



TSG
2017-311

ÅRSREDOVISNING

2016

Transportstyrelsen

Årsredovisningen finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats
transportstyrelsen.se

TSG 2017-311
Februari 2017

Innehåll

1	GENERALDIREKTÖREN HAR ORDET	5
2	TRANSPORTSTYRELSENS UPPDRAG.....	6
3	RESULTATREDOVISNINGEN.....	7
3.1	Regelgivning	8
3.1.1	Verksamhetens utveckling.....	8
3.1.2	Trafikslagsövergripande aktiviteter	9
3.1.3	Järnväg	9
3.1.4	Luftfart	11
3.1.5	Sjöfart.....	12
3.1.6	Vägrafik	14
3.2	Tillståndsprovning.....	15
3.2.1	Verksamhetens utveckling.....	15
3.2.2	Järnväg	16
3.2.3	Luftfart	17
3.2.4	Sjöfart.....	19
3.2.5	Vägrafik	21
3.3	Tillsyn.....	25
3.3.1	Verksamhetens utveckling.....	25
3.3.2	Järnväg	26
3.3.3	Luftfart	28
3.3.4	Sjöfart.....	31
3.3.5	Vägrafik	34
3.4	Registerhållning	35
3.4.1	Verksamhetens utveckling.....	36
3.4.2	Järnväg	36
3.4.3	Luftfart	36
3.4.4	Sjöfart.....	37
3.4.5	Vägrafik	37
3.5	Redovisning av avgiftsbelagd verksamhet.....	39

3.5.1	Analys av Transportstyrelsens avgiftsresultat, avgifter som disponeras	40
3.5.2	Analys av Transportstyrelsens avgiftsresultat, avgifter som ej disponeras	43
4	ÖVRIG ÅTERRAPPORTERING.....	45
4.1	Marknadsövervakning	45
4.2	Miljö.....	47
4.2.1	Samverkansåtgärder inom Miljömålsrådet	47
4.2.2	Transportstyrelsens åtgärder för att bidra till miljö kvalitetsmålen.....	49
4.3	Forskning och innovation.....	50
4.4	Kommunikation.....	52
5	INTERN STYRNING OCH KONTROLL	54
6	MEDARBETARE OCH KOMPETENS	56
6.1	Tydlig ökning av både tillsvidareanställda och visstidsanställda..	56
6.2	Kompetensförsörjning	58
7	FINANSIELL REDOVISNING.....	60
7.1	Resultaträkning.....	61
7.2	Balansräkning.....	62
7.3	Anslagsredovisning	63
7.4	Redovisning mot inkomsttitel	64
7.5	Finansieringsanalys	65
7.6	Sammanställning av väsentliga uppgifter	66
7.7	Tilläggsuppgifter och noter	67
7.7.1	Redovisningsprinciper	67
7.7.2	Värderingsprinciper	67
7.7.3	Styrelsen.....	69
7.7.4	Ledande befattningshavare	70
7.7.5	Noter	71
7.8	Underskrift	80

1 Generaldirektören har ordet

Transportstyrelsen är en myndighet som i allra högsta grad är med och påverkar såväl dagens som morgondagens transporter genom det uppdrag vi har. Vi arbetar utifrån en helhet och med hänsyn till de transportpolitiska målen, där regelgivning är ett av våra verktyg för att bidra till tillgänglighet och där hänsyn tas till miljö, hälsa och säkerhet.

Det ligger en utmaning i att gå i takt med den snabba teknikutvecklingen inom transportsektorn och en ständigt föränderlig omvärld. Fjärrstyrd flygtrafikledning, drönare och självkörande bilar är några exempel på områden där vi stöttar och möjliggör en säker implementering av ny teknologi – och i ett längre perspektiv – morgondagens resor och transporter.

Långsiktigt vill vi skapa moderna regler som är enkla att följa genom att gå från detaljstyrande till funktionsbaserade regler som talar om vad som ska uppnås utan att i detalj styra hur. Det möjliggör olika lösningar anpassade till utförarnas förutsättningar.

För oss är det viktigt att vi tar hänsyn till miljön i allt vi gör. Vi vill vara med och identifiera och driva viktiga miljöfrågor. Under 2016 gjordes det flera framsteg inom miljöområdet. Ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från passagerarfartyg i Östersjön, en ny koldioxidstandard för flygplan och en påbörjad utredning kring byte till bromsblock på järnvägsvagnar som minskar trafikbullret är alla exempel på sådana framsteg.

I september beslutade regeringen om en nystart för Nollvisionen inom alla trafikslag. Vårt arbete med att utveckla regler och tillsyn ska bidra till att göra den möjlig. Även påverkan på beteenden kan lämna bidrag till Nollvisionen. Under december genomförde vi för tredje året i rad en kampanj om att sluta rattsurfa.

Jag ser fram emot ett spännande och utmanande 2017.



Jonas Bjelfvenstam

2 Transportstyrelsens uppdrag

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

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

Transportpolitiska målet

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

Funktionsmålet för tillgänglighet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet för säkerhet, miljö och hälsa innebär att 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 återrapporteringskrav.

Tabell 1. Ekonomisk översikt, fördelning av intäkter och kostnader per verksamhetskategori 2014–2016

Verksamhetskategori Intäkt/kostnad	2014 ¹	2015 ¹	2016
Regelgivning			
Intäkter av anslag för avgiftsbelagd verksamhet	82 687	87 214	89 799
Intäkter av anslag för skattefinansierad verksamhet	261 748	252 921	264 926
Övriga intäkter	6 712	5 352	3 071
Kostnader	364 414	357 591	371 473
Tillståndsprövning			
Intäkter av anslag för avgiftsbelagd verksamhet	236 390	217 588	222 374
Intäkter av anslag för skattefinansierad verksamhet	138 627	131 850	135 178
Övriga intäkter	15 619	14 344	12 619
Kostnader	392 406	367 944	374 992
Tillsyn			
Intäkter av anslag för avgiftsbelagd verksamhet	276 347	249 339	249 742
Intäkter av anslag för skattefinansierad verksamhet	29 753	29 151	30 472
Övriga intäkter	168 281	163 547	165 116
Kostnader	446 954	408 944	405 070
Registerhållning			
Intäkter av anslag för avgiftsbelagd verksamhet	870 761	906 622	989 979
Intäkter av anslag för skattefinansierad verksamhet	93 068	95 176	92 899
Intäkter av anslag för trängselskatt i Stockholm	95 164	96 264	103 305
Intäkter av anslag för trängselskatt i Göteborg	127 783	125 467	129 638
Övriga intäkter	115 131	105 279	95 040
Kostnader	1 285 721	1 339 145	1 440 570

Verksamhetskategori Intäkt/kostnad	2014 ¹	2015 ¹	2016
TOTALT			
Intäkter av anslag för avgiftsbelagd verksamhet	1 466 185	1 460 764	1 551 895
Intäkter av anslag för skattefinansierad verksamhet	523 196	509 098	523 474
Intäkter av anslag för trängselskatt i Stockholm	95 164	96 264	103 305
Intäkter av anslag för trängselskatt i Göteborg	127 783	125 467	129 638
Övriga intäkter	305 743	288 522	275 846
Kostnader	2 489 495	2 473 623	2 592 105

¹ Jämförelsesiffrorna för 2014 och 2015 skiljer sig från tidigare årsredovisningar. Det beror på att vi har fått göra om fördelningar av poster som inte direkt kan hänföras till en verksamhetskategori för att kunna visa de totala kostnaderna och verksamhetens finansiering för respektive verksamhetskategori.

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

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

3.1.1 Verksamhetens utveckling

Tabell 2. Regelgivning 2014–2016

Trafikslag	Antal kungörelser i Transportstyrelsens författningssamling			Total kostnad (tusen kronor)		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Järnväg	12	8	9	40 140	41 549	50 835
Luffart	41	11	36	97 700	99 998	104 128
Sjöfart	58	26	36	99 492	90 868	88 260
Vägrafik	39	35	52	127 081	125 176	128 250
Trafikslagsövergripande ¹	-	-	2			
Summa	150	80	135	364 414	357 591	371 473

¹ Kostnaderna för trafikslagsövergripande författningar ingår i de kostnader som redovisats för de olika trafikslagen.

Det totala antalet kungörelser i Transportstyrelsens författningssamling (TSFS) ökade jämfört med 2015. Antalet kungörelser kan variera mellan åren beroende på en rad olika faktorer. Vissa föreskriftsarbeten kan vara nödvändiga för att vi behöver genomföra internationella regler eller för att det mest lämpliga och effektiva sättet att lösa ett problem eller behov är att reglera.

Kostnaden för regelgivning utgjorde 14 procent av vår totala verksamhetskostnad. Ytterligare information finns under respektive trafikslag.

3.1.2 Trafikslagsövergripande aktiviteter

Tabell 3. Regelgivning, trafikslagsövergripande 2014–2016

Antal kungörelser i Transportstyrelsens författningssamling		
2014	2015	2016
-	-	2

Transportstyrelsen beslutade 2 övergripande författningar, varav 1 grundförfattning och 1 ändringsförfattning.

De trafikslagsövergripande författningarna handlar om våra avgifter. Från och med 2016 är författningen gemensam för alla trafikslag. Syftet med en samlad avgiftsföreskrift är att vi uppnår en enhetligare hantering och större likformighet i själva föreskriften.

