999
Yrkestrafikföretag	2 174	2 483	2 513	30 708	14 947	14 906	14 125	6 020	5 932

¹ Jämförelsesiffror för 2013 och 2014 har räknats om då prestationen har omdefinierats.

Tillsyn av förarutbildningen påvisade en förbättrad regelefterlevnad

Antalet tillsyner mot förarutbildning har minskat såväl som de totala kostnaderna. Kostnaden per tillsyn har ökat något, vilket beror på att vi arbetar mer med besök på plats och det är mer resurskrävande.

När vi vid tillsyn av förarutbildning har konstaterat brister, har vi vid den uppföljande tillsynen i de flesta fallen konstaterat att bristerna har blivit åtgärdade, vilket har inneburit att vi fått en högre regelefterlevnad. Resultatet av den genomförda tillsynen har vi kommunicerat med berörda branschorganisationer. Tillsynen över förarprovningen har resulterat i iakttagelser som vi delgivit förarprövarorganisationerna, som har reviderat och uppdaterat sina förarprövare på bland annat provinnehåll, dokumentation och rutiner för rapportering av förarprov.

Målet är en bättre regelefterlevnad och sund konkurrens inom yrkestrafiken

Under året genomförde Transportstyrelsen 1 995 tillsyner av trafiktillstånd och 518 tillsyner av taxiförarlegitimationen. Vi fokuserar på de företag där det innebär störst risk att inte följa reglerna. Tillsynen har även blivit mer omfattande och tillämpningen har utvecklats och ändrats, vilket har lett till att större fokus i tillsynen lagts på trafikrelaterade överträdelse. Dessa förändringar har tillsammans lett till bättre helhetsbedömningar i de enskilda ärendena. Den mer omfattande tillsynen har bidragit till att flera olika omständigheter kunnat fångas upp. Tillsynerna resulterade i 295 återkallelser av yrkestrafiktillstånd, 17 olämplighetsförklaringar av trafikansvarig, 237 återkallelser av taxitrafiktillstånd, 24 varningar av taxitrafiktillståndet, 169 återkallade taxiförarlegitimationer och 101 varningar. Målet är att regelefterlevnaden på väg ska bli en bättre och att det ska finnas en rättvis konkurrens. Målet är även att passagerare ska vara trygga och säkra vid en taxiresa.

System för ett effektivt, enkelt och billigt sätt att genomföra egenkontroll

När det gäller behörighetskontroll av yrkesförare har vi driftsatt ett system som även omfattar företag med tillstånd att bedriva gods- och busstransporter. Systemet möjliggör att taxiföretag genom ett system med

direktåtkomst till vägtrafikregistret, via en informationsförmedlare, kan kontrollera giltigheten på sina anställda förarens taxiförarlegitimationer. Syftet med systemet är att transportföretag får ett effektivt, enkelt och billigt sätt att dagligen genomföra egenkontroll av sina förarens olika behörigheter via nätet.

Vi uppnådde målet avseende kontrollarbetsdagar för kör- och vilotider

Vi nådde för andra året i rad målet att kontrollera 264 000 arbetsdagar mot yrkestrafikföretag, som vi ska genomföra och rapportera till Europeiska kommissionen.

Inför en företagskontroll väljer vi ut företagen genom ett riskvärderings-system och begär in material för en tidsperiod om 2 månader. Vi kontrollerar bland annat förarens kör- och vilotider samt hantering av färdskrivaren. Vi gör en proportionalitetsbedömning av den totala sanktionsavgiften för att se att den är skälig.

De vanligast förekommande överträdelserna som upptäcks i företagskontroller är följande:

- Ingen manuell inmatning
- Felaktig användning av diagramblad/förarkort
- För sent utförd kopiering
- Symbolen för land ej angiven i färdskrivaren
- Rast saknas.

Vi har ännu inte haft möjlighet att se om regelefterlevnaden har ökat som ett resultat av kontrollerna, eftersom vi ännu inte haft återkommande tillsyn i tillräcklig utsträckning för att kunna dra några slutsatser. Däremot har vi utfört återkontroll av företag som tidigare valt att inte skicka in något material alls och i de fallen kan vi se att fler företag numera väljer att skicka in material.

Påbörjad utvärdering av tillämpning och sanktioner vid företagskontroller

Regelverken kring kör- och vilotider inom yrkestrafiken på väg syftar bland annat till att skapa rättvisa konkurrensförhållanden inom branschen. Vi har utvärderat hur vi tillämpar och sanktionerar vid företagskontroller.

Utvärderingen omfattade även en internationell kartläggning av ett flertal länder i Europa. Syftet med utvärderingen var att se om det kan finnas skäl till revidering av aktuella författningar och justering av vår tillämpning av regelverket. Utifrån den internationella kartläggningen konstaterar vi att det inte är möjligt att finna en övergripande tillämpning som kan anses vara ett normalläge i Europa. I vissa detaljfrågor tillämpar en majoritet av länderna, inklusive Sverige, regelverket på samma sätt. I andra fall skiljer sig Sveriges

tillämpning från den som sker i flera andra länder. I de avseenden där Sveriges tillämpning skiljer sig markant från de övriga ländernas har Transportstyrelsen övervägt om Sveriges tillämpning är rimlig. Exempel på det är sanktionering vid för sent utförd kopiering av förarkort där tillämpningen har ändrats till en överträdelse per förare och kontrollperiod från tre överträdelser per förare och kontrollperiod.

Andra slutsatser som kommer fram i utvärderingen:

- Transportföretagen har i huvudsak allvarliga eller mycket allvarliga överträdelser och de får inte betala höga sammanlagda sanktionsavgifter för uteslutande mindre överträdelser.
- Om endast enstaka mindre överträdelser konstateras vid en kontroll har den internationella jämförelsen visat att flera länder kan underlåta att sanktionera transportföretaget för dessa. I stället utfärdar man exempelvis en varning.

Arbetet kommer att fortsätta under 2016.

Tillsynen av kollektivtrafikföretagen visade på hög regelefterlevnad

När det gäller tillsynen över de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafikförsörjningsprogram tillämpades ett nytt arbetssätt under 2015. Det innebär att innan ett beslut fattas om ett eventuellt föreläggande, har vi en avstämning med berörd myndighet och diskuterar avvikelserna. Detta steg har visat sig vara effektivt och till nytta för tillsynsprocessen, bland annat genom att man vid avstämningsmötet beskriver avvikelser muntligt. Att ge myndigheten möjligheten att åtgärda brister innan vi meddelar ett föreläggande sparar både administration och tid och resulterar oftast i ett snabbare åtgärdande.

För första gången genomförde vi en tillsyn av anmälningsplikt och trafikantinformation. En generell iakttagelse är att regelefterlevnaden har varit hög bland dem som vi granskat. Det är till nytta för resenärer, eftersom det handlar om publik information som är viktig för ett fungerande resande.

3.4 Registerhållning

Registerhållningen omfattar register som lämnar uppgifter om framförallt fordon, förare och infrastrukturhållare. Syftet med registerhållningen varierar något mellan trafikslagen, men kan i huvudsak sägas omfatta identifikations- och prestandauppgifter, ägare och eventuella säkerheter eller inteckningar i samband med krediter. Inom ramen för registerhållning redovisar vi även vårt arbete med att ta in fordonsskatt, vägavgifter för

tunga fordon, trängselskatt i Stockholm och Göteborg samt infrastrukturavgifter.

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

3.4.1 Verksamhetens utveckling

Antalet registerförda fordon visar kollektivets storlek inom de olika trafikslagen.

Kostnaden för registerhållningen uppgår till 54 procent av myndighetens totala verksamhetskostnad. Den ökade kostnaden för 2015 jämfört med 2014 förklaras av att vi håller på att byta den tekniska plattformen för vägtrafikregistret. Vi hade också högre kostnader för tillverkning av körkort och registrerings skyltar samt för hantering av felparkeringsavgifter.

Tabell 30. Registerhållning 2013–2015

Trafikslag	Antal registerförda fordon			Total kostnad (tusen kronor)		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Järnväg	16 702	15 965	16 340	3 820	2 437	3 526
Luftfart	3 077	3 068	3 057	4 602	3 801	3 237
Sjöfart	10 367	10 139	9 365	14 632	13 823	12 839
Vägrafik	10 231 892	10 315 101	10 586 088	1 129 196	1 266 195	1 319 564
Summa	10 262 038	10 344 273	10 614 850	1 152 249	1 286 256	1 339 165

3.4.2 Järnväg

Antalet fordon i registret ökade jämfört med föregående år. 376 fordon skrotades och 387 nya fordon registrerades som godkända. Förändringar i registret sker också 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. Att det har blivit fler registrerade fordon och förfrågningar innebär att registret har blivit mer resurskrävande, vilket resulterat i att kostnaderna ökade under 2015.

3.4.3 Luftfart

Effektivare handläggning har inneburit lägre kostnader

Den minskade kostnaden förklaras främst av en minskad tidsåtgång för registerhållningen. Under 2015 genomfördes ett effektiviseringsarbete. Det har lett till att fler ärenden har kunnat hanteras till en lägre kostnad.

Färre registrerade luftfartyg

92 luftfartyg nyregistrerades och 103 avregistrerades, vilket innebär att antalet registrerade luftfartyg minskade något. Vi hanterade 527 ärenden.

I inskrivningsregistret minskade antalet luftfartyg med inskrivna rättigheter från 797 till 781. Vi hanterade 304 ärenden i inskrivningsregistret.

3.4.4 Sjöfart

Mindre förändringar av kostnader

Kostnaderna för registerverksamheten har successivt sjunkit de senaste åren. De lägre kostnaderna beror på att vi använt arvodister och konsulter i mindre omfattning och lyckats bedriva arbetet på ett mer kostnadseffektivt sätt.

Fler skepp och färre båtar i fartygsregistret

134 skepp och 128 båtar nyregistrerades. Vi hanterade 5 174 ärenden

Vi har fortsatt arbetat aktivt med nya arbetssätt för att kunna avsluta ärenden som har pågått under lång tid och har genomfört ett utvecklingsuppdrag i syfte att effektivisera arbetet med registerhållningen. Effektiviseringen kommer på sikt sannolikt att leda till förenklingar för sökanden.

Vi har även fortsatt att avregistrera framför allt båtar på grund av att de har överlåtit, förstörts eller på annat sätt försvunnit vilket uppgiften om en minskning av antalet registrerade fartyg under året visar. Det har lett till att uppgifterna i fartygsregistret stämmer bättre överens med verkliga förhållanden och därmed har kvalitén och tillförlitligheten av informationen ökat.