3.1.3 Järnväg

Tabell 4. Regelgivning inom järnvägsområdet 2014–2016

Antal kungörelser i Transportstyrelsens författningssamling			Total kostnad (tusen kronor)		
2014	2015	2016	2014	2015	2016
12	8	9	40 140	41 549	50 835

Transportstyrelsen beslutade 9 författningar på järnvägsområdet, varav 4 grundförfattningar och 5 ändringsförfattningar, inklusive 1 upphävande.

De regler som vi har arbetat med är främst en följd av ändringar i lagar och förordningar samt införlivande av direktiv som innebär att vi måste ändra eller utfärda nya föreskrifter. Flera av dessa är säkerhetsrelaterade och riktade mot företag med nationellt tillstånd, som järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag med tillstånd enligt Europenormen (säkerhetstillstånd eller säkerhetsintyg).

De ökade kostnaderna beror på att arbetet med införlivandet av fjärde järnvägspaketet har krävt mer resurser.

Nya föreskrifter ger ökade möjligheter att använda järnvägen

Vi har tagit fram nya föreskrifter för infrastrukturförvaltare med privatägd järnvägsinfrastruktur som enbart används för infrastrukturförvaltarens egen godstrafik, så kallade industrispår. Syftet med de nya föreskrifterna är att anpassa kraven på infrastrukturförvaltare av industrispår så att kraven står i relation till risknivån för den aktuella verksamheten.

Införlivande av fjärde järnvägspaketet

EU:s fjärde järnvägspaket beslutades av rådet och parlamentet 2016. Järnvägspaketet syftar till att ta ytterligare steg mot ett gemensamt europeiskt järnvägsområde utan tekniska, administrativa och rättsliga hinder. Under 2016 har Transportstyrelsen på olika sätt deltagit i regelarbete, dels som stöd i till Regeringskansliet i rådsarbetet inför beslut av rättsakterna i paketet, dels i kommissionens arbete med att ta fram närmare bestämmelser utifrån dessa rättsakter. Bestämmelserna är bland annat kopplade till den nya roll som den europeiska unionens järnvägsbyrå kommer få i och med att beslutsmandat flyttas från nationell myndighetsnivå till EU-nivå gällande godkännanden av fordon och tillstånd för järnvägsföretag. I regelarbetet har Sverige drivit frågor som bland annat syftar till att reglerna blir ändamålsenliga och samhällsekonomiskt effektiva, bidrar till sund konkurrens, hålla nere administrativa bördor och att endast utveckla regler där de behövs och mandat finns. Regelarbetet fortsätter under nästa år och kommer förhoppningsvis ge effekter som enklare ärendehanteringsprocesser för järnvägsbranschen och en friare järnvägsmarknad att bedriva trafik på.

Vi har också gjort en förstudie för att identifiera insatser som behöver göras inom införandeperioden. Ett projektarbete med tre delprojekt för införlivandet av det fjärde järnvägspaketet har därför startats. Det som projektet hittills har arbetat med är att skapa en tydlig struktur och ansvarsfördelning när det gäller arbetet med införlivandet. Projektet har även arbetat med att skapa rutiner för kommunikation och informationsutbyte samt påbörjat en genomgång av mål och uppgifter för de olika delar som ingår i ett av delprojekten.

Branschråd för tunnelbana och spårväg har bildats

Vi har bildat ett branschråd för tunnelbana och spårväg. Det har mottagits väl av branschen, och i stort sett samtliga aktörer har valt att delta. Syftet med branschrådet är att dela kunskap, identifiera utmaningar och diskutera principiella frågor inom området trafiksäkerhet och kollektivtrafiklagstiftningen. Vi vill även fånga upp branschens behov för att bättre förstå hur regleringen bör utformas och informera branschen om

hur arbetet med regleringen fortskrider. Branschen får även ett forum för att utbyta erfarenheter.

3.1.4 Luftfart

Tabell 5. Regelgivning inom luftfartsområdet 2014–2016

Antal kungörelser i Transportstyrelsens författningssamling			Total kostnad (tusen kronor)		
2014	2015	2016	2014	2015	2016
41	11	36	97 700	99 998	104 128

Transportstyrelsen beslutade 35 författningar på luftfartsområdet under 2016, varav 8 grundförfattningar och 27 ändringsförfattningar, inklusive 5 upphävanden. Därutöver har 1 tillkännagivande kungjorts.

Antalet beslutade författningar har ökat markant från föregående år, vilket framför allt beror på att nya EU-regler har inneburit att vi beslutat om att ändra eller upphäva 20 författningar i ett och samma föreskriftsprojekt.¹

De ökade kostnaderna var dels av engångskaraktär när vi under våren genomförde ett symposium om drönare, dels beroende på att vi lade mer tid inom områden som luftfartshändelser och analysforum.

Flygbranschen tar ökat ansvar för sin klimatpåverkan

Den internationella luftfartsorganisationen, ICAO (International Civil Aviation Organization), har fattat beslut om ett globalt klimatstyrmedel för det internationella flyget. Det kallas Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA). Styrmedlet är det första i sitt slag som begränsar klimatpåverkan från en specifik sektor, och det innebär att även det internationella flyget kommer att vara med och bidra till att uppfylla de mål om begränsning av den mänskliga klimatpåverkan som Sverige satt upp. Eftersom CORSIA enbart omfattar internationellt flyg, behöver EU nu revidera utformningen av det direktiv som styr flygets deltagande i EU:s system för handel med utsläppsrätter.

Sverige har lagt stort fokus på arbetet med att utveckla det globala klimatstyrmedlet och har haft en framträdande roll i arbetet som ledde fram till att ett beslut kunde fattas. Sverige deltog bland annat under våren 2016, som ett av endast 18 länder, i en högnivågrupp som diskuterade utformningen av klimatstyrmedlet. Systemet inleds år 2021 med en frivillig fas där staterna väljer om de vill delta i systemet. Från och med 2027 blir

¹ Anpassning av nationella föreskrifter med anledning av EU:s nya flygoperativa regler för icke – kommersiell verksamhet.

systemet obligatoriskt för alla länder, förutom för de länder som tydligt undantas från deltagande.

Redan nu har 66 stater aviserat att de kommer att delta i systemet från början. Det motsvarar deltagande från länder som står för drygt 86 procent av de internationella flygtransporterna. ICAO:s beslut betyder att det internationella flygets koldioxidutsläpp ska stabiliseras på 2020 års nivå. Om flygets utsläpp fortsätter att öka efter år 2020, ska flyget kompensera för utsläppen. Det sker genom att flygbolagen måste köpa utsläppskrediter som bidrar till att minska utsläppen inom andra sektorer.

Beslut om ny koldioxidstandard för flygplan bidrar till minskade utsläpp

I början av 2016 beslutade CAEP (Committee on Aviation Environmental Protection) om internationella regler för koldioxidutsläpp från flygplan. Detta beslut var den viktigaste målsättningen för Sverige under mötet, och det ligger också helt i linje med våra svenska miljömål om begränsad klimatpåverkan. Sverige har deltagit aktivt i arbetet under de sex år förhandlingarna har pågått, bland annat genom att leda arbetet med att ta fram certifieringsprocedurer. USA har uppskattat att den nya koldioxidstandarderna kan innebära minskningar i storleksordningen 650 miljoner ton koldioxid mellan åren 2020 och 2040. Denna uppskattning är dock beroende av marknadens utveckling, bränslepriser och så vidare.

3.1.5 Sjöfart

Tabell 6. Regelgivning inom sjöfartsområdet 2014–2016

Antal kungörelser i Transportstyrelsens författningssamling			Total kostnad (tusen kronor)		
2014	2015	2016	2014	2015	2016
58	26	36	99 492	90 868	88 260

Transportstyrelsen beslutade 35 författningar på sjöfartsområdet, varav 5 grundförfattningar och 30 ändringsförfattningar, inklusive 7 upphävanden. Därutöver har 1 tillkännagivande kungjorts.

Ett högre antal författningar har beslutats jämfört med 2015. Det har sin förklaring i att det högre antalet grundförfattningar även resulterat i ett högre antal följdändringsförfattningar.

Nytt direktiv för fritidsbåtar och vattenskotrar tydliggör skyldigheterna för Transportstyrelsen respektive marknadens aktörer

Ett nytt EU-direktiv för fritidsbåtar och vattenskotrar har införlivats i svensk rätt. Det nya direktivet har tagits fram med anledning av att rättsakten behövde anpassas till gällande krav på struktur och systematik (New Legal Framework). Ett antal specifika kravförändringar omhändertas samtidigt,

bland annat gränsvärden för avgasutsläpp. Skyldigheterna för marknadens aktörer tydliggörs också i det nya direktivet, liksom medlemsstaternas ålägganden att utföra en adekvat marknadskontroll. Den förväntade effekten av ett harmoniserat regelverk inom EU är att produkter når upp till en gemensam och godtagbar nivå beträffande säkerhet och miljöskydd.

Målbaserade regler

En viktig fråga i det internationella regelarbetet har varit regler för konstruktion av fartyg där vi har lett flera arbetsgrupper och korrespondensgrupper både inom den internationella sjöfartsorganisationen, IMO (International Maritime Organisation), och inom EU. Arbetet syftar dels till att åstadkomma standarder som tillåter innovativ design och samtidigt ser till att fartyg är konstruerade på ett sådant sätt att de förblir säkra, dels att alla delar av fartyget är lättillgängliga för att underlätta inspektion och underhåll.