Mönstringarna i sjömansregistret sjunker

En avgift för mönstring skickas till samtliga fartyg som är mönstringspliktiga eller som använt Transportstyrelsens mönstringssystem under 2014. Under 2015 skickade vi ut registerhållningsavgiften för tredje året. För varje år har antalet fartyg som använder systemet minskat. Framförallt märks minskningen bland de fartyg som frivilligt lämnar uppgifter till systemet. Andra grupper av fartyg har också blivit uppmärksammade på att de inte är mönstringspliktiga, till exempel traditionsfartyg, vilket lett till att många slutat att rapportera mönstringar. Antalet mönstringar hamnade på strax över 500. För kommande år förväntas antalet fortsätta sjunka något, men inte i samma omfattning som tidigare.

3.4.5 Vägtrafik

Vägtrafikregistret är det mest omfattande registret inom Transportstyrelsen, och det innehåller uppgifter om fordon, förare och yrkestrafik. Inom registret är det stor rörlighet vad gäller fordon. De flesta ägarbyten sker via en auktoriserad bilfirma men även via vår app och via inskickade registreringsbevis. Genom ökad användning av appen förväntar vi oss lägre kostnader och ett snabbare ägarbytet för medborgaren.

Antalet nyregistrerade fordon har ökat. Det beror på att bilförsäljningen har varit fortsatt hög, vilket förklaras av den låga räntan, omfattande privata leasingkampanjer och inga kända lagändringar som påverkar priset eller ägandet av fordon på ett kort sikt. Som en naturlig följd har även tillverkningen av registreringsskyltar ökat.

Tabell 31. Fordon inom vägtrafik 2013–2015

Område	2013	2014	2015
Registerförda fordon	10 231 892	10 315 101	10 586 088
Ägarbyten under året	3 278 521	3 476 783	3 705 683
Avregistrerade fordon	377 597	262 952	268 527
Nyregistrerade fordon	418 711	463 249	513 111

Fler beslut inom uppbördsverksamheten

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

Tabell 32. Utveckling av prestationer 2013–2015

Prestationer	Antal			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/antal (kronor)		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Fordonsskatt	7 288 042	7 690 426	8 133 838	60 404	47 779	49 403	8	6	6
Trängselskatt Stockholm	5 434 570	5 534 447	5 791 795	111 539	95 188	96 269	21	17	17
Trängselskatt Göteborg	4 700 850	5 304 699	5 707 202	131 701	127 723	125 468	28	24	22
Infrastrukturavgifter, Motala	-	-	648 145	-	-	1 637	-	-	3
Infrastrukturavgifter, Sundsvall	-	-	895 605	-	-	2 315	-	-	3

Ökningen av antalet månatliga fordonsskattedebiteringar beror huvudsakligen på att fordonsparken ökat. De tilläggsdebiteringar som följde

av skatteändringen den 1 januari 2015 och de påställningar som sker dagligen är inte inkluderade.

Ökningen av trängselskattebesluten i Stockholm och Göteborg beror huvudsakligen på att utländska fordon inkluderas från och med 2015. Skattehöjningen i Göteborg och borttaganden av Lidingö-undantaget i Stockholm verkar inte ha gett någon tydlig effekt på antalet passager och beslut. Den 1 februari 2015 började infrastrukturavgifter tas ut på broarna i Motala och Sundsvall för både svenska och utländska fordon. Dessa avgifter är verksamhetsmässigt och lagstiftningsmässigt snarlika trängselskatterna och administreras i samma system.

För hanteringen av de utländska fordonen i de svenska vägtullsystemen har Transportstyrelsen upphandlat en aviseringspartner.

Aviseringspartnerns uppdrag består i att inhämta fordons- och ägaruppgifter, avisera skatte- och avgiftsbeslut samt sanktionsavgifter i lokal valuta, förmedla inkomna medel till oss i svenska kronor och tillhandahålla en kundtjänst. Antalet länder som aviseringspartnern kan hantera har utvecklats under året och är nu uppe i 11. Cirka 60 procent av de utländska fordonen fick skatte- eller avgiftsbeslut. Betalningsbenägenheten för de besluten har successivt ökat och låg vid slutet av året på drygt 93 procent. Intäkterna, exklusive sanktionsavgifterna, blev något högre än kostnaderna för trängselskatterna och något lägre för infrastrukturavgifterna.

Medelväntetiden ökade och besvarandegraden minskade inom telefonin för fordonsfrågor

Förutom telefonsamtal handlägger kundtjänsten även ärenden som kommer in via post eller elektroniskt. Förändringar, produktionsstörningar eller medialt intresse får direkt påverkan på ärendemängden som behöver hanteras. Telefonin och ärendehandläggningen hänger tätt samman: om väntetiden i telefon eller hanteringstiden på ärendehandläggningen ökar, genererar det egna ärenden genom andra kanaler. Vi bedömer utifrån erfarenhet att lämplig servicenivå i telefon är en besvarandegrad på 90 procent, vilket ger en medelväntetid på cirka 3 minuter.

Det var flera händelser som inträffade som medförde att antalet samtal och även ärendehandläggningen ökade, vilket fick konsekvenser på servicenivån. Händelserna som påverkade var en fordonsskatteändring, införandet av ett nytt parkeringsanmärkningssystem och infrastrukturavgifter, felaktig information på elektroniska aviseringar samt försenade utskick.

Dessa händelser medförde ett ökat antal anrop, försämrad servicenivå och de fick även påverkan på arbetsmiljön.

Tabell 33. Telefoni inom fordonsfrågor. Jämförelse 2013–2015

Mått/period	2013	2014	2015
Anrop per år	1 425 643	1 500 933	1 608 863
Besvarade per år	1 227 137	1 264 220	1 272 285
Besvarandegrad ⁵	86 %	84 %	79 %
Medelväntetid	03:03	03:35	05:07

3.5 Redovisning av avgiftsbelagd verksamhet

Resultatet inom den avgiftsbelagda verksamheten är i dag inte i balans då det totalt finns ett stort ackumulerat överskott. Det syns allra tydligast inom vägtrafik. Inom järnväg och sjöfart finns däremot ackumulerade underskott.

Transportstyrelsen har, i ett uppdrag från regeringen, redovisat ett förslag för hantering av över- och underuttag av avgifter i vår bruttoredovisade offentligrättsliga avgiftsbelagda verksamhet och i uppdragsverksamheten.

Huvudförslaget är att det ackumulerade underskottet för avgifter som inte disponeras för järnvägs- och sjöfartsområdena nollställs och att det ackumulerade överskottet på vägtrafikområdet balanseras på 5 år.

Överskottet inom avgifter som disponeras föreslås bli reglerade på två sätt: en del redovisas mot inkomstitel på statens budget och en del balanseras genom prissänkningar inom informationsförsäljningen.

3.5.1 Analys av Transportstyrelsens avgiftsresultat, avgifter som disponeras

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans	Budget Intäkter	Budget Kostnader	Budget Resultat
Offentligrättsliga avgifter luftfart								
Gem. avg. s säkerhetskontroll samt undervägsavg.	128 054	936 688	955 374	-18 687	109 367	1 021 795	975 040	46 755
Offentligrättsliga avgifter inom vägtrafikområdet								
Infrastrukturavgifter Motala	0	1 637	1 637	0	0	3 100	3 100	0
Infrastrukturavgifter Sundsvall	0	2 315	2 315	0	0	7 800	7 800	0
Summa	0	3 952	3 952	0	0	10 900	10 900	0
Uppdragsverksamhet vägtrafik								
Informationsuttag	50 744	69 981	75 499	-5 518	45 226	44 348	44 348	0
Adm. av felparkeringsavgifter	46 919	19 296	21 519	-2 223	44 697	16 566	16 566	0
Övriga uppdrag	14 925	7 451	10 082	-2 631	12 294	11 428	11 428	0
Summa	112 588	96 728	107 100	-10 372	102 216	72 342	72 342	0
Summa offentligrättsliga avgifter som disponeras	240 642	1 037 367	1 066 426	-29 058	211 583	1 105 037	1 058 282	46 755

Investeringar i säkerhetsutrustning ledde till ett underskott inom luftfart

Avgifterna inom luftfartsområdet avser framför allt följande verksamheter: gemensam avgift för säkerhetskontroll vid svenska flygplatser (GAS),

⁵ Antal besvarade samtal i förhållande till totalt inkomna anrop.

flygplatsers utrustningskostnader för kommunikation, navigation och övervakning inom flygtrafikledningstjänst (Communication, Navigation och Surveillance, CNS) och den så kallade undervägsverksamheten (flygtrafiktjänst en route).

Under året redovisades totalt ett underskott på cirka 19 miljoner kronor, vilket gör att vi har en stor avvikelse från den beslutade budgeten som visade ett överskott på cirka 47 miljoner kronor. Eftersom undervägsverksamheten visade ett överskott på cirka 17 miljoner, innebär det att det totala underskottet främst berodde på det negativa resultatet inom GAS.

Underskottet i GAS-systemet uppgick till cirka 35 miljoner kronor. Det var i första hand hänförligt till kompletterande säkerhetsåtgärder för kontroll av passagerare av deras bagage med ETD utrustning (Explosive Trace Detectors). En höjning av avgiften planeras under våren 2016 för att balansera den ökade kostnaden.

Årets underskott inom vägtrafik minskade det ackumulerade överskottet

Avgifterna inom vägtrafikområdet avser informationsuttag, felparkeringsavgifter samt övriga uppdrag. Underskott har uppkommit inom alla dessa områden, vilket är positivt eftersom vi har överskott att hantera inom alla områden.

För att komma i balans har vi genomfört en första prissänkning av informationsuttag. Trots detta har intäkterna blivit högre än budgeterat eftersom prissänkningar leder till större efterfrågan.

Kostnaderna har också varit betydligt högre än budgeterat, vilket förklaras av att vi utgick från att vi skulle omfattas av PSI-direktivet (från och med 1 juli 2015). Vi omfattas dock av undantaget från huvudregeln som säger att man ska ersättning för marginalkostnaden.

När det gäller felparkeringsavgiften har intäkterna blivit högre än räknat på grund av ett högre antal utfärdade parkeringsanmärkningar än budgeterat. De högre kostnaderna förklarades av högre avskrivnings- och projektkostnader än budgeterat.

Anledningen till att utfallet avviker från budgeten inom infrastrukturavgifter för Motala och Sundsvall är att verksamheten är ny och kommit igång senare än planerat.

3.5.2 Analys av Transportstyrelsens avgiftsresultat, avgifter som ej disponeras

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans	Budget Intäkter	Budget Kostnader	Budget Resultat
Offentligrättsliga avgifter vägtrafikområdet								
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	743 955	1 108 393	1 110 095	-1 702	742 253	1 188 043	1 132 688	55 355
Offentligrättsliga avgifter sjöfart								
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	-56 082	70 481	67 722	2 759	-53 323	74 797	76 658	-1 861
Offentligrättsliga avgifter luftfart								
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	75 389	233 270	230 011	3 258	78 648	243 525	243 524	1
Offentligrättsliga avgifter järnväg								
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	-33 171	42 421	53 921	-11 500	-44 671	51 053	60 941	-9 888
Summa offentligrättsliga avgifter som ej disponeras	730 091	1 454 565	1 461 749	-7 185	722 907	1 557 418	1 513 811	43 607

Vägtrafik mot balans

Inför 2015 gjordes flera avgiftssänkningar för att nå målet om balans. Vägtrafikregisteravgiften sänktes och avgiften för påställning av fordon togs bort. Enbart påställningsavgiften hade genererat 50 miljoner kronor i intäkter.

Vi räknade med 20 miljoner högre kostnader inom vägtrafikområdet i och med det nya PSI-direktivet. Transportstyrelsen omfattas emellertid av undantaget från huvudregeln i direktivet och därför fick vi ett lägre utfall även på kostnaderna.

Sjöfart minskar det ackumulerade underskottet

Årets positiva resultat inom sjöfart gör att det ackumulerade underskottet minskar.

Resultatet blev något högre än vad som tidigare budgeterats, både intäkter och kostnader blev lägre. Avvikelsen återfinns framför allt inom tillsynsverksamheten, som under ett flertal år haft en minskad efterfrågan och som en följd av det minskade intäkter. Vi har därför anpassat verksamheten genom ett omstruktureringsprogram. Det har medfört kostnaderna och intäkterna nu visar ett svagt positivt resultat.

Luftfart visar ett fortsatt överskott

Såväl intäkter som kostnader blev lägre än budgeterat och resulterade i ett överskott istället för ett balanserat nollresultat. Det förklaras av att kontrollanterna fick behörighet att själva ta ut sina avgifter för flygprov istället för att vara arvodister hos Transportstyrelsen, vilket innebar att vi fick både lägre intäkter och kostnader.

Dessutom har avgiftssänkningar gjorts inom vissa områden, exempelvis flygplatser.

Järnväg har fortsatt underskott som planerat

Det redovisade resultatet inom järnvägsområdet visade ett underskott vilket var i linje med det som budgeterats. Därigenom har det ackumulerade underskottet ökat ytterligare.

Underskottet beror på att vi inte har genomfört de avgiftshöjningar som var planerade inom järnvägsområdet på grund av osäkerheten på marknaden.

4 Övrig återrapportering

I följande kapitel redovisas övergripande verksamhet som inte direkt kan sorteras in under någon av Transportstyrelsens verksamheter.

4.1 Marknadsövervakning

Transportstyrelsen har i uppdrag att ansvara för frågor om villkor för marknadstillträde och konkurrenvillkor samt villkor för resenärer och för dem som köper godstransporttjänster. Sammantaget utgör det grunden för vårt uppdrag om marknadsövervakning som syftar till att främja sund konkurrens präglad av god regelefterlevnad.

Marknadsövervakning som stöd till regeringskansliet

Under året gav Transportstyrelsen stöd till Regeringskansliet på fordonsbesiktningsområdet. I våra rapporter har vi beskrivit marknadsutvecklingen och gett en bild av tillsynen på området. Därigenom bidrar vi till att ge Regeringskansliet en bild av om marknaden utvecklas i den riktning som var riksdagens intention vid konkurrensutsättningen av fordonsbesiktningsmarknaden. Det utgör i sin tur underlag till framtida beslut. Eftersom syftet med konkurrensutsättningen var att öka tillgängligheten, samtidigt som trafiksäkerheten inte skulle försämrats, bidrar vårt arbete både till tillgänglighetsmålet och till säkerhetsmålet.

Vi ger även stöd till Regeringskansliet i frågor som rör marknadsövervakning i internationella sammanhang. Under år 2015 deltog vi i Europeiska kommissionens arbete med att ta fram en ny rättsakt inom systemet för övervakning av järnvägsmarknaden (RMMS)⁶. Rättsakten ger kommissionen möjlighet att kräva in uppgifter på järnvägs- och kollektivtrafikområdet och skapar möjlighet att följa hur marknaden utvecklas till exempel i termer av konkurrens och fri rörlighet av tjänster. Vi har analyserat konsekvenser av och kostnader för kommissionens förslag på krav. På så sätt har vi bidragit till en väl utformad rättsakt och till förutsättningar för en dynamisk marknad och god tillgänglighet.

Ett annat exempel på hur vi gav Regeringskansliet stöd i internationella sammanhang är på området nya affärsmodeller och sociala villkor inom luftfarten. Vi representerar Sverige i kommissionens arbetsgrupp Social matters in aviation och har analyserat hur nya affärsmodeller inom luftfarten påverkar framför allt arbetsvillkor och konkurrenssituation. Analysen presenterades på ett rundabordssamtal om nya affärsmodeller för flygbranschen och på Regeringskansliet. Den presenterades även i

⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

europiska sammanhang när arbetsgruppen hade möte i december. Genom att belysa frågan bidrar vi till att öka kunskapsunderlaget inför eventuella åtgärder. Arbetet i stort syftar till att bidra till en rättvis konkurrens med goda sociala villkor inom branschen och en bibehållen säkerhetsnivå.

Bättre spridning av resultat till näringslivet

Under 2015 arbetade Transportstyrelsen med ett regeringsuppdrag som syftar till att bidra till en positiv utveckling för näringslivet och medverka till i första hand en god tillgänglighet, men även hänsynsmålen säkerhet samt miljö och hälsa. Genom att intervjua ett stort antal företrädare för näringslivet samlade vi in förväntningar på oss inom flera områden, som till exempel dialogen med näringslivet inför regelförändringar, vår tillgänglighet och vår tillsyn på järnvägsområdet.

Ett budskap från näringslivet var att vi behöver arbeta mer med att sprida våra resultat från marknadsövervakningen. Sedan dess har vi genomfört en förändring av externwebben så att resultat från marknadsövervakningen samlas och lyfts fram där. Vi gör också studiebesök hos företag i samarbete med branschorganisationer, då vi både kan ge och ta emot information som rör marknadsövervakningen. Genom att berörda parter helhetsbild av marknaden förbättras, skapas bättre förutsättningar för aktörer i branscherna att anpassa sin verksamhet till verkliga förutsättningar. Därigenom bidrar vi till en mer dynamisk och effektiv marknad.

Underlag inför våra beslut

Marknadsövervakningen har lyfts fram i interna strategiska planer och i verksamhetsplaneringen. Marknadsövervakningen synliggörs och därmed kommer större delar av Transportstyrelsen att uttalat arbeta med frågor som typiskt sett faller inom det området. På sjö- och luftfartsområdet har vi även inrättat ett marknadsforum, där medarbetare diskuterar aktuella frågor. Syftet med att synliggöra marknadsövervakningen internt och inkludera en större del av organisationen i dessa frågor är att skapa ett större kunskapsunderlag inför våra beslut. Därmed bidrar marknadsövervakningen till en bättre måluppfyllelse för samtliga transportpolitiska mål.

4.2 Miljö

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

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

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

Handlingsplan för minskat fossilberoende i vägtrafiken

Verksamhetens koppling till generationsmålet och miljökvalitetsmålen beskrivs i en rapport, som uppdateras årligen. I rapporten finns en lista med åtgärder som vi avser att vidta, utöver det löpande arbetet, för att bidra till att miljökvalitetsmålen nås.

Vi har utvecklat åtgärdslistan till följd av regeringsuppdraget om analys av arbetet med miljökvalitetsmålen. Med anledning av regeringsuppdraget om att delta i Miljömålsrådet har vi genomfört ett antal interna informationsinsatser om miljöarbetet. Vi har haft ett internt seminarium om miljökvalitetsmålen och hur vår verksamhet berörs. Vi har också informerat internt om Miljömålsrådets uppdrag och de förväntningar regeringen har på vårt miljöarbete. Syftet är att öka kunskapen om miljökvalitetsmålen, ta fram fler åtgärder och därmed öka våra möjligheter att bidra till att målen nås.

Vi har följt upp vår handlingsplan för hur fossilberoendet i vägtrafiksystemet kan minska genom vår regelgivning. Handlingsplanens aktiviteter har i första hand bidragit till miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan men att även andra mål kan påverkas i positiv riktning.

Inom flera av de prioriterade fokusområdena i handlingsplanen där vi drivit ett internationellt arbete håller nu nya regler på att utarbetas. Vi medverkar i det internationella arbetet för att ta fram en metod för beräkning av bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp för tunga fordon, och målet är att ta fram en ny EU-förordning.

Ett prioriterat fokusområde i handlingsplanen var förnybara drivmedel och där har en trafikslagsövergripande samverkansgrupp för bränslefrågor bildats i syfte att klargöra Transportstyrelsens roll i introduktionen av förnybara drivmedel i ett övergripande perspektiv.

Flera av de frågeställningar kopplade till forskning och innovation (FoI) som handlingsplanen belyste har nu implementerats i en FoI-strategi. Den poängterar ett aktivare samarbete med andra aktörer och en effektivare tillämpning av forskningsresultat.

Syftet med projektet Miljöpåverkan från mindre luftfartyg var att få större vetenskap om attityderna kring buller från mindre luftfartyg och kring användningen av oblyad flygbensin. Resultatet från utskickade enkäter visar att buller från mindre luftfartyg sannolikt kan ses som ett mindre problem i Sverige. Det finns dock problem med buller kring vissa flygplatser. Frågan om användningen av oblyad flygbensin är mer komplex. Det finns en vilja hos landets flygklubbar och piloter att använda oblyad flygbensin, men av olika skäl är det svårt för vissa utövare att använda denna typ av bränsle.

4.3 Forskning och innovation

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

Syftet med forskningen är att den ska bidra till ny kunskap inom de områden där vi har sett att det finns ett särskilt stort kunskapsbehov. Syftet är också att den kunskap som forskningen genererar ska kunna användas i den ordinarie verksamheten. Forskningsinsatserna ska vara av relevans för det övergripande transportpolitiska målet. Insatserna ska dessutom vara av relevans för funktionsmålet om ökad tillgänglighet och något av hänsynsmålen säkerhet, miljö eller hälsa. Nuvarande FoI-insatser drivs i projektform för en period om 1–2 år.

Under 2015 var inriktningen följande:

- Samhällsekonomiskt effektivt användande av infrastruktur
- Säkerhet
- Effektivare tillståndsprocesser
- Systematiskt tillsynsarbete
- Miljö.

Kunskapsåterföring från de interna FoI-projekten

Nedan redovisar vi resultatet av några av de slutförda FoI-projekten. Vi kommer att redovisa resultatet av övriga avslutade projekt under 2016.