Internationellt samarbete kring begränsning av kväveoxidutsläpp från fartyg

Vi deltar i det Östersjögemensamma samarbetsforumet Helsingforskommissionen (HELCOM) som värnar om miljön i Östersjön. Vår uppgift i forumet är främst att arbeta med frågor som syftar till att förhindra föroreningar från fartyg. HELCOM fattade ett beslut om att skicka in en ansökan till IMO om att inrätta Östersjön som ett kvävekontrollområde för att begränsa kväveoxidutsläppen från fartyg. Östersjön och Nordsjön är sedan tidigare ett utpekad svavelkontrollområde. Nordsjöländerna fattade samtidigt ett parallellt beslut vad gäller Nordsjöområdet. Ansökningarna godkändes av IMO under hösten. Inom ett kvävekontrollområde är det tillåtna gränsvärdet för kväveoxidutsläpp 80 procent lägre jämfört med den nuvarande nivån. Reglerna kommer att gälla nya fartyg som byggs efter den 1 januari 2021 när de går i trafik på Östersjön och Nordsjön.

Internationellt arbete har lett till ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från passagerarfartyg

Under våren fattade IMO beslut om ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från passagerarfartyg i Östersjön. Förbudet börjar tillämpas från och med 2019 och ska vara fullt infört 2023. Frågan har varit på agendan i sju år och Sverige har under denna tid varit starkt drivande i de internationella förhandlingarna om förbudet. Eftersom toalettavfall innehåller näringsämnen, kommer förbudet att innebära att utsläpp av kväve och fosfor från passagerarfartyg kommer att minska. Detta leder i sin tur till minskad belastning på Östersjöns känsliga vatten i form av minskad övergödning. Transportstyrelsens arbete med att minska utsläpp av näringsämnen och därmed övergödning av Östersjön bidrar till att uppfylla miljökvalitetsmålet Ingen övergödning.

3.1.6 Vägtrafik

Tabell 7. Regelgivning inom vägtrafikområdet 2014–2016

Antal kungörelser i Transportstyrelsens författningssamling			Total kostnad (tusen kronor)		
2014	2015	2016	2014	2015	2016
39	35	52	127 081	125 176	128 250

Transportstyrelsen beslutade 52 författningar på vägtrafikområdet, varav 8 grundförfattningar och 44 ändringsförfattningar.

De regler som Transportstyrelsen har arbetat med på vägtrafikområdet är främst en följd av ändringar i lagar och förordningar samt införlivande av direktiv som innebär att vi måste ändra eller utfärda nya föreskrifter. Till största delen handlar dessa om utlämnande av körkort och körkortets utformning samt om föreskrifter som riktar sig mot taxi.

Redovisningscentraler för taxitrafik bidrar till konkurrens på lika villkor

Regeringen beslutade en förordning om redovisningscentraler för taxitrafik. Förordningen innebär nya arbetsuppgifter för Transportstyrelsen. Vi ska tillståndspröva och utöva tillsyn över dem som vill driva redovisningscentral. Vi ska även föra register över bland annat vilken taxameterutrustning som sitter i vilket fordon och vilken redovisningscentral som används för varje fordon och taxameter. Vi har beslutat 4 nya författningar med anledning av detta.

Syftet med reglerna är att förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet. Införandet bidrar även till att konkurrens sker på lika villkor och ska ge en bättre fungerande taxinäring.

Förberedande arbete för självkörande fordon och automatiserad trafik

Regeringens utredning om självkörande fordon kom med sitt delbetänkande om försöksverksamhet. Tester i verklig trafik är en viktig förutsättning för att få kunskap om hur väl dessa system fungerar och hur trafiksäkerheten ska kunna garanteras. Utredningen föreslår därför att Transportstyrelsen ska pröva ansökningar om tillstånd för försöksverksamhet och utföra tillsyn på de testorganisationer som beviljats ett sådant tillstånd. Förslaget kan innebära att vi kommer att få nya uppgifter och vi förbereder oss för en ny typ av ärenden.

Vi har också börjat bygga upp och utveckla en arena för nationell myndighetssamverkan. Avsikten är att arbeta för en gemensam målbild och en samlad strategi tillsammans med de myndigheter som påverkas och berörs av utvecklingen. I arbetet ingår att identifiera behov av styrmedel med utgångspunkt från myndighetsroll och ansvarsområde.

Regelefterlevnad inom yrkestrafik på väg – tillståndsmätningen 2015

Regeringen beslutade 2012 att Transportstyrelsen tillsammans med Polismyndigheten återkommande skulle göra uppföljning av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Den första mätningen gjordes 2012 och den andra mätningen genomfördes 2015. Tillståndsmätning omfattar buss-, gods- och taxitransporter.

Resultatet redovisades under första kvartalet 2016 och visar på en svag förbättring av regelefterlevnaden för yrkestrafik på väg.

Tillståndsmätningen omfattade även en studie om sociala villkor för lastbilsförare. Den visade att svenska förare tjänar mer per månad och per timme än utländska förare, att utländska förare jobbar lite fler timmar i genomsnitt per månad än svenska förare och att utländska förare betydligt oftare än svenska förare övernattar i sina fordon.

3.2 Tillståndsprovning

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

3.2.1 Verksamhetens utveckling

Tabell 8. Tillståndsprovning 2014–2016

Trafikslag	Antal beslutade tillståndsprovningssärenden			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/fattat beslut (kronor)		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Järnväg	1 817	1 272	1 356	19 870	18 232	17 212	10 935	14 333	12 693
Luffart	36 850	38 720	42 919	57 164	59 173	61 906	1 551	1 528	1 442
Sjöfart	12 607	15 788	27 654	13 312	13 761	14 061	1 056	872	508
Vägtrafik	717 526	713 351	734 294	302 061	276 778	281 814	421	388	384
Summa	768 800	769 131	806 223	392 406	367 944	374 992	510	478	465

Det totala antalet ärenden inom tillståndsprovningen styrs av efterfrågan från medborgare och näringsliv. Totalt utgjorde kostnaderna för tillståndsprovning 14 procent av Transportstyrelsens totala verksamhetskostnad. Vi redovisar ytterligare analys av utvecklingen inom respektive trafikslag.

3.2.2 Järnväg

Tabell 9. Tillståndsprovning inom järnvägsområdet 2014–2016

Antal beslutade tillståndsprovningens ärenden			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/fattat beslut (kronor)		
2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
1 817	1 272	1 356	19 870	18 232	17 212	10 935	14 333	12 693

Antalet beslutade ärenden 2016 inom järnvägsområdet var något fler än 2015, främst beroende på ett ökat antal återkallade lokförarbevis. Kostnaderna är lägre, vilket främst beror på att ärendena inom tekniska godkännanden var mer komplexa 2015 och därmed krävde mer resurser och längre handläggningstider.

Den nedan utvalda prestationen lokförarbevis rör den tillståndsverksamhet på området som har en större volym. Vårt arbete bidrar främst till att uppfylla det transportpolitiska hänsynsmålet om säkerhet. Prestationen bidrar till säkerhet genom att vi vid vår tillståndsprovning bedömer att de personer som kör tåg är lämpliga fysiskt, psykiskt och kunskapsmässigt så att olyckor undviks.

Tabell 10. Utveckling prestationer 2014–2016 tillståndsprovning inom järnvägsområdet

Prestationer	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Utfärdande av lokförarbevis	684	265	365	2 847	2 204	2 962	4 163	8 318	8 115

Ny registerhållningsavgift infördes för lokförarbevis

En ny årlig registerhållningsavgift för lokförare har införts. Under 2016 gjorde vi därför två informationsinsatser som resulterat i ett större antal återkallelseärenden, varav de flesta var på egen begäran på grund av att föraren gått i pension. Registret återspeglar därmed de faktiskt yrkesverksamma lokförarna.

3.2.3 Luftfart

Tabell 11. Tillståndsprövning inom luftfartsområdet 2014–2016

Antal beslutade tillståndsprövningsärenden			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/fattat beslut (kronor)		
2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
36 850	38 720	42 919	57 164	59 173	61 906	1 551	1 528	1 442

Ökningen av antalet ärenden har skett främst inom vår registerkontroll, eftersom en av de större flygplatserna bytt leverantör av säkerhetspersonal. Sannolikt beror ökningen även på att de större flygplatserna genomfört ombyggnationer och därmed behövt ta in personal och leverantörer i större omfattning.

Under 2016 var även antalet ansökningar om tillstånd för drönare fortsatt högt. Efter Högsta förvaltningsdomstolens dom om att kameraförsedda drönare omfattas av kameraövervakningslagen ser vi dock en nedgång i antalet tillstånd.

Kostnadsökningen hänger till viss del samman med ökningarna inom dessa områden men beror även på upplärning av ny personal.

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

Tabell 12. Utveckling prestationer 2014–2016 tillståndsprövning inom luftfartsområdet

Prestationer	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Personliga certifikat	11 339	11 705	10 479	10 984	10 482	12 000	907	896	1 145
Tillstånd inom luftfartsskydd	764	1 311	1 249	745	992	1 403	975	757	1 123

Minskat behov av förnyelser på grund av ändrad giltighetstid

Den främsta anledningen till att antalet fattade beslut inom prestationen är lägre är att förnyelser av certifikat minskat, eftersom de på grund av ändrade regler gäller för obegränsad tid. Undantagna från detta regelverk är certifikat för ultralätta luftfartyg och ballongförarcertifikat som fortsatt gäller med tidsbegränsning.

Kostnaderna är högre än tidigare år, eftersom vi har behövt lära upp ny personal, vilket krävt extra resurser och även viss oövertid.

Många nya ansökningar om godkännande för säkerhetskontrollanter

För tillstånd inom luftfartsskydd finns inga större skillnader mellan 2015 och 2016 när det gäller det totala antalet tillstånd. Vi kan konstatera att det även under 2016 var många nya ansökningar om godkännande för säkerhetskontrollanter. En av de större flygplatserna bytte leverantör av säkerhetspersonal, vilket har medfört ett utökat behov av godkännande av säkerhetspersonal.

Kostnaderna för tillstånd inom luftfartsskydd ökade 2016 jämfört med tidigare år. Kostnadsökningarna finns huvudsakligen inom tillståndsprövning för cateringföretag och godkännande av säkerhetsansvariga. För att få ett godkännande som säkerhetsansvarig får den sökande komma till Transportstyrelsen för att gå utbildning i luftfartsskydd. Utbildningen avslutas med ett skriftligt prov som kräver ett godkänt resultat innan man får sitt godkännande. Under 2016 breddade vi utbildningen och den inkluderar nu även delar som kvalitetsledningssystem och säkerhetskultur, vilket innebär att varje utbildningstillfälle utökats med en dag. Det innebär att processen för godkännande tar mer tid i anspråk än tidigare, vilket medför ökade kostnader.

Fjärrstyrd flygtrafikledning för Sundsvall och Örnsköldsvik

Transportstyrelsen hanterade under 2016 tillståndsprövningen för två flygtrafikledningenheter i RTC (Remote Tower Control). LFV har fått tillstånd att bedriva flygtrafikledningstjänst för Örnsköldsviks flygplats från RTC i Sundsvall. Sundsvall flygplats har fått ett första tillstånd att bedriva flygtrafikledningstjänsten växelvis från ordinarie torn och fjärrstyrt torn från RTC. När flygtrafikledningstjänsten utförs fjärrstyrt från RTC, bemannas positionen med två flygledare i stället för ordinarie bemanning som är en flygledare.

Tillståndsprövningen för flygtrafikledningstjänst för Örnsköldsvik flygplats som innebär att tjänsten för Örnsköldsvik ska bedrivas från RTC är avslutad.

Vår erfarenhet av fjärrstyrd trafikledning är efterfrågad utomlands

I takt med att intresset för fjärrstyrd flygtrafikledning ökar runt om i världen ökar också förfrågningarna från andra länders tillsynsmyndigheter om att ta del av vår granskning i samband med tillståndsprövningen och våra erfarenheter från tillsynen. Vi medverkade därför under 2016 i olika internationella sammanhang för att redogöra för vår roll och vårt arbete kopplat till godkännande av fjärrstyrd flygtrafikledningstjänst i Sverige.

Ökat fokus på fungerande säkerhetskultur och kvalitetsledningsarbete

Inom området luftfartsskydd har vår process för godkännande av säkerhetsansvariga (alla verksamheter inom luftfartsskydd har utpekade

säkerhetsansvariga) utvecklats och prövats med ett positivt resultat. Prövningen av nya säkerhetsansvariga som sker i mötesform har kompletterats med delar relaterade till säkerhetskultur och kvalitetsledningsarbete.

Syftet med denna insats är att poängtera vikten av en god säkerhetskultur och ett fungerande kvalitetsledningsarbete för att få ett luftfartsskydd som svarar upp mot regelverket. Detta är ytterst viktigt för att säkerställa säkerhetsbarriärerna mot yttre hot och brottsliga handlingar.

Efterfrågan på tillfälliga restriktionsområden för drönare ökar markant

Vi har noterat en markant ökning av konkreta förfrågningar, främst från näringslivet men även från polisen, om att tillfälligt inrätta restriktionsområden för flygningar med drönare. Behovet av restriktionsområden gäller för närvarande mestadels flygningar över 120 meter för att möjliggöra inspektioner av master. Genom att vi godkänner att restriktionsområden inrättas gör vi det möjligt för den nya tekniken att på ett säkert sätt få tillgång till luftrummet.

3.2.4 Sjöfart

Tabell 13. Tillståndsprövning inom sjöfartsområdet 2014–2016

Antal beslutade tillståndsprövningsärenden			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/fattat beslut (kronor)		
2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
12 607	15 788	27 654	13 312	13 761	14 061	1 056	872	508

Det stora antalet tillståndsärenden beror på en ökad efterfrågan på behörigheter och certifikat till följd av regelförändringar som träder i kraft 2017.

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 14. Utveckling prestationer 2014–2016 tillståndsprovning inom sjöfartsområdet

Prestationer	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Prövning och ändring av lotsdispenser	313	458	383	4 244	4 759	4 542	13 559	10 391	11 858
Sjöfartsböcker	1 295	1 248	1 134	394	445	437	304	357	385
Behörigheter och certifikat	9 814	13 584	25 734	6 174	6 556	6 869	629	483	267

Prövning och ändring av dispens från att anlita lots

För 2016 var antalet nya dispenser och kompletteringar av lotsdispenser lägre än tidigare år. Vi ser en nedåtgående trend i antalet giltiga dispenser, vilket kan bero på att anlöpen till svenska hamnar blir färre och sker med större fartyg som inte ansöker om lotsdispens.

Vi har ändrat våra rutiner, vilket innebär att vi avslutar ärenden som inte är fullständiga och som inte kompletteras. Tidigare behövde vi pröva och avslå sådana ärenden. Detta gör också att antalet beslut är färre än tidigare.

Antalet utfärdade sjöfartsböckers 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 sjunkit kontinuerligt under flera år som en följd av att flera av sjömanskolorna lagt ner sin verksamhet. Det utbildas helt enkelt färre sjömän i manskapsbefattning i dag än tidigare, vilket direkt påverkar antal utfärdade sjöfartsböcker.

Utfärdande av behörigheter och certifikat fortsätter öka

Från 2017 gäller nya internationella krav som gör att sjömän behöver förnya sina behörigheter och certifikat. Processen kom igång i stor omfattning redan i slutet av 2014, fortsatte under 2015 och nådde sin kulmen under 2016. Det har blivit fler än förväntat och det beror troligtvis på att många sjömän som just nu inte är aktiva har valt att förnya sina behörigheter och certifikat i förebyggande syfte för att uppfylla de nya kraven.

Handläggningen av dessa ärenden är i stora delar automatiserad, vilket är skälet till att kostnaderna inte ökat nämnvärt.

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

Ärendetyp	Handläggningstider (dagar)			Behov av kompletteringar (%)			Andel beslut om avslag (%)			Antal ärenden		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Personliga tillstånd – behörigheter	6,3	5,8	8,5	18,8	20,2	13,2	1,8	1,1	0,3	4 189	4 726	8 777
Personliga tillstånd – certifikat	5,0	3,3	4,3	3,3	1,8	1,5	0,6	0,2	0	5 625	8 186	16 031

Handläggningstiderna är kvar på låg nivå

Antalet ärenden är det högsta någonsin, men som en följd av genomförd automatisering har handläggningstiderna för behörigheter och certifikat kunnat hållas kvar på en låg nivå med samma bemanning som tidigare.

Kompletteringar och avslag fortsätter att minska

Antalet ärenden som behöver kompletteras eller har lett till avslag har minskat. Anledningen till minskningen 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.

3.2.5 Vägtrafik

Tabell 16. Tillståndsprövning inom vägtrafikområdet 2014–2016

Antal beslutade tillståndsprövningsärenden			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/fattat beslut (kronor)		
2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
717 526	713 351	734 294	302 061	276 778	281 814	421	388	384

Antalet beslutade tillståndsprövningsärenden var 2016 totalt sett högre än 2015. Utveckling och orsaker varierade för olika typer av ärenden och beskrivs därför separat för respektive typ nedan.

Inom vägtrafik redovisar vi prestationerna tillstånd för yrkesmässig trafik, körkortstillstånd, körkortstillstånd efter återkallelse, förlängning av högre behörighet, ingripanden och alkoholås. Urvalet beror på att dessa prestationer på ett representativt sätt 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, återkallelser och medicinska villkor till att ta bort olämpliga

förare från trafiken. Alkolåsärendena ger medborgarna möjlighet till ökad tillgänglighet med bibehållen trafiksäkerhet.

Respektive prestation består av en eller flera ärendetyper, enligt referenserna under tabellen.

Tabell 17. Utveckling av prestationer 2014–2016 för tillståndsprövning inom vägtrafikområdet

Prestationer	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Yrkesmässig trafik	4 270	3 972	4 270	15 582	14 585	15 777	3 649	3 672	3 695
Körkortstillstånd ¹	252 433	268 330	283 765	52 580	52 982	56 176	208	197	198
Körkortstillstånd efter återkallelse	10 866	11 672	13 406	16 984	16 792	19 322	1 563	1 439	1 441
Förlängning högre behörighet ²	42 388	34 405	34 458	12 993	9 831	9 248	307	286	268
Ingripanden ³	69 400	77 708	72 960	97 070	88 855	82 209	1 399	1 143	1 127
Alkolås ⁴	2 236	2 755	2 662	11 666	12 280	10 529	5 217	4 457	3 955

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

² Avser förlängning med hälsodeklaration och förlängning med läkarintyg.

³ Avser ingripande, ej omhändertaget, ingripande läkaranmälan och ingripande, omhändertaget.

⁴ Avser alkolås och alkolås övervakning.

Antalet tillstånd för yrkesmässig trafik är stabilt

Antalet tillståndsansökningar gällande yrkesmässig trafik har varit stabilt de senaste åren. En e-tjänst för ansökan om trafik tillstånd har tagits fram. Syftet är att underlätta för den som söker tillstånd och för att kunna effektivisera handläggningen.