Åtgärder för att motverka trötthet bland förare inom olika trafikslag

Projektet har genomförts tillsammans med Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI). Resultatet visar bland annat att det för yrkesförarna är viktigare med regelbundna och schemalagda arbetstider än att reglera kör- och vilotider som dagens regelverk fokuserar på. Slutsatsen är att det ofta saknas tillräckligt vetenskapligt stöd för att kunna uttala sig om flera av åtgärdernas effekter.

Resultatet kommer att användas som underlag i Transportstyrelsens arbete med regelgivning och tillsyn inom samtliga trafikslag. I regelgivning kring

kör- och vilotider skulle myndigheten till exempel kunna verka för att större hänsyn tas till faktorer som påverkar människors sömn och vakenhetsgrad. I tillsynen kommer därför schemaläggning av arbetstider ur ett trötthetsperspektiv bli viktigare att uppmärksamma. Resultat hjälper oss att utveckla arbetet med regelgivning och tillsyn och bidrar till ökad säkerhet och hälsa.

Förekomst av tungmetaller och andra föroreningar i toalettavfall från passagerarfartyg

Projektet har genomfördes av NIRAS och är ett samarbetsprojekt mellan bland annat Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Stockholms hamn. Projektet har bland annat analyserat innehållet i avfallet från passagerarfartyg som anlöper Stockholms hamn för att få kunskap om vilka ämnen som finns i avfallet. Genom projektet har vi fått mer kunskap om toalettavfall från passagerar- och kryssningsfartyg.

Testerna visade att avfallet inte innehåller ämnen som är olämpliga för kommunala reningsverk att ta emot. Därmed har Sverige ökat möjligheterna att nå framgång i de internationella förhandlingarna kring ett förbud av dessa utsläpp i Östersjön. Resultatet av projektet bidrog bland annat till att Polen, som tidigare uttryckt oro över att det saknats kunskap om avfallets innehåll, valde att installera tillräckliga mottagningsanordningar för toalettavfall.

4.4 Nya och uppdaterade kommunikationsvägar

Mer användarvänliga webbapplikationer ger hög tillgänglighet

Vi har uppdaterat våra e-tjänster för att göra dem mer användarvänliga för medborgarna. Det innebär att vi har skapat en webbplats med e-tjänster som fungerar för skärmläsare, talsyntes, förstoringshjälpmedel, blindskriftsskärm och liknande på de allra flesta kombinationer av webbläsare, operativa system och enheter.

Poddradio och Facebook som komplement

Vi började använda nya kommunikationsvägar som ett komplement till befintliga kommunikationskanaler: poddradio där man kan få djupare kunskap och förståelse samt Facebook för kort och snabb information.

Avsnitten i poddradion har haft formen av samtal kring aktuella frågor som ligger inom transportområdet. Totalt har 5 samtal med företrädare för ett antal branschorganisationer och företag sänts samt ett avsnitt med vår generaldirektör Maria Ågren. Programmen har främst riktat sig till branschen, anställda på Transportstyrelsen och andra som är intresserade av våra frågor.

På den nya Facebooksidan ska allmänheten få lättillgänglig information och tips från hela vår verksamhet. Sidan öppnas också som ett komplement till vår webbplats. Vi har även tidigare använt Facebook vid olika kampanjer. Erfarenheterna därifrån är goda och informationen på kampanjsidorna nådde många. Därför har vi publicerat en officiell myndighetssida på Facebook.

4.5 Attitydundersökning

Transportstyrelsen ingick i en stor attitydundersökning, Public Image, genomförd av researchföretaget Ipsos. Undersökningen visar att nästan alla tillfrågade (98 procent) känner till eller har hört talas om Transportstyrelsen. 8 av 10 känner till oss ganska eller mycket bra. Den siffran är på samma nivå som för 2014.

Majoriteten av de tillfrågade har en neutral bild av Transportstyrelsen. Även förtroendet ligger på samma nivå. 4 av 10 har ett ganska eller mycket stort förtroende för oss. Högst förtroende har de yngre, 16–29 år.

Public Image visar att medborgare och näringsliv tyckte att vi i högre grad än under föregående år

- tar samhällsansvar
- har hög kompetens
- utvecklar nya och användbara e-tjänster.

Det område som visade på lägre siffror är ”lätta att komma i kontakt med” som minskade från 22 till 20 procent.

5 Intern styrning och kontroll

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

Riskhantering en integrerad del av Transportstyrelsens styrning

Vi har fortsatt att arbeta med intern styrning och kontroll integrerat i den ordinarie planerings- och uppföljningsprocessen för att säkerställa att kraven på riskanalys, kontrollåtgärder, uppföljning och dokumentation uppfylls.

Riskanalyser har genomförts på alla avdelningar, och det samlade materialet från riskanalyserna har analyserats för att vi ska kunna avgöra vilka risker som kan ses som myndighetsövergripande. Vid behov kompletteras avdelningarnas material av den centrala funktionen för riskhantering. Styrelsen för Transportstyrelsen har sedan bedömt och fastställt de myndighetsövergripande riskerna.

Vi har kontinuerligt uppdaterat riskanalyserna och kvartalsvis följt upp arbetet med att genomföra kontrollåtgärder.

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

Förstärkt brandskyddsarbete och säkrare upphandlingsprocess

Vi har gjort riskanalyser inom samtliga processer som är avgörande för att uppfylla myndighetens mål. I samband med verksamhetsplaneringen identifierades sex myndighetsövergripande risker. Under året identifierades ytterligare två myndighetsövergripande risker.

De åtgärder som genomförts har i flera fall resulterat i en sänkt risknivå. Till exempel förbättrade vi det systematiska säkerhets- och brandskyddsarbetet genom att krisledningsorganisationer vidareutvecklades och organisation för brandskyddsarbete reviderades. Vi har också reducerat risker kopplade till upphandling och inköp genom utbildningsinsatser, förändrade rutiner för avtalshantering och införandet av ett elektroniskt beställningssystem.

Arbetet fortsätter för risker inom tillsyn och it

Det finns flera riskområden där åtgärder vidtogs under året men där ytterligare arbete kvarstår för att nå önskvärd effekt. Tillsynen av järnvägsföretag stärktes genom tydligare tillämpning av regler och en vidareutvecklad modell för riskbaserad tillsyn. Nya riktlinjer och systematisk kontroll och korrigerande av behörigheter har påbörjats.

Inom it-området finns risker kopplade till omfattande projekt som genomförs för vägtrafikregistret och it-drift. Riskvärdena väntas sjunka i takt med att projekten levererar.

Styrelsen bedömer att styrningen är betryggande

Samtliga identifierade risker anses vara riktigt bedömda och under kontroll. Styrelsen för Transportstyrelsen informerades vid fyra tillfällen om arbetets fortskridande och bedömer att den interna styrningen och kontrollen är betryggande.

6 Medarbetare och kompetens

Transportstyrelsen ska vara en attraktiv myndighet med hög kompetens.

6.1 Stabil medarbetarbas och färre chefer

Vid utgången av 2015 hade myndigheten 1 819 medarbetare, vilket är jämförbart med 2014. Sedan Transportstyrelsen startade har en successiv ökning av antalet anställda skett, men antalet har under de senaste 2 åren stabiliserat sig. Det minskade antalet visstidsanställda är också ett tecken på stabiliteten, då myndigheten klarar sina arbetsuppgifter med i stort sett de tillsvidareanställda.

Tabell 34 . Antal anställda (tillsvidareanställda och visstidsanställda) 2013–2015

Antal anställda per 12-31	Tillsvidareanställda			Visstidsanställda inklusive vikarier		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Antal totalt	1 729	1 805	1 819	124	76	37
Antal kvinnor	965	1 014	1 029	80	55	24
Antal män	764	791	790	44	21	13
Andel kvinnor	56 %	56 %	57 %	65 %	72 %	65%
Andel män	44 %	44 %	43 %	35 %	28 %	35%

Fördelningen mellan andelen kvinnor och män ligger på samma nivå under perioden. Personalomsättningen definierar vi som kvoten mellan antalet som slutat under året och antalet anställda vid årets slut. Totalt slutade 184 personer (89 kvinnor och 95 män), vilket ger en personalomsättning på drygt 10 procent för 2015, att jämföra med knappt 15 procent 2014. 170 personer började (83 kvinnor och 87 män).

Totalt har myndigheten 141 chefer, fördelat på 77 kvinnor och 64 män. Jämfört med föregående år har antalet chefer blivit 12 färre. Förklaringen är verksamhets- och organisationsutveckling som i flera fall medfört sammanslagningar. Kvinnornas andel av cheferna har ökat, från 52 procent till 55 procent under de senaste 3 åren. Det överensstämmer med myndighetens könsfördelning i stort. Vi har aktivt arbetat med jämställdhets- och mångfaldsplanen, som fastställdes för några år sedan, vilket har ökat medvetenheten kring dessa frågor och gett positiva effekter för rekryteringen av chefer.

Tabell 35. Medelålder 2013–2015

Medelålder	2013	2014	2015
Kvinnor	44	45,7	45,6
Män	45	46,3	46,2

När det gäller medelåldern är den i stort sett oförändrad jämfört med 2014. Jämfört med 2013 finns en tendens mot en högre medelålder, vilket avspeglas i en lägre personalomsättning, minskad rekrytering och färre pensionsavgångar.

Tabell 36. Åldersfördelning 2013–2015

Åldersfördelning per 31/12	Kvinnor			Män		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015
20–29	137	126	125	87	89	83
30–39	263	267	256	183	191	194
40–49	282	296	298	232	231	224
50–59	248	263	257	209	212	218
60–65	109	113	111	89	84	83
66–	6	4	6	8	5	1

Förändringarna i åldersfördelningen är mycket små jämfört med 2014.

6.2 Sjuktalet ökar – en utmaning för arbetsmiljöarbetet

Tabell 37. Personalens sjukfrånvaro i procent, 2013 – 2015

	2013	2014	2015
Total sjukfrånvaro	3,7	3,7	4,7
Andel av total sjukfrånvaro som varat längre än 60 dagar	30,6	30,3	41,4
Total frånvaro, kvinnor	5,1	4,8	5,9
Total frånvaro, män	2,1	2,3	3,2
Total frånvaro, anställda–29 år	4,3	3,9	4,1
Total frånvaro, anställda 30 år– 49 år	3,7	3,6	4,6
Total frånvaro, anställda 50 år–	3,6	3,8	5,1

Den totala sjukfrånvaron ökade jämfört med de senaste åren. Någon jämförelse med hela staten kan inte göras för 2015, eftersom statistiken ännu inte är redovisad för respektive myndighet.

Den längre sjukfrånvaron har ökat. Vi har påbörjat ett systematiskt analysarbete för att följa sjukfrånvarons utveckling och arbetar på olika sätt förebyggande för att om möjligt minska, eller åtminstone begränsa ökningen av sjukfrånvaron.

Friskvårdsarbetet har intensifierats med bland annat främjande av pausgympa och arbetsrotation, vilket sannolikt kommer att ge positiva effekter. Det riktar sig särskilt till kundtjänsterna som haft behov av större variation vid utförandet av sina uppgifter.

Arbetsmiljöundersökning som flerårigt forskningsprojekt

Transportstyrelsen deltar i ett forskningsprojekt om arbetsmiljö i samarbete med Linköpings universitet. Den första undersökningen gjordes våren 2015 och därför är det inte möjligt att göra jämförelser bakåt, utan den första jämförelsen kan ske först hösten 2016. De resultat som kommit fram är att kvinnor är mer nöjda med sin arbetsmiljö än män, samtidigt som kvinnor rapporterar en sämre hälsa, vilket indikerar att orsakerna bakom sjukfrånvaro är komplexa och inte alltid arbetsrelaterade.

Undersökningen visar också att det finns en relativt stor andel som uppgett att de någon gång arbetat trots att de varit sjuka, vilket betyder att den officiella sjukfrånvarostatistiken borde ha varit högre. Det kommer att följas upp i kommande arbetsmiljöundersökningar. Implementering av resultaten och arbets sättet har ändrats efter årets undersökning. Från att avdelningarna tidigare i särskild ordning har rapporterat in olika handlingsplaner, har den nya undersökningen i stället integrerats i arbetsmiljöagendan och i det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Mångfald och jämställdhet fortsätter att integreras

Transportstyrelsen har under senare år arbetat mer systematiskt med mångfald och jämställdhet men fortfarande återstår mycket arbete. Inte minst handlar det om att försöka höja den allmänna medvetandenivån hos både chefer och medarbetare om dessa frågor betydelse för både verksamheten och arbetsmiljön. Ett viktigt verktyg för det arbetet är handlingsplanen som vi antog för ett par år sedan och som ska integreras i det ordinarie arbetet.

Vi anordnade flera seminarier inom området i samarbete med andra myndigheter och organisationer. Alla medarbetare och chefer har behandlat ett jämställdhets- och mångfaldstema i särskilda samtal inom ramen för värdegrundsarbetet.

Värdegrundsarbetet i nytt format

Vi har sedan starten aktivt arbetat med värdegrunden. Vi har genomfört samtal som har bestått av sex teman som alla medarbetare och chefer arbetat med och som syftar till att öka medvetenheten om värdegrunden och hur den påverkar oss i vår vardag. En utvärdering av den myndighetsgemensamma insatsen har gjorts i samarbete med Linköpings universitet och resulterat i en rapport som vi kommer att få nytta av i vårt fortsatta utvecklingsarbete med värdegrunden.

6.3 Kompetensförsörjning

Kompetensanalyser för framtida kompetensförsörjning

Transportstyrelsen har arbetat med kompetensförsörjning på ett proaktivt sätt genom att utveckla kompetensanalyser och upprätta adekvata kompetensprofiler i hela myndigheten för att säkerställa att framtida kompetensgap inte uppstår. Konkret har det inneburit att de olika avdelningsledningarna aktivt deltagit i dessa analyser, som i sin tur är kopplade till respektive avdelnings verksamhetsplan.

Långsiktighet i chefs- och ledarförsörjningen

Under året organiserade vi om arbetet med chefs- och ledarutvecklingen och gav den en tydligare och långsiktigare inriktning. Arbetet med chefsutvecklingen har bedrivits genom utbildningsprogram för främst nya chefer men också i form av seminarier inom angelägna ämnesområden för övriga chefer. Ett nytt mentorprogram för chefer har startats i samarbete med andra statliga myndigheter.

För första gången inrättades ett ledarförberedande program på Transportstyrelsen. Det riktar sig till medarbetare som inte är chefer men som kan komma att utvecklas i den riktningen. Några av syftena är att stärka oss som attraktiv arbetsgivare men också att säkerställa en hög kvalitet i den framtida chefs- och ledarförsörjningen. Också för dessa grupper erbjuder vi ett mentorskap i samarbete med andra myndigheter inom programmet Rörlighet i staten.

7 Finansiell redovisning

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 2 671 miljoner kronor. Av detta har 2 539 miljoner kronor förbrukats och avräknats. Belopp som avräknats har ökat med 207 miljoner kronor jämfört med 2014. Utbetalningarna av supermiljöbilspremier har varit 230 miljoner kronor högre samtidigt som verksamhetskostnaderna var 23 miljoner kronor lägre. Vi fick under året ett ökat anslag för supermiljöbilspremier.

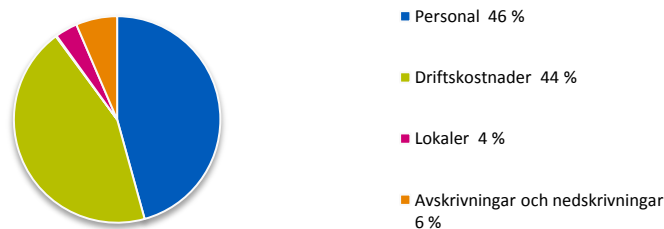
Förordningen (2011:1590) om supermiljöbilspremie reglerar utbetalning av premien för en supermiljöbil. En förutsättning för att få premien är att man inte fått något annat statligt eller kommunalt stöd för den förvärvade och påställda bilen. Regelverket innebär att det blir en fördröjning från påställning till utbetald premie då ägaren inom fyra veckor måste intyga att denne inte fått någon annan typ av stöd. Vid årsskiftet återstod 30 tusen kronor och det fanns 1 479 fordon som var berättigande till supermiljöbilspremie, men inte hade fått den. Dessa utestående premier uppgår till maximalt 58 771 tkr och belastar 2016 års anslag.

Verksamhetens kostnader

Transportstyrelsens totala kostnader för verksamheten uppgick till 2 474 miljoner kronor, vilket är en minskning med 15 miljoner kronor. Minskningen beror dels på att den anslagsfinansierade verksamheten minskat med 21 miljoner kronor medan kostnaderna för övrig verksamhet (uppdragsfinansierad och verksamhet som finansieras av avgifter som Transportstyrelsen får disponera) har ökat med 6 miljoner kronor.

Minskningen beror främst på att upparbetade kostnader för stordatormigreringen och andra projekt har överförts till balansräkningen. Av de totala kostnaderna utgör personalkostnaderna 46 procent, vilket är lika stor andel som 2014. Även de övriga kostnaderna är på samma nivå som 2014.

Diagram 1. Fördelning av Transportstyrelsens kostnader 2015



7.1 Resultaträkning

Belopp i tusen kronor		2015	2014
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag		2 191 593	2 212 328
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	not 1	269 321	284 736
Intäkter av bidrag		16 810	17 596
Finansiella intäkter		2 391	3 410
Summa		2 480 115	2 518 071
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	not 2	-1 114 112	-1 136 947
Kostnader för lokaler		-92 570	-87 185
Övriga driftkostnader	not 3	-1 072 135	-1 100 869
Finansiella kostnader		-1 698	-3 905
Avskrivningar och nedskrivningar	not 10, 11, 13, 14	-193 108	-160 590
Summa		-2 473 623	-2 489 495
VERKSAMHETSUTFALL		6 492	28 576
Uppbördsverksamhet			
Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras	not 4	1 626 979	1 675 152
Skatteintäkter m.m.		15 793 072	13 760 594
Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamhet		-17 260 447	-15 404 090
SALDO	not 5	159 604	31 657
Transfereringar			
Medel som erhållits från statens budget för finansiering av bidrag		346 970	117 080
Medel som erhållits från myndigheter för finansiering av bidrag		2 019	6 231
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag	not 6	772 602	794 299
Finansiella intäkter		48	164
Lämnade bidrag	not 7	-1 157 154	-903 090
SALDO	not 8	-35 514	14 684
ÅRETS KAPITALFÖRÄNDRING	not 9	130 582	74 916

7.2 Balansräkning

Belopp i tusen kronor		2015-12-31	2014-12-31
TILLGÅNGAR			
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>			
Balanserade utgifter för utveckling	not 10	375 288	400 780
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	not 11	857	1 490
Pågående immateriella anläggningstillgångar	not 12	103 600	119 019
Summa immateriella anläggningstillgångar		479 745	521 289
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	not 13	14 641	9 246
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	not 14	55 666	62 028
Pågående nyanläggningar	not 15	133	5 999
Summa materiella tillgångar		70 440	77 272
<i>Varulager m.m.</i>			
Varulager och förråd	not 16	2 299	-
Summa varulager m.m.		2 299	-
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Kundfordringar	not 17	122 048	72 720
Fordringar hos andra myndigheter	not 18	51 260	64 455
Övriga kortfristiga fordringar	not 19	1 032 801	870 706
Summa fordringar		1 206 108	1 007 881
<i>Periodavgränsningsposter</i>			
Förutbetalda kostnader	not 20	91 101	145 008
Övriga upplupna intäkter		206 494	206 998
Summa periodavgränsningsposter		297 595	352 006
<i>Avräkning med statsverket</i>	not 21	-270 251	-156 670
<i>Kassa och bank</i>			
Behållning räntekonto i Riksgälden		720 945	596 567
Kassa och bank		-	-
Summa kassa och bank		720 945	596 567
SUMMA TILLGÅNGAR		2 506 880	2 398 344
KAPITAL OCH SKULDER			
<i>Myndighetskapital</i>			
Statskapital		155	155
Balanserad kapitalförändring	not 22	1 213 856	1 138 940
Kapitalförändring enligt resultaträkningen	not 9	130 582	74 916
Summa myndighetskapital		1 344 594	1 214 012
<i>Avsättningar</i>			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	not 23	6 436	9 390
Övriga avsättningar	not 24	15 639	3 660
Summa avsättningar		22 075	13 050
<i>Skulder m.m.</i>			
Lån i Riksgälden	not 25	570 849	603 469
Räntekontokredit i Riksgälden	not 26	-	-
Kortfristiga skulder till andra myndigheter		90 901	69 436
Leverantörsskulder		125 385	186 891
Övriga kortfristiga skulder	not 27	98 734	91 616
Summa skulder m.m.		885 867	951 411
<i>Periodavgränsningsposter</i>			
Upplupna kostnader	not 28	251 532	214 795
Oförbrukade bidrag		559	3 288
Övriga förutbetalda intäkter		2 253	1 788
Summa periodavgränsningsposter		254 344	219 871
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		2 506 880	2 398 344
Ansvarsförbindelser		Inga	Inga

7.3 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	720	347 000		- 720	347 000	-346 970	30
Utgiftsområde 22 Kommunikationer							
1:11 ap 5 Trängselskatt – del till Transportstyrelsen (ram)	36 836	134 000			170 836	-96 264	74 572
1:12 ap 3 Transportstyrelsen – avgiftsbelagd verksamhet (ram)	85 692	1 484 790		-41 266	1 529 216	-1 460 764	68 452
1:12 ap 4 Transportstyrelsen – skattebelagd verksamhet (ram)	36 927	535 187		-20 908	551 206	-509 098	42 108
1:14 ap 6 Trängselskatt i Göteborg – del till Transportstyrelsen (ram)	34 917	170 000			204 917	-125 467	79 449
Summa	195 092	2 670 977		-62 894	2 803 175	-2 538 564	264 611

Kommentar till anslagsutfallet

Transportstyrelsen har ett anslag för supermiljöbilspremie för utbetalning av bidrag till personer som har förvärvat en ny supermiljöbil. Vid årsskiftet återstod 30 tusen kronor och det fanns 1 479 fordon som var berättigade till supermiljöbilspremie men inte hade fått den. Dessa utestående premier uppgår till maximalt 58 771 tkr och belastar 2016 års anslag.