Fler körkortstillstånd

Antalet beslutade körkortstillstånd ökade både 2016 och 2015. Vi ser högkonjunktur tillsammans med en växande befolkning som troliga orsaker till ökningen.

Antalet körkortstillstånd efter återkallelse ökade

Transportstyrelsen kan enligt körkortslagen återkalla en persons körkortsbehörighet för en viss tidsperiod på ett antal olika grunder. I vissa fall måste personen ansöka om nytt körkortstillstånd efter återkallelsen för att få tillbaka sin behörighet. Antalet beslut om körkortstillstånd efter återkallelse ökade 2016 jämfört med 2015. Samtidigt minskade antalet återkallelser totalt. Vi bedömer att en viktig anledning till ökningen för körkortstillstånd efter återkallelse var att den aktuella avgiften sjönk 2016 från 1 670 till 500 kronor.

Antalet förlängningar av högre behörighet nådde botten i nuvarande femårscykel

Högre behörighet innebär att innehavaren har rätt att utöver personbil även köra buss och lastbil. 2013 infördes en ny lagstiftning i Sverige, kallad det tredje körkortsdirektivet. Genom den nya lagstiftningen uppstod femårs-cykler i antalet förlängningsärenden. Vi bedömer att förlängningarna 2015 till 2016 nådde botten i sin nuvarande femårscykel, och att antalet kommer att öka igen efter 2016.

Färre ingripandeärenden

Antalet beslutade ingripandeärenden minskade jämfört med 2015. De vanligaste grunderna för återkallelse av körkort var fortkörning, rattfylleri och medicinska skäl, där fortkörning var inblandad i cirka hälften av ärendena. Antalet återkallelser totalt minskade också från 2015 till 2016, vilket till största delen hängde samman med att återkallelserna som var kopplade till fortkörning minskade.

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.

Alkolåsärenden på oförändrad nivå

Antalet alkolåsärenden är jämförbart med 2015, vilket indikerar att detta är en normalnivå.

Den som får sitt körkort återkallat på grund av rattfylleri har möjlighet att ansöka om villkor för alkolås i stället för att få körkortet återkallat. Vi bedömer att det bidrar till de transportpolitiska målen genom att det ger medborgare ökade möjligheter att fortsätta köra, samtidigt som vi bevakar trafiksäkerheten genom att följa upp att villkoren följs. Exempel på våra åtgärder för uppföljning är att vi bevakar att läkarintyg kommer in till oss och att förare inte gör för många misslyckade startförsök i alkolåset på grund av alkohol i utandningsluften.

EU har anmärkt på Sveriges sätt att hantera villkor för alkolås.

Anmärkningen gäller om personer med diagnosen missbruk eller alkoholberoende ska ha rätt till alkolås som alternativ till körkortsåterkallelse eller inte. EU och Sverige har olika uppfattningar i frågan. Vi avvaktar beslut om hur förutsättningarna för alkolås kan komma att ändras.

Användningen av e-tjänsterna ökade

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

Ärendetyp	Nyttjande av e-tjänster			Antal ärenden		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Körkortstillstånd grupp I	-	60 %	72 %	226 486	243 884	263 594
Körkortstillstånd grupp II och III	-	62 %	55 %	24 493	22 547	18 335
Förlängning med hälsodeklaration	-	41 %	48 %	8 878	8 526	9 140

Vi erbjuder medborgarna möjligheter till snabbare och enklare ingångar till oss genom e-tjänster, till exempel i form av digitala ansökningar och intyg. Tabell 18 ovan visar utvecklingen för några representativa ärendetyper. Användning av e-tjänster kan snabba upp och effektivisera handläggningen i första hand genom att minska behovet av kompletteringar från medborgarna. Vi bedömer att en del av minskningen av e-tjänstanvändning för körkortstillstånd grupp II och III kan vara kopplad till tillfälliga tekniska problem med e-tjänsten.

Automatisering – oförändrad andel enbart automathandlagda tillståndsärenden

Tabell 19. Andel enbart automathandlagda tillståndsärenden inom körkort

Utfall 2014	Utfall 2015	Utfall 2016
54 %	53 %	54 %

Enbart automathandlagda är sådana ärenden som inte har någon annan handläggare än autohandläggaren, när ärendena väl har kommit in till oss. Totalt sett var mer än hälften av ärendena enbart automathandlagda. Med nuvarande regelverk och teknik bedömer vi att gränsen för ytterligare automatisering närmar sig och att nuvarande automatiseringsgrad totalt sett kommer att förbli oförändrad.

Kundtjänsten – minskad väntetid i telefonin

Tabell 20. Telefoni körkort. Jämförelse 2014–2016

Mått/period	2014	2015	2016
Anrop per år	824 002	862 664	804 840
Besvarade per år	776 806	804 123	774 484
Besvarandegrad ¹	94 %	93 %	96 %
Medelväntetid (minuter:sekunder)	02:50	03:41	02:03

¹ Antal besvarade samtal i förhållande till totalt inkomna anrop.

Besvarandegraden ökade med tre procentenheter jämfört med 2015, och medelväntetiden minskade med 98 sekunder jämfört med 2015.

Förklaringen till resultatet är främst att vi ökade bemanningen och kunde därmed hålla nere väntetiden.

Godkännandet av Norra länken är klart

I mars godkände vi Norra länkens tredje och sista etapp. Arbetet har pågått mellan 2013 och 2016, allt efter att Trafikverket har närmat sig färdigställandet av de olika etapperna.

Norra länkens tunnlar är ett mycket komplicerat tunnelsystem som består av en huvudtunnel i varje riktning, som i sin tur är kopplad till flera andra tunnlar som ingår i underjordiska motorvägskorsningar eller anslutningar till det sekundära vägnätet. Vi har anlitat internationella experter inom säkerhetskritiska områden (ventilation, brand- och utrymningssäkerhet, riskanalys) för att säkerställa ett tillförlitligt beslutsunderlag.

3.3 Tillsyn

Tillsyn innebär kontroll om en organisation eller person utövar verksamhet enligt krav men den innefattar även kontroll om föremål, anläggningar, transportmedel och varor uppfyller gällande krav. 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

Tabell 21. Antal genomförda tillsyner 2014–2016

Trafikslag	Antal tillsyner			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Järnväg	343	322	178	35 932	37 020	44 357	104 757	114 970	249 197
Luffart	3 809	2 794	2 951	228 444	215 732	205 165	59 975	77 213	69 524
Sjöfart ¹	2 425	3 335	2 752	84 024	67 991	63 014	34 649	20 387	22 898
Vägtrafik	4 338	4 038	4 403	98 555	88 201	92 535	22 719	21 843	21 016
Summa	10 915	10 489	10 284	446 954	408 944	405 070	40 949	38 988	39 388

¹ Jämförelsetalen för 2014 och 2015 har räknats om utifrån den definition av genomförd tillsyn som används för 2016.

Det totala antalet tillsyner låg på ungefär samma nivå som 2015. Av Transportstyrelsens totala verksamhetskostnader utgör tillsynen 16 procent. Ytterligare analys redovisas inom respektive trafikslag.

3.3.2 Järnväg

Tabell 22. Antal genomförda tillsyner inom järnvägsområdet 2014–2016

Antal tillsyner			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
343	322	178	35 932	37 020	44 357	104 757	114 970	249 197

Antalet genomförda tillsyner var färre än 2015, samtidigt som kostnaderna har ökat. Förklaringen till det är att vi i högre utsträckning arbetar med riskbaserad tillsyn samt att vi i större utsträckning följer upp verksamhetsutövarnas åtgärder, vilket kräver mer resurser per tillsyn men förväntas ge större positiv effekt på regelefterlevnaden.

De utvalda prestationerna rör de tillsynsverksamheter som är bland de mest resurskrävande. Tillsynen bidrar främst till att uppfylla det transportpolitiska hänsynsmålet om säkerhet. Att vi bedömer att det bidrar till säkerhet beror på att vi i vår tillsyn säkerställer att de företag som bedriver verksamhet gör det på ett säkert sätt så att olyckor undviks. Vår marknadstillsyn ska bidra till tillgänglighet genom sund konkurrens samt genom lika villkor och förutsättningar för aktörer som verkar på marknaden.

Tabell 23. Prestationer tillsynsverksamhet inom järnvägsområdet

Prestationer	Antal tillsyner			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Säkerhetstillsyn mot infrastrukturförvaltare	112	157	59	14 372	14 946	20 812	128 321	95 194	352 752
Säkerhetstillsyn mot järnvägsföretag	126	153	87	13 429	17 271	19 175	106 579	112 883	220 398

Säkerhetstillsyn mot infrastrukturförvaltare bidrar till ökad trafiksäkerhet

Tillsynen mot infrastrukturförvaltare har haft fokus bland annat på EU-förordningarna om övervakning och riskhantering hos de större aktörerna. Dessa förordningar har en stor effekt på trafiksäkerheten om de tillämpas. Vid tillsynen har det visat sig att företagen vidtagit vissa åtgärder, dock inte fullt ut, vilket kommer att följas upp under 2017.

Vi har även fokuserat på behörigheter för den personal som arbetar i spårmiljö. Tillbudet och olyckorna inom det området är få, men det är oacceptabelt att personal skadas eller förolyckas i sitt arbete. Med rätt utbildning och kompetens minskar sannolikt risken för oönskade händelser. Flera åtgärder har gjorts efter våra tillsyner och möten med ledningen för företagen. Effekterna av åtgärderna bör synas under 2017.