För uttag av trängselskatt i Stockholm och Göteborg används ett gemensamt system. Att utfallet är lägre än de tilldelade anslagen beror dels på lägre drifts- och avskrivningskostnader dels på lägre kostnader för att hantera utländska fordon än beräknat.

Finansiella villkor

1:12 ap 3 Transportstyrelsen – avgiftsbelagd verksamhet får användas för sådana förvaltningsutgifter hos Transportstyrelsen som täcks av avgifter som redovisas brutto på statens budget.

1:12 ap 4 Transportstyrelsen – skattefinansierad verksamhet får användas för sådana förvaltningsutgifter hos Transportstyrelsen som inte finansieras

med avgifter, andra anslag/anslagsposter eller övriga intäkter samt för att betala svenskt medlemskap i internationella organisationer inom transportområdet.

7.4 Redovisning mot inkomsttitel

Belopp i tusen kronor

Inkomsttitel	Beräknat belopp	Inkomster
2511 036 Expeditions - och ansökningsavgifter		290
2534 004 Avgifter för körkort och motorfordon		21 544
2534 005 Avgifter för järnvägsområdet	51 053	42 433
2534 006 Avgifter för luftfartsområdet	243 525	231 967
2534 007 Avgifter för sjöfartsområdet	74 797	70 679
2534 008 Avgifter för vägtrafikområdet	1 188 043	1 086 070
2624 002 Inkomster av uppbörd av felparkeringsavgifter		67 234
2711 006 Restavgifter och dröjsmålsavgifter		81 734
2714 322 Överlastavgift		6 903
2714 323 Avgifter vid överträdelse av kör- och vilotider		18 125
9314 017 Stämpelskatt		5 339
9461 012 Fordonsskatt		13 208 133
9461 022 Saluvagnsskatt		7 956
9462 014 Vägavgifter		602 720
9643 011 Trängselskatt, Göteborg		883 229
9643 012 Trängselskatt, Stockholm		792 289
9643 031 Trängselskatttillägg, Göteborg		60 266
9643 032 Trängselskatttillägg, Stockholm		73 536
Summa	1 557 418	17 260 447

Kommentarer till väsentliga avvikelser

Den minskade intäkten på vägtrafik jämfört med budget beror främst på att påställningsavgiften, som skulle ha genererat cirka 50 miljoner kronor i intäkter, togs bort i början på 2015. Även den så kallade vägtrafikregisteravgiften sänktes under året, vilket leder till minskade intäkter.

Det lägre utfallet inom järnväg beror på att vi inte har genomfört de avgiftshöjningar som var planerade inom området på grund av osäkerheten på marknaden.

7.5 Finansieringsanalys

Belopp i tusen kronor		2015	2014
DRIFT			
Kostnader	not 29	-2 283 623	-2 315 865
Finansiering av drift			
Intäkter av anslag		2 191 593	2 212 328
Intäkter av avgifter och andra ersättningar		268 552	284 182
Intäkter av bidrag		16 810	17 596
Övriga intäkter		2 435	3 410
Summa medel som tillförts för finansiering av drift	not 30	2 479 390	2 517 517
Ökning(-)/minskning(+) av lager		-2 299	-
Ökning(-)/minskning(+) av kortfristiga fordringar	not 31	22 538	21 982
Ökning(+)/minskning(-) av kortfristiga skulder	not 32	-53 551	-42 019
Omklassificering från periodavgränsningsposter till avsättningar		13 548	-
KASSAFLÖDE FRÅN DRIFT		176 003	181 614
INVESTERINGAR			
Investeringar i materiella tillgångar		-40 882	-33 341
Investeringar i immateriella tillgångar		-142 372	-107 596
Summa investeringsutgifter		-183 254	-140 938
Finansiering av investeringar			
Lån från Riksgälden		167 656	450 553
- amorteringar		-200 276	-179 157
Lån från Riksgälden 7 kap. 6 § Budgetlagen		-	-332 788
Försäljning av anläggningstillgångar		18 371	894
Bidrag och tillförda övriga driftmedel		19 463	18 286
Summa medel som tillförts för finansiering av investeringar		5 213	-42 211
KASSAFLÖDE TILL INVESTERINGAR		-178 041	-183 149
UPPBÖRDSVERKSAMHET			
Intäkter som inte disponeras av myndigheten		1 626 979	1 675 152
Intäkter av uppbörd		15 793 072	13 760 594
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder	not 33	- 165 281	-15 936
Inbetalningar i uppbördsverksamhet		17 254 770	15 419 810
Medel som tillförts statsbudgeten från uppbördsverksamhet		-17 260 447	-15 404 090
KASSAFLÖDE TILL UPPBÖRDSVERKSAMHET		-5 677	15 721
TRANSFERERINGSVERKSAMHET			
Lämnade bidrag		-1 157 154	-903 090
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder	not 34	54 026	-24 964
Utbetalningar i transfereringsverksamhet		-1 103 128	-928 054
Finansiering av transfereringsverksamhet			
Medel som tillförts från statsbudgeten för finansiering av bidrag		346 970	117 080
Medel som erhållits från andra myndigheter för finansiering av bidrag		2 019	6 231
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag		772 650	794 463
Summa medel som tillförts för finansiering av transfereringsverksamhet		1 121 640	917 774
KASSAFLÖDE TILL/FRÅN TRANSFERERINGSVERKSAMHET		18 512	-10 280
FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL		10 797	3 906
SPECIFIKATION AV FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL			
Likvida medel vid årets början		439 896	435 990
Ökning(+)/minskning(-) av tillgodohavande Riksgälden		124 378	-206 974
Ökning(+)/minskning(-) av avräkning med statsverket		-113 581	210 880
Summa förändring av likvida medel		10 797	3 906
Likvida medel vid periodens slut		450 694	439 896

7.6 Sammanställning av väsentliga uppgifter

	2015	2014	2013	2012	2011
Låneramar					
Beviljad låneram (enl. 7 kap. 1 § budgetlagen)	785 000	785 000	400 000	300 000	300 000
Utnyttjad låneram (vid räkenskapsårets slut)	570 849	603 469	332 073	214 413	206 805
Låneram investeringar, Övrig kreditram (enl. 7 kap. 6 § budgetlagen)	-	-	372 000	450 000	278 000
Utnyttjad låneram (vid räkenskapsårets slut)	-	-	332 788	321 293	128 393
Kontokrediter hos Riksgälden					
Beviljad räntekontokredit (enl. 7 kap. 4 § budgetlagen)	100 000	100 000	100 000	100 000	500 000
Max utnyttjad räntekontokredit under året	Ej nyttjad	Ej nyttjad	Ej nyttjad	Ej nyttjad	210 397
Räntekonto					
Ränteintäkter	1 494	2 747	5 746	6 116	4 127
Räntekostnader	1 610	3 788	6 730	7 251	4 292
Avgiftsintäkter som disponeras					
Utfall	1 041 923	1 079 036	995 128	1 007 408	1 013 050
Varav offentligrättsliga avgifter och uppdragsverksamhet	1 037 352	1 075 056	987 179	992 570	997 404
Budget	1 105 037	960 967	1 103 198	941 968	894 158
Avgiftsintäkter som inte disponeras					
Utfall	1 626 979	1 675 152	1 699 580	1 684 505	1 771 050
Varav offentligrättsliga avgifter	1 452 984	1 516 017	1 558 787	1 548 188	1 545 193
Budget	1 557 418	1 553 825	1 652 542	1 529 231	1 430 900
Anslagskredit					
Beviljad	91 000	69 445	150 111	120 259	79 725
Utnyttjad	-	-	-	-	-
Anslagssparande	264 611	195 092	473 242	371 732	310 774
Personal					
Årsarbetskrafter	1 801	1 804	1 740	1 614	1 575
Medeltal anställda	1 855	1 893	1 811	1 716	1 675
Driftkostnad per årsarbetskraft	1 265	1 289	1 288	1 359	1 397
Kapitalförändring					
Årets kapitalförändring	130 582	74 916	756 039	54 985	133 618
Balanserad kapitalförändring ⁷	1 213 856	1 138 940	382 901	327 916	194 278

7.7 Tilläggsuppgifter och noter

7.7.1 Redovisningsprinciper

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

⁷ 2011 har 29 305 tkr balanserad kapitalförändring reglerats med anslag. 2012 har 20 tkr i övergångseffekt, på grund av regeländring av redovisning mot inkomsttitlar, reglerats mot balanserat kapital.

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

Brytdatum den 5 januari 2016 har använts för inkommande leverantörsfakturor, utgående kundfakturor och inomstatliga mellanhavanden.

Samtliga skattefordringar har värderats enligt fastställda värderingsprinciper.

7.7.2 Värderingsprinciper

Allmän värderingsprincip

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

Anläggningstillgångar

Som anläggningstillgångar redovisas egenutvecklade immateriella tillgångar som har ett anskaffningsvärde om minst 100 000 kronor och för inköpta immateriella anläggningstillgångar tillämpas ett halvt basbelopp som gräns. Materiella tillgångar som har ett anskaffningsvärde om minst ett halvt prisbasbelopp redovisas som anläggningstillgång. Utöver beloppsgränserna ska dessutom den beräknade ekonomiska livslängden uppgå till lägst 3 år. Objekt som utgör en fungerande enhet och uppfyller ovanstående kriterier klassificeras som anläggningstillgångar. Avskrivning sker från och med den månad anskaffningen tas i bruk.

Anläggningstillgångar under uppförande i hyrda lokaler redovisas under posten förbättringsutgifter på annans fastighet från och med 2015. Tidigare redovisades posten under pågående nyanläggningar i balansräkningen.

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

Tillämpade avskrivningstider

3år	Pc och pc-kringutrustning Kontorsutrustning Ljud- och bildutrustning Nätverkskopiatorer/multiskrivare
5år	Systemprogramvaror/licenser (immateriella anläggnings- tillgångar, inte pc-program). Serverar/nätverk

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.

Varulager

Från och med maj 2015 redovisas inköp av råkort som lager. Dessa råkort används främst vid körkortstillverkning. Tidigare har dessa kostnader redovisats som förutbetalda kostnader.

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

Från och med januari 2015 bokför Transportstyrelsen aviserade men ej förfallna skylt- och vägtrafikregisteravgifter.

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

Uppbördsfordringar, skatter

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

Uppbördsfordringar avseende fordonsskatt som förfallit med mer än 60 dagar bedöms vara osäkra till 90 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 93 procent.

Leverantörsskulder

Leverantörsskulder i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs.

Avsättningar

Från och med år 2015 redovisas lokala omställningsmedel under posten avsättningar. Tidigare år har dessa redovisats under periodavgränsningsposter.

7.7.3 Styrelsen

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr) 2015
Mikael Ahlström Egen företagare	- Ordförande i Sprout Park AB - Ordförande i Britny Communication AB - Ordförande i The Park AB - Ordförande i Summer Design AB - Ordförande i Reaktor Sthlm Audio Design AB - Ordförande i Sprout Advance AB - Ordförande i SUP46 AB - Ledamot i Hyper Island Capital AB	35 000
Rolf Annerberg, ordförande F.d. generaldirektör	Inga övriga uppdrag	52 650
Ann-Katrin Berglund Utredningschef, Statskontoret	Inga övriga uppdrag	35 000
Helena Dyrssen Överdirektör, Skatteverket	- Ledamot i insynsrådet för Bolagsverket - Ledamot i insynsrådet för Ekonomistyrningsverket	35 000
Jonas Eliasson , t.o.m. 2016-01-13 Professor, KTH	Inga övriga uppdrag	35 000
Andrea Femrell VD, Näringslivets Regelnämnd	- Ledamot/VD i NNR Service AB - Ledamot i Stockholm Globe Arena Fastigheter AB - Ledamot i insynsrådet för Bolagsverket	35 000
Anna Grönlund Branschchef, Sveriges Bussföretag	Inga övriga uppdrag	35 156
Elvy Söderström , fr.o.m. 2015-07-01 F.d. kommunalråd	- Ordförande i Rodret i Örnköldsvik AB - Styrelseledamot i SP Processum - Ordförande i Norrtåg AB - Styrelseledamot i Almi Företagspartner Mitt AB - Styrelseledamot i Strukturfondspartnerskapet i Mellersta Norrland - Ledamot i insynsrådet i Länsstyrelsen Västernorrland - Representant i Transito AB:s ägarråd	35 000

7.7.4 Ledande befattningshavare

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr) 2015
Staffan Widlert Generaldirektör Transportstyrelsen t.o.m. 2015-02-28	- Ledamot i e-legitimationsnämnden	480 005
Maria Ågren Generaldirektör Transportstyrelsen fr.o.m. 2015-03-01	- Vice ordförande i styrelsen för Arbetsgivarverket - Ledamot i insynsrådet för Havs- och vattenmyndigheten - Ordförande i insynsrådet för Naturvårdsverket - Ledamot i styrelsen för Luleå tekniska universitet - Ledamot i styrelsen för IVL	1 144 817

7.7.5 Noter

Belopp i tusen kronor. Summeringar och avrundningar enligt rapporteringen i Hermes. Differenser kan därmed uppstå vid summeringen av olika avsnitt. Siffror inom parentes i löpande text avser 2014. 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 2 982 tkr (2 312 tkr) Intäkter enligt 4 § avgiftsförordningen.

Not 2 Kostnader för personal	2015	2014
Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	756 257	760 685
<i>Varav arvode till styrelse och ej anställd personal</i>	<i>1 769</i>	<i>4 610</i>
Sociala avgifter	355 749	361 517
<i>Varav avgifter på arvode till styrelse och ej anställd personal</i>	<i>408</i>	<i>801</i>
Övriga personalkostnader	2 106	14 745
<i>Varav ersättning till styrelse och ej anställd personal</i>	<i>52</i>	<i>355</i>
	1 114 112	1 136 947

Not 3 Övriga driftkostnader	2015	2014
Reparationer och underhåll	21 139	33 556
Offentligrättsliga avgifter, skatter, kundförluster m.m.	2 458	3 331
Resor, representation, information	47 127	50 987
Medlemsavgifter	126 601	136 772
Inköp av varor	159 990	151 528
Köp av tjänster	714 821	724 694
	1 072 135	1 100 869

Medlemsavgifter består huvudsakligen av Sveriges medlemsavgift i Eurocontrol.

Not 4 Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras	2015	2014
Offentligrättsliga avgifter	1 465 818	1 519 025
Förluster avseende offentligrättsliga avgifter	-12 917	-3 008
Andra ersättningar	173 996	158 800
Ränteintäkter	83	335
	1 626 979	1 675 152

Not 5 Saldo uppbörd	2015	2014
Återföring av föregående års periodiserade skatter	-973 943	-942 287
Periodiserade trängselskatter	427 526	341 574
Periodiserade fordonsskatter	679 914	608 033
Periodiserade vägavgifter	26 108	24 337
	159 604	31 657

Not 6 Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag	2015	2014
Gemensam Avgift Säkerhetskontroll (GAS)	712 174	722 060
Communication, Navigation, Surveillance (CNS)	60 428	72 239
	772 602	794 299
Not 7 Lämnade bidrag	2015	2014
Lämnade bidrag avser:		
Supermiljöbilspremie	346 970	117 080
Bidrag till forskningsprojekt	225	-
Bidrag till krisberedskap	1 794	6 231
Flygplatsers kostnader, Gemensam Avgift Säkerhetskontroll (GAS)	747 736	707 540
Flygplatsers kostnader, Communication, Navigation, Surveillance (CNS)	60 428	72 239
	1 157 154	903 090
Not 8 Saldo transfereringar		
Saldo transfereringar -35 514 tkr (14 684 tkr) består i sin helhet till resultat av Gemensam Avgift Säkerhetskontroll (GAS). Under-/övertäckningen regleras genom avgiftssättning.		
Not 9 Kapitalförändring enligt resultaträkningen	2015	2014
<i>Avgiftsfinansierad verksamhet</i>		
Överskott undervägsavgifter	16 827	12 390
Över-/Underskott Gemensam Avgift Säkerhetskontroll (GAS)	-35 514	14 684
	-18 687	27 074
<i>Uppdragsfinansierad verksamhet</i>		
Över-/Underskott i uppdragsverksamheten	-10 335	16 186
	-10 335	16 186
<i>Uppbörd</i>		
Periodiserade skatter	159 604	31 657
	159 604	31 657
	130 582	74 916
Not 10 Balanserade utgifter för utveckling	2015-12-31	2014-12-31
Ingående anskaffningsvärde	753 180	597 246
Årets anskaffningar	137 663	174 109
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-5 890	-18 176
Utgående anskaffningsvärde	884 953	753 180
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-352 400	-231 432
Årets avskrivningar	-145 808	-122 845
Årets nedskrivningar	-16 134	-166
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	4 677	2 043
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-509 665	-352 400
Bokfört värde	375 288	400 780

Nedskrivningar på 16 134 tkr har gjorts 2015 med anledning av att projekt omvärderats och i stället kostnadsförts.

Posterna årets utrangeringar förklaras av försäljning av immateriella anläggningstillgångar till ett värde av 1 213 tkr.

Not 11 Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	2015-12-31	2014-12-31
Ingående anskaffningsvärde	16 856	16 647
Årets anskaffningar	665	280
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-2 057	-71
Utgående anskaffningsvärde	15 464	16 856
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-15 366	-13 827
Årets avskrivningar	-502	-1 610
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	1 260	71
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-14 608	-15 366
Bokfört värde	857	1 490

Posterna årets utrangeringar förklaras till största delen av försäljning av rättigheter till ett värde av 650 tkr.

Not 12 Pågående immateriella anläggningstillgångar	2015-12-31	2014-12-31
Ingående anskaffningsvärde	119 019	136 150
Årets anskaffningar	91 625	81 320
Årets färdigställda anläggningar	-87 582	-80 164
Återförda IB-värden	-19 463	-18 287
Utgående anskaffningsvärde	103 599	119 019
Ingående anskaffningsvärde	-	67 948
Årets färdigställda anläggningar	-	-67 948
Utgående anskaffningsvärde	-	-
Bokfört värde	103 599	119 019

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

Not 13 Förbättringsutgifter på annans fastighet	2015-12-31	2014-12-31
Ingående anskaffningsvärde	22 050	18 854
Årets anskaffningar	9 847	3 196
Tillgångar under uppförande	407	-
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-356	-
Utgående anskaffningsvärde	31 948	22 050
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-12 805	-9 115
Årets avskrivningar	-4 858	-3 689
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	356	-
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-17 307	-12 805
Bokfört värde	14 641	9 246

Not 14 Maskiner, inventarier, installationer m.m.	2015-12-31	2014-12-31
Ingående anskaffningsvärde	190 090	172 627
Årets anskaffningar	36 494	29 020
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-90 076	-11 557
Utgående anskaffningsvärde	136 509	190 090
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-128 063	-115 023
Årets avskrivningar	-25 807	-23 765
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	73 026	10 725
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-80 843	-128 063
Bokfört värde	55 666	62 028

Posterna årets utrangeringar förklaras till största delen av försäljning av maskiner, inventarier, installationer m.m. till ett värde av 15 137 tkr.

Not 15 Pågående nyanläggningar	2015-12-31	2014-12-31
Ingående anskaffningsvärde	5 999	4 874
Årets anskaffningar	24 879	6 288
Årets färdigställda anläggningar	-30 746	-5 163
Utgående anskaffningsvärde	133	5 999

Not 16 Varulager och förråd

Varulager och förråd har ökat med 2 299 tkr med anledning av att råkort från och med maj 2015 redovisas som lager. Tidigare har dessa kostnader redovisas som förutbetalda kostnader.

Not 17 Kundfordringar	2015-12-31	2014-12-31
<i>Kundfordringar</i>		
Fakturerade	146 852	118 827
Aviserade	55 382	3 066
<i>Avgår</i>		
Uppbördsfordringar, avgifter	-63 107	-32 706
Osäkra kundfordringar	-17 079	-16 466
	122 048	72 720

Förändringen i posten fakturerade kundfordringar består framför allt av fakturering av anläggningstillgångar och licenser.

Ökningen i posten aviserade kundfordringar förklaras delvis av införandet av infrastrukturavgifter från och med 2015. Posten innehåller 2015 även vägtrafikregister- och skyltavgifter, något som också påverkar posten uppbördsfordringar, avgifter.

Årets kostnad för befarade kundförluster uppgår till 13 371 tkr (1 989 tkr) och årets kostnad för konstaterade kundförluster uppgår till 238 tkr (2 141 tkr).