Vi har även riktat tillsyner mot säkerhetsstyrningen inom spårväg och tunnelbana. Det har medfört att berörda företag har tagit fram handlingsplaner för att förbättra säkerhetsstyrningen.

Ett försök att mäta säkerhetskulturen inom ett företag genomfördes under 2016 och resultatet kommer att presenteras i början av 2017.

Säkerhetstillsyn mot järnvägsföretag

Vår säkerhetstillsyn syftar till att säkerställa att företagen förstår och tillämpar gällande regelverk samt har ett fungerande säkerhetsstyrningssystem som kan ta hand om egna och gemensamma risker i järnvägsverksamheten. För att uppnå syftet och få bättre effekt av tillsynerna har vi infört ett nytt arbetssätt där fokus riktats om mot dialog med företagen och på vad processerna i systemet levererar.

Vi har utvecklat ett nytt arbetssätt med bland annat en mognadstrappa. En förutsättning för ett fungerande säkerhetsstyrningssystem är bland annat att företagen har fungerande processer och förfaranden samt uppsatta indikatorer och barriärer. Indikatorerna som valts för övervakning ska ge information om säkerhetsstyrningssystemets effekt att kontrollera valda risker. Företagen följs över tid via en tidslinje och den framtagna mognadstrappan ger en möjlighet att se mognad inom både säkerhetskultur och övervakning. Vid genomförda tillsyner med det nya arbetssättet har vi fått önskad effekt.

Beslut i tvister om kapacitetstilldelningen på järnväg

Transportstyrelsen har fattat beslut i två tvister gällande Trafikverkets kapacitetstilldelning.

I den ena tvisten hade ett företag bland annat klagat på Trafikverkets beslut om tilldelning av tåglägen² i Tågplan³ 2016, där företaget ansåg att Trafikverket inte agerat på ett konkurrensneutralt sätt i prövningen av deras ansökan i förhållande till en annan sökande om liknande kapacitet på en viss sträcka. Vi konstaterade i vårt beslut bland annat att Trafikverket inte tagit hänsyn till företagets ekonomiska ställning och andra förhållanden av betydelse när deras ansökan hamnat i konflikt med andra ansökningar samt att Trafikverket inte visat att de uppfyllt kraven på en konkurrensneutral och icke-diskriminerande tilldelning av kapacitet.

² Tåglägen är den kapacitet järnvägsföretagen erhåller från avgång till ankomst (inklusive uppehåll) under en viss tidsperiod.

³ Tågplan är summan av alla tåglägen alla järnvägsföretag erhållit samt alla banarbeten och ledig kapacitet som finns under en tågplanperiod (1 år, dec-dec).

I den andra tvisten hade ett företag klagat på Trafikverkets tilldelning av ett Ad hoc-läge⁴ som låg i konflikt med ett antal andra sedan tidigare fastställda tåglägen och riskerade att få stor påverkan på dessa. Vi konstaterade i vår prövning bland annat att tilldelningen av det aktuella tågläget inte skett på avsatt reservkapacitet och att tilldelningen inte skett på ett konkurrensneutralt sätt, vilket står i strid med järnvägslagen. Vårt beslut i denna tvist innebar att Trafikverket senast den 31 december 2016 förelades att upphäva sitt beslut om tilldelningen av det aktuella tågläget och på nytt pröva den bakomliggande ansökan och om möjligt tilldela ett tågläge där reservkapacitet finns.

Rapport om kapacitetstilldelning ska bidra till en mer transparent tillsyn

Vi har samlat erfarenheterna från tillsynen av kapacitetstilldelning i rapporten Kapacitetstilldelning på järnvägen – samhällsekonomisk effektivitet och Transportstyrelsens tillsyn. Rapporten innehåller en analys av genomförda tillsyner av kapacitetstilldelningen sedan 2005, ett referat av ett uppdrag till Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) om samhällsekonomiskt effektiv kapacitetstilldelning samt en genomgång av Trafikverkets pågående utvecklingsarbete. Rapporten utmynnar i en strategi för vår fortsatta tillsyn. Syftet är dels att öka kontinuiteten och kunskapsnivån i tillsynsarbetet, dels att förmedla till marknadens aktörer hur Transportstyrelsen ser på kapacitetstilldelningen och därmed göra tillsynen mer transparent.

3.3.3 Luftfart

Tabell 24. Antal genomförda tillsyner inom luftfartsområdet 2014–2016

Antal tillsyner			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn(kronor)		
2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
3 809	2 794	2 951	228 444	215 732	205 165	59 975	77 213	69 524

Förändringen i antal jämfört med 2015 är förväntad, eftersom tillsynsintervallen för olika objekt är regelbestämda och varierar mellan åren. Den kraftiga minskningen i antalet tillsyner jämfört med 2014 beror främst på att flygproven delegerades till kontrollanterna.

Kostnaderna har sjunkit jämfört med 2015 på grund av att medlemsavgiften till den europeiska samarbetsorganisationen Eurocontrol har minskat och

⁴ Ad hoc är ett tågläge som erhållits inom en gällande tågplan på ledig kapacitet. Ad hoc tågläge syftar till att bland annat möta godstrafikens kortsiktiga behov.

fortsatt effektivisering inom tillsyn av flygoperativ verksamhet. Utöver detta bidrar även en naturlig variation till kostnadsutfallet.

De valda prestationerna nedan utgör väsentliga delar⁵ inom tillsyn. De fokuserar på områden där vi utför omfattande tillsyn ur ett resursperspektiv. Tillsyn av flygoperatörer och luftfartsskydd fokuserar på delar av transportsystemet som många medborgare kommer i kontakt med och som är av stor vikt för förmågan att upprätthålla ett säkert och tillgängligt transportsystem.

Tabell 25. Prestationer tillsynsverksamhet inom luftfartsområdet

Prestationer	Antal tillsyner			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Tillsyn av flygoperatörer	305	275	297	22 693	20 053	19 290	74 405	72 922	64 950
Tillsyn luftfartsskydd	151	217	164	7 338	10 241	10 138	48 595	47 195	61 820

Tillsyn av flygoperatörer har ökat något

Antalet tillsyner mot flygoperatörer ökade något 2016 jämfört med 2015 och anledningen är en ambitionshöjning av tillsynen över helikopterbolag på grund av förändringar i reglerna. Flygoperatörer har en krävande uppgift i att ta hand om flera nya och förändrade krav, eftersom förändringstakten av tillämpliga EU-förordningar varit stor. Vår tillsyn visade att flygbolagen hade vissa svårigheter att omhänderta de nya kraven, trots utökade informationsinsatser från vår sida. Vi gjorde en övergripande bedömning och fördjupade tillsynen av bolagen. Effekten är att Europeiska byrån för luftfartssäkerhets (EASA) regelutvecklingsprogram nu omhändertas bättre av flygbolagen och att bolagen genomför de proaktiva åtgärder som föreskrivits. Sammantaget har kostnaderna för tillsynen minskat trots ambitionshöjningen inom helikopterområdet tack vare effektivare planering och genomförande av tillsynsarbetet.

Förändrade arbetssätt för tillsyn inom luftfartsskydd

Antalet tillsyner var färre än 2015. Det beror på att sammansättningen av tillsynsaktiviteterna har ändrats, vi har genomfört fler tidskrävande tillsynsaktiviteter och vissa områden med mindre tidskrävande tillsyner har prioriterats ner. Detta har också inneburit att kostnaderna per tillsyn har ökat.

⁵ Undervägsverksamheten (en route) utgör 67 procent av de totala tillsynskostnaderna inom luftfarten men huvuddelen av detta är medlemsavgift till Eurocontrol.

Fokus på utveckling av tillsyn och säkerhetskultur

Tillsynsprocessen har utvecklats för att uppnå en bättre säkerhetskultur och för att tillsynen ska utövas på ett gemensamt sätt inom luftfartsområdet. Inom flygtrafiktjänst har vi utvecklat våra rutiner genom att vi sänder ut en checklista som verksamhetsutövarna ska fylla i och sända tillbaka innan vi gör besök på platsen. På så sätt dokumenteras regelefterlevnaden av verksamhetsutövarna och de är också bättre förberedda inför våra besök så att vi kan fokusera tillsynen på utvalda områden.

För att utveckla säkerhetskulturen inom luftfarten har vi bland annat arbetat med att vidareutveckla dialogen mellan oss och LFV. Som en del av det arbetet träffade vi representanter för LFV för att ge möjlighet till dialog i konkreta frågor och kommunicera vikten av både flygsäkerhet och luftfartsskydd.

Nya internationella regler ger förändrade krav på tillståndshavare

Förändrade krav på grund av nya regelverk påverkade också tillsynen under 2016. När det gäller flygutbildning har vi lagt fokus på tillsyn av utbildningsorganisationer och att de följer det nya regelverket från EASA som ställer högre krav på organisationerna. Ett exempel på effekten av denna skärpta tillsyn är ett indraget tillstånd för en utbildningsorganisation.

I enlighet med de nya myndighetskrav som finns i kommissionens förordning om flygdrift slutfördes implementeringen av en ny tillsynsplan, där en tillsynsperiod inte baseras på kalenderår utan löpande på 24 månader med utgångsdatum från första utfärdande. Målet med planen är att skapa större flexibilitet inom en tillsynsperiod och att ha flera tillsynsverktyg att välja från i en riskbaserad miljö.