Not 18 Fordringar hos andra myndigheter	2015-12-31	2014-12-31
Kundfordringar hos andra myndigheter	3 198	7 550
Fordran ingående mervärdesskatt	48 062	56 905
	51 260	64 455

Not 19 Övriga fordringar	2015-12-31	2014-12-31
<i>Uppbörd</i>		
Uppbördsfordringar, avgifter	63 107	32 706
Osäkra uppbördsfordringar, avgifter	-27 276	-14 517
Uppbördsfordringar, trängselskatter	477 249	374 002
Osäkra uppbördsfordringar, trängselskatter	-196 844	-163 508
Uppbördsfordringar, fordonskatter	971 103	893 005
Osäkra uppbördsfordringar, fordonskatter	-291 189	-284 973
Uppbördsfordringar, vägavgifter	29 843	28 416
Osäkra uppbördsfordringar, vägavgifter	-3 736	-4 079
Eurocontrol, fakturerade avgifter	22 279	25 485
Eurocontrol, avräkning	-22 279	-23 218
Övrigt	10 542	7 386
	1 032 801	870 706

Eurocontrol, avräkning avser övertäckning 2009-2015. Regleras genom avgiftssättning.
Negativ fordran har omförts till skuld.

Not 20 Periodavgränsningsposter	2015-12-31	2014-12-31
<i>Förutbetalda kostnader, drift</i>		
Meeteringavtal Unisys	31 064	70 034
Medlemsavgifter	27 916	32 387
Hyror	16 326	16 651
Övrigt	15 794	25 936
	91 101	145 008
<i>Upplupna övriga intäkter</i>		
<i>Drift</i>		
Eurocontrol	17 000	17 000
Tjänsteförsäljning m.m.	10 655	15 982
<i>Uppbörd</i>		
Avgifter som ej disponeras	8 841	13 170
Trängselskatt	147 120	131 080
<i>Transfereringar:</i>		
Gemensam Avgift Säkerhetskontroll (GAS)	22 878	29 765
	206 494	206 998
Summa periodavgränsningsposter	297 595	352 006

Not 21 Avräkning med statsverket	2015-12-31	2014-12-31
<i>Uppbörd</i>		
<i>Ingående balans</i>	41 175	77 216
Redovisat mot inkomsttitel	-17 260 447	-15 404 090
Uppbördsmedel som betalats till icke räntebärande flöde	17 223 373	15 368 049
Medel från räntekonto som tillförts inkomsttitel	-	-
<i>Fordringar avseende uppbörd</i>	4 102	41 175
<i>Anslag i icke räntebärande flöde</i>		
<i>Ingående balans</i>	-	-
Redovisat mot anslag	346 970	117 080
Medel hänförliga till transfereringar m.m. som betalats till icke räntebärande flöde	-346 970	-117 080
<i>Fordringar/Skulder avseende anslag i icke räntebärande flöde</i>	-	-
<i>Anslag i räntebärande flöde</i>		
<i>Ingående balans</i>	-194 372	-455 442
Redovisat mot anslag	2 191 593	2 214 578
Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-2 323 977	-2 309 538
Återbetalning av anslagsmedel	62 174	356 030
<i>Skulder avseende anslag i räntebärande flöde</i>	-264 582	-194 372
<i>Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag</i>		
<i>Ingående balans</i>	-	2 250
Redovisat mot anslag under året enligt undantagsregeln	-	-2 250
<i>Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag</i>	-	0
<i>Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto i Riksbanken</i>		
<i>Ingående balans</i>	-3 474	8 426
Inbetalningar i icke räntebärande flöde	19 290 906	17 267 757
Utbetalningar i icke räntebärande flöde	-2 420 801	-2 028 688
Betalningar hänförliga till anslag och inkomsttitlar	-16 876 403	-15 250 969
<i>Saldo</i>	-9 771	-3 474
<i>Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto i Riksbanken</i>	-9 771	-3 474
Saldo avräkning med statsverket	-270 251	-156 671

Not 22 Balanserad kapitalförändring

	Stats- kapital	Bal.kap. Avgiftsfin- verks.	Bal.kap. Uppdrags- fin. verks.	Bal.kap. Uppbörds- verks.	Kapital- förändring enl. RR	Summa
Utgående balans 2014	155	100 980	95 673	942 287	74 916	1 214 012
Rättelse/ändr. princip						0
A Ingående balans 2015	155	100 980	95 673	942 287	74 916	1 214 012
Föregående års kapitalförändring		27 074	16 186	31 657	-74 916	0
Årets kapitalförändring					130 582	130 582
B Summa årets förändring		27 074	16 186	31 657	55 666	130 582
C Utgående balans 2015	155	128 054	111 859	973 944	130 582	1 344 594

Not 23 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

	2015-12-31	2014-12-31
Ingående avsättning	9 390	6 071
Årets pensionskostnad	-936	5 294
Årets pensionsutbetalningar	-2 018	-1 975
Utgående avsättning	6 436	9 390

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

Årets negativa pensionskostnad innehåller en återföring av tidigare avsättning.

Not 24 Övriga avsättningar

	2015-12-31	2014-12-31
Ingående avsättning	3 660	2 049
Omfört från periodavgränsningsposter	13 548	-
Årets avsättning	2 285	3 660
Årets upplösning	-3 854	-2 049
Utgående avsättning	15 639	3 660

Avser avsättningar till följd av omstruktureringar, 244 tkr, och lokala omställningsmedel, 15 395 tkr. 5 244 tkr bedöms upplösas under 2016.

Not 25 Lån i Riksgälden

	2015-12-31	2014-12-31
Ingående balans	603 469	332 073
Under året upptagna lån	167 656	450 553
Årets amorteringar	-200 276	-179 157
	570 849	603 469

Beviljad låneram	785 000	785 000
------------------	---------	---------

Not 26 Räntekontokredit i Riksgälden

	2015-12-31	2014-12-31
Beviljad kreditram	100 000	100 000
Räntekontokredit i Riksgälden har inte nyttjats under 2015.	-	-

Not 27 Övriga skulder	2015-12-31	2014-12-31
<i>Drift</i>		
Innehållen skatt för egen personal	18 414	18 161
Övrigt	16 191	2 009
<i>Uppbörd</i>		
Avgifter som ej disponeras		
- körkortsavgifter	16 307	16 296
- felparkeringsavgifter	31 898	42 916
- yrkestrafikavgifter	2 056	1 789
Skatter		
- trängselskatter	9 969	6 275
Oplacerade medel	3 900	4 171
	98 734	91 616

Inbetalda uppbördsmedel kommer att tillföras inkomsttitel alternativt betalas vidare.

Not 28 Periodavgränsningsposter	2015-12-31	2014-12-31
<i>Upplupna kostnader</i>		
<i>Drift</i>		
Upplupna löneskulder inkl. sociala avgifter	10 268	12 271
Upplupna semesterlöner inkl. sociala avgifter	81 517	83 003
Avsatta trygghetsmedel	-	13 548
Utlägg och skattefria ersättningar	782	1 054
Köpta tjänster m.m.	33 038	26 455
<i>Transfereringar</i>		
Flygplatsers kostnader, Gemensam Avgift Säkerhetskontroll (GAS)	125 928	78 464
	251 532	214 795
<i>Oförbrukade bidrag</i>		
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	518	755
Jordbruksverket	-	2 102
Övriga	41	430
	559	3 288
<i>Förutbetalda intäkter</i>		
<i>Uppbörd</i>		
Avgifter som ej disponeras	2 253	1 788
	2 253	1 788
Summa periodavgränsningsposter	254 344	219 871

Oförbrukade bidrag planeras att användas under 2016.

Not 29 Finansieringsanalys, kostnader	2015	2014
Kostnader enligt resultaträkningen	-2 473 623	-2 489 495
<i>Justering:</i>		
Årets förändringar av avsättningar	-4 522	4 930
Realisationsförluster	1 415	8 110
Årets avskrivningskostnader	193 108	160 590
	-2 283 623	-2 315 865

Not 30 Finansieringsanalys, intäkter	2015	2014
Summa medel som tillförts för finansiering av drift	2 480 115	2 518 071
Justering:		
Reavinst vid försäljning av anläggningstillgångar	-725	-555
	2 479 390	2 517 517
Not 31 Kortfristiga fordringar, finansieringsanalys	2015	2014
Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB	1 359 886	1 348 693
Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB	-1 503 704	-1 359 886
Justering årets förändring:		
Fordringar uppbörd, avgifter	17 642	-14 145
Fordringar uppbörd, skatter	143 564	22 020
Upplupna intäkter, skatter	16 040	9 637
Upplupna intäkter, avgifter som ej disponeras	-4 329	1 427
Upplupna intäkter, GAS	-6 887	15 475
Befarade kundförluster, GAS	325	-1 239
	22 538	21 982
Not 32 Kortfristiga skulder, finansieringsanalys	2015	2014
Skulder mm och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB	-1 171 283	-1 282 418
Skulder mm och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB	1 140 211	1 171 283
Justering årets förändring:		
Lån i Riksgälden	32 621	-271 396
Övriga krediter i Riksgälden	-	332 788
Övriga skulder, uppbörd	-8 101	-21 932
Upplupna kostnader GAS, transfereringar	-47 464	-12 272
Förutbetalda intäkter, avgifter som ej disponeras	465	18 929
Förutbetalda intäkter, GAS	-	23 000
	-53 551	-42 019
Not 33 Kortfristiga fordringar och skulder, uppbörd	2015	2014
Årets förändring:		
Aviserade avgifter	-17 642	14 145
Aviserade skatter	-143 564	-22 020
Upplupna intäkter, avgifter som ej disponeras	4 329	-1 427
Upplupna intäkter, skatter	-16 040	-9 637
	-172 917	-18 939

Årets förändring:		
Övriga skulder, uppbörd	8 101	21 932
Förutbetalda intäkter	-465	-18 929
	7 637	3 003
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder, uppbörd	-165 281	-15 936
Not 34 Kortfristiga fordringar och skulder, transfereringar	2015	2014
Årets förändring:		
Upplupna intäkter, GAS	6 887	-15 475
Osäkra kundfordringar, GAS	-325	1 239
	6 562	-14 236
Årets förändring:		
Upplupna kostnader, finansierade av bidrag		
Upplupna kostnader, GAS	47 464	12 272
Förutbetalda intäkter, GAS	-	-23 000
	47 464	-10 728
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder, transfereringar	54 026	-24 964

7.8 Underskrift

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

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

Rolf Annerberg
Ordförande

Mikael Ahlström

Ann-Katrin Berglund

Helena Dyrssen

Andrea Femrell

Anna Grönlund

Elvy Söderström

Maria Ågren
Generaldirektör

Norrköping den 19 februari 2016.

www.transportstyrelsen.se
0771-503 503