Ett nytt EU-regelverk har också medfört att vi nu utövar tillsyn av flygläkares mottagningar, vilket vi tidigare inte gjort. De första tillsynerna visade att läget överlag är bra.

Ett nytt system för luftvärdighetsförnyelse, som främst berör amatörbyggda och ultralätta luftfartyg, trädde i kraft 2016. De förväntade effekterna är enklare administration och tydligare utpekat eget ansvar för luftfartygsägaren, vilket väntas ge en högre luftvärdighetsstatus, det vill säga luftfartyg som är i bättre skick än innan.

God förmåga hos flygplatserna att omhänderta behoven hos personer med funktionsvariation

Vi har i samband med vår tillsyn konstaterat att flygplatserna är mycket duktiga på att omhänderta behov hos personer med funktionsvariation i samband med resande och därmed säkerställa tillgängligheten. Detta styrks även av de låga talen av klagomål som kommer till Transportstyrelsen.

Ökningen av antalet rapporterade händelser med drönare har planat ut

Antal rapporterade händelser med drönare var 36 stycken, jämfört med 34 under 2015. Trots ökningen kan det vara ett trendbrott, eftersom antalet drönare i Sverige kontinuerligt ökade till uppskattningsvis 200 000. Det skedde 9 stängningar av så kallade kontrollzoner, som är det kontrollerade luftrummet runt en flygplats, på grund av drönare jämfört med 10 under 2015. Minskningen av antalet stängningar kan bero på en ökad medvetenhet tack vare genomförda informationsinsatser.

Fortsatt hög säkerhetsnivå inom den svenska luftfarten

Säkerhetsläget inom luftfarten var sammantaget bra, enligt vår bedömning. För Transportstyrelsen och aktörerna inom luftfartsbranschen är den största utmaningen framför allt att upprätthålla den höga säkerhetsnivån inom svensk luftfart. Bedömning av säkerhetsläget baseras på resultat från vår tillsyn och på de säkerhetsnyckeltal som i sin tur baseras på de cirka 9 000 årliga luftfartsrelaterade händelser⁶ som rapporteras till oss. Den sammanlagda bedömningen visar att vi behöver fortsätta vårt arbete inom framför allt områdena luftrumsintrång, intrång på bana och avåkningar.

För att utveckla samarbetet med berörda aktörer inom svensk luftfart i syfte att behålla och inom vissa områden öka säkerheten har vi tagit initiativ till två externa fora: Allmänflygsäkerhetsrådet samt Nationell flygsäkerhets- och analysgrupp.

Grupperna involverar luftfartsmarknadens externa aktörer på ett systematiskt och strukturerat sätt i vårt flygsäkerhets- och analysarbete.

3.3.4 Sjöfart

Tabell 26. Antal genomförda tillsyner inom sjöfartsområdet 2014–2016

Antal tillsyner			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
2 425 ¹	3 335 ¹	2 752	84 024	67 991	63 014	34 649 ¹	20 387 ¹	22 898

¹ Jämförelsetalen för 2014 och 2015 har räknats om utifrån den definition av genomförd tillsyn som används för 2016.

Förändringen av antalet tillsyner beror på att vi utfört färre tillsyner av hamnar och färre svavelkontroller men också på naturlig variation mellan åren.

⁶ Varje säkerhetsrelaterad händelse som utgör en fara för eller 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 (artikel 2 punkt 6 Europaparlamentets och rådets förordning nr 376/2014).

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

Tabell 27. Prestationer tillsynsverksamhet inom sjöfartsområdet

Prestationer	Antal tillsyner			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Tillsyn av hamnar	121	302	169	3 316	3 102	2 628	27 404	10 271	15 552
Tillsyn av fartyg ¹	938	1 087	1 030	44 074	30 012	26 677	46 987	27 610	25 900

¹ Jämförelsetalen för 2014 och 2015 har räknats om utifrån den definition av genomförd tillsyn som används för 2016.

Färre tillsyner av sjöfartsskydd och hamnskydd i hamnar

Under 2016 genomförde vi färre tillsyner än under 2015. Att det blev så många tillsyner under 2015 beror på att tillstånden gjordes om, efter synpunkter vid en EU-revision. Det ledde till att nya tillstånd måste utfärdas, vilket innebar att det blev fler objekt att utöva tillsyn över.

De lägre kostnaderna beror på att vi lagt mindre tid inom området.

Tillsyn av fartyg på samma nivå

Tillsynen av fartyg låg på samma nivå som tidigare år när det gäller antalet. Arbetet med att ställa om verksamheten enligt det nya egenkontrollsystemet har kommit igång men har inte påverkat verksamheten i någon större omfattning. De lägre kostnaderna beror till stora delar på att vi gjort investeringar i våra it-system för att anpassa funktionaliteten till det nya arbetssättet. Kostnaderna blir avskrivningar kommande år.

Delegering av tillsynsuppgifter till klassificeringssällskapen

Från och med 2016 har Transportstyrelsen utökat möjligheterna för fartyg med svensk flagg att anlita erkända organisationer (klassificeringssällskap) för den föreskrivna tillsynen. Beslutet var välkommet av branschen och hittills har 50 fartyg utnyttjat möjligheten till fullo. I och med att de erkända organisationerna har en världsomfattande representation får rederier flexiblare och större tillgång till inspektörer, oavsett var fartyg opererar eller byggs.

Vid de kontroller som vi genomförde under 2016 genom inspektion av fartyg fann vi ombord på fartygen inte några brister som var relaterade till den tillsyn som klassificeringssällskapen utfört.

Hög regelefterlevnad för svenskflaggade fartyg i internationell trafik

Det huvudsakligen europeiska samarbetsorganet Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MoU) syftar till att minska användandet av undermåliga fartyg genom ett harmoniserat system av hamnstatskontroll. Sverige ingår, tillsammans med 26 andra stater i Europa samt Kanada. Organet tar årligen fram en sammanställning över hur

ländernas flotta klarat hamnstatskontrollerna. I den aktuella sammanställningen hamnar Sverige på första plats. Få brister har konstaterats vid kontroller, vilket indikerar en hög regelefterlevnad för fartyg i internationell trafik med svensk flagg. Det visar också att vårt långsiktiga arbete med att hålla en hög kvalitet i tillsynsprocessen har gett resultat.

Tillsyn av utlandsflaggade fartyg genom hamnstatskontroll

Varje land ska som en del av sin tillsyn utföra kontroller av anlöpande fartyg från andra länder. Varje land tilldelas en kvot av tillsyner att utföra som bestäms av Paris MoU utifrån den trafik som anlöpt svenska hamnar föregående år.

Under 2016 genomfördes en kampanj om arbets- och levnadsvillkoren under sjöarbetskonventionen bland medlemsstaterna i Paris MoU. Under tre månader granskades villkoren ombord på utländska fartyg enligt ett fastställt frågeformulär. Resultatet presenteras under våren 2017, men vi kan utifrån vår erfarenhet från kampanjen konstatera att redarna är väl medvetna om kraven och Sverige har haft få allvarliga överträdelser. Ett uppmärksammat fall var dock det utlandsflaggade fartyget Whiskey Trio, som hölls kvar i Varberg på grund av dåliga arbets- och levnadsvillkor ombord.

Vi utfärdade 8 nyttjandeförbud, som är den mest ingripande åtgärden och som innebär att fartyget inte får lämna hamn innan bristerna är åtgärdade. Bristerna som påträffats berör bland annat besättningens ersättning, arbets- och levnadsvillkor och bemanningen ombord.

Vi utförde inspektioner på 486 fartyg vilket innebär att vi med god marginal uppfyllde vår kvot.

Hög efterlevnad av bestämmelserna om svavelhalt i fartygsbränsle

En hög efterlevnad av de skärpta svavelbestämmelserna inom svavelkontrollområdet är viktig utifrån ett konkurrensneutralitetsperspektiv men också utifrån ett miljöperspektiv. Svavelkontrollområdet i Europa utgörs av Östersjön och Nordsjön. Under 2016 tog vi 165 oljeprov på fartyg. 5,5 procent av proverna visade på en något förhöjd svavelhalt och misstänkt överträdelse av bestämmelserna, vilket är en ökning jämfört med 2015. 2014, året innan de skärpta kraven på svavelhalt infördes, var andelen provresultat med för hög svavelhalt 8,5 procent. Utvecklingen visar, trots ökningen av misstänkta överträdelser, på en förhållandevis hög efterlevandegrad.

3.3.5 Vägtrafik

Tabell 28. Antal genomförda tillsyner inom vägtrafikområdet 2014–2016

Antal tillsyner			Total kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
4 338	4 038	4 403	98 555	88 201	92 535	22 719	21 843	21 016

Antalet genomförda tillsyner var fler 2016 än 2015, och även de totala kostnaderna ökade mot föregående år. Anledningen är främst att vi har resursförstärkt inom yrkestrafiken.

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

Tillsynen över förarutbildningen syftar till att säkerställa bibehållen eller förbättrad kvalitet på förarutbildningen. I förarutbildningens kursplan ingår även miljöfrågor, genom till exempel krav på kunskaper om sparsam körning.

Tillsynen över yrkestrafikföretag syftar till att deras regelefterlevnad ska bli bättre, att det ska finnas en rättvis konkurrens samt att passagerare ska vara trygga och säkra.

Tabell 29. Prestationer tillsynsverksamhet inom vägtrafiksområdet

Prestationer	Antal tillsyner			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Förarutbildning	609	376	407	21 561	14 664	14 602	35 404	38 999	35 876
Yrkestrafikföretag	2 483	2 513	2 984	14 947	14 906	19 072	6 020	5 932	6 391

Tillsyn av förarutbildning bidrar till positiv utveckling av regelefterlevnaden

Två prioriterade tillsynsaktiviteter avslutades: uppföljning av tillsyn över trafikskolor och genomförd tillsyn över tillståndshavare gällande introduktionsutbildning för privat övningskörning för behörighet B.

Uppföljningen av trafikskolor gjordes av de tillståndshavare som uppvisade de allvarligaste bristerna i samband med tidigare genomförd aktivitet 2013. De iakttagelser vi gjort i samband med uppföljande tillsyn visar på en ökad regelefterlevnad.

Efter genomförd tillsyn av introduktionsutbildningen kan vi även här konstatera en något högre regelefterlevnad hos tillståndshavarna jämfört med tidigare. En förklaring kan vara att de informationsmöten som genomförts med branschorganisationerna Sveriges Trafikskolors

Riksförbund (STR) och Trafikutbildarnas riksorganisation (TR) haft en viss effekt.

Förändringar inom tillsyn av yrkestrafik leder till bättre helhetsbedömningar

Transportstyrelsen genomförde 692 tillsyner av trafiktillstånd och 2 101 tillsyner av taxiförarlegitimationen. Vårt urval är inriktat på företag med högre risk. Det innebär att tillståndshavare som upprepat eller allvarligt bryter mot gällande regelverk väljs ut för kontroll. Tillsynen har även blivit mer omfattande och tillämpningen har utvecklats och ändrats, vilket har lett till att större fokus i tillsynen lagts på trafikrelaterade överträdelser. Dessa förändringar har tillsammans lett till bättre helhetsbedömningar i enskilda ärenden, eftersom vi på ett snabbare och tydligare sätt kan kartlägga tillståndshavarens eventuella överträdelser och faktiska förhållanden.

Målet är att regelefterlevnaden på väg ska bli bättre och att det ska finnas en rättvis konkurrens. Målet är även att passagerare ska vara trygga och säkra vid en taxiresa.

Tillsyn av trafikförsörjningsprogram visar på återkommande brister

Tillsynen av trafikförsörjningsprogram visar att uppgifter om tillgänglighet för personer med funktionsvariation fortsatt är en återkommande brist hos ett flertal av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Regionerna har dock godtagit våra bedömningar och arbetar för att avhjälpa de påtalade bristerna.

3.4 Registerhållning

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

Tabell 30. Registerhållning 2014–2016

Trafikslag	Antal registerförda fordon och fartyg			Total kostnad (tusen kronor)		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Järnväg	15 965	16 340	17 199	2 435	3 525	2 847
Luffart	3 068	3 057	3 034	3 796	3 237	4 325
Sjöfart	10 139	9 365	9 284	13 816	12 839	12 091
Vägtrafik	10 315 101	10 586 088	10 905 173	1 265 674	1 319 544	1 421 307
Summa	10 344 273	10 614 850	10 934 690	1 285 721	1 339 145	1 440 570

Inom registerhållning har vi valt att redovisa våra register över fordon och fartyg. Antalet registerförda fordon och fartyg visar kollektivets storlek inom de olika trafikslagen.

Kostnaden för registerhållning uppgick till 56 procent av Transportstyrelsens totala verksamhetskostnad. Ökningen jämfört med 2015 beror på omvärdering av pågående projekt, byte av teknisk plattform för vägtrafikregistret och ökade kostnader för tillverkning av registrerings skyltar.

3.4.2 Järnväg

Transportstyrelsen ansvarar för registret över järnvägsfordon i Sverige.

Den 31 december 2016 fanns 17 199 godkända fordon i registret. Under 2016 skrotades 273 fordon och 701 nya fordon registrerades som godkända i registret. Ovanligt många fordon registrerades, och det beror på att ett stort antal godsvagnar byggdes om och därefter registrerades på nytt med ny typ. 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.

3.4.3 Luffart

Den 31 december 2016 fanns det 3 034 luftfartyg registrerade i luftfartygsregistret. Vi hanterade 517 ärenden i luftfartygsregistret.

Under 2016 nyregistrerades 97 luftfartyg och 120 luftfartyg avregistrerades. Det innebär att antalet registrerade luftfartyg i Sverige minskade mer än tidigare år, vilket är en effekt av att det varit ett antal haverier och förstörda luftfartyg utöver de som avregistrerats på grund av export. Att avregistreringar sker ökar kvalitén och tillförlitligheten av information i luftfartygsregistret.

Kostnaderna har ökat jämfört med tidigare år främst på grund av att vi har utvecklat verksamheten och arbetat med att ta fram ett nytt it-stöd.

Kapstadskonventionen trädde i kraft

En lag som ger Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet status av svensk rätt trädde i kraft 2016.

Ändringarna innebär att Sverige får tydliga och enhetliga regler kring finansiering av flygplan och andra luftfartyg. Genom införandet av konventionen och protokollet blir det tydligare och enklare vad som gäller internationellt för såväl köpare och ägare som finansiärer. Inteckningar behöver inte längre tas ut för att säkerställa finansiärens rättigheter. Därmed behöver inte köparen betala någon stämpelskatt till staten. Stämpelskatten är i dag 1 procent av det belopp som intecknas. Det i sin tur gynnar flygbolagen som kan få bättre finansieringsvillkor och Sverige blir attraktivare som registreringsstat.

3.4.4 Sjöfart

Den 31 december 2016 fanns det totalt 9 284 fartyg registrerade i fartygsregistret. Under 2016 nyregistrerades 263 fartyg och 344 fartyg avregistrerades. Minskningen är ett resultat av vårt långsiktiga arbete med att avregistrera framför allt båtar på grund av att de har överlåtits, förstörts eller på annat sätt försvunnit. Det har lett till att uppgifterna i fartygsregistret stämmer bättre överens med verkliga förhållanden och därmed har vi ökat kvalitén och tillförlitligheten på informationen.

3 794 ärenden har hanterats i fartygsregistret. Minskningen beror på ändrad diarieföring av adressuppdateringar av ägare i fartygsregistret som inte längre diarieförs.

3.4.5 Vägtrafik

Vägtrafikregistret (VTR) är det mest omfattande registret på Transportstyrelsen. VTR är ett samlingsnamn för fler verksamhetssystem som hanterar information och funktioner om fordon och förare. Registret innehåller uppgifter om cirka 10 900 000 fordon och 6 500 000 körkortsinnehavare.

De flesta ägarbyten sker via en auktoriserad bilfirma men även via våra digitala tjänster av privatpersoner. Under 2016 lanserade vi möjligheten till ägarbyte via webben för privatpersoner. Genom ökad användning av de digitala kanalerna förväntar vi oss färre inskickade registreringsbevis, vilket genererar lägre kostnader och ett snabbare förfarande för medborgaren utan manuell hantering.

Tabell 31. Fordon inom vägtrafik 2014–2016

Prestationer vägtrafik	Antal		
	Utfall 2014	Utfall 2015	Utfall 2016
Registerförda fordon	10 315 101	10 586 088	10 905 173
Antal genomförda ägarbyten under året	3 476 782	3 705 683	3 862 948
Antal genomförda avregistreringar av fordon	262 952	268 527	279 791
Nyregistrerade fordon	463 251	513 111	559 728

Vad gäller tillväxten av registerförda fordon i VTR beror den till största delen på den påfallande tillväxten av nyregistrerade fordon. Vi ser en stadig trend uppåt och under 2016 ökade tillväxten med 9 procent jämfört med 2015. Det beror förmodligen på den rådande låga räntan och på omfattande privata leasingkampanjer.

Fler beslut inom uppbördsverksamheten

Ur 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 2014–2016

Prestationer	Antal skattebeslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/antal (kronor)		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Fordonsskatt	7 690 426	8 133 838	8 499 864	47 779	49 403	51 654	6	6	6
Trängselskatt Stockholm	5 534 447	5 791 795	7 243 523	95 188	96 269	103 315	17	17	14
Trängselskatt Göteborg	5 304 699	5 707 202	5 919 245	127 723	125 468	129 641	24	22	22
Infrastrukturavgifter, Motala	-	648 145	800 834	-	1 637	2 661	-	3	3
Infrastrukturavgifter, Sundsvall	-	895 605	1 040 796	-	2 315	3 610	-	3	3

Ökningen av antalet beslut som gäller fordonsskatt beror huvudsakligen på att fordonsparken ökat.

Trängselskatten i Stockholm är ändrad från och med den 1 januari 2016. Ändringen innebär att trängselskatt infördes på Essingeleden, trängselskatten höjdes i innerstaden och maxbeloppet höjdes. Ökningen av antalet skattebeslut beror främst på införandet av trängselskatt på Essingeleden.

Beslut som gäller infrastrukturavgifterna i Motala och Sundsvall omfattar nu tolv månader jämfört med tio månader 2015, vilket förklarar ökningen av antal beslut.

Betalningsbenägenheten är hög bland utländska fordon i svenska vägtullsystem

För hanteringen av utländska fordon har vi en aviseringspartner. Uppdraget 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 har avtal med utökades under 2016 med ett och är nu tolv stycken. Betalningsbenägenheten är fortfarande hög, nästan 95 procent.

Besvarandegraden ökade och medelväntetiden minskade inom telefonin för fordonsfrågor

Förutom att svara i telefon handlägger kundtjänsten ärenden som kommer in via post eller elektroniskt. Telefonin och ärendehandläggning hänger tätt samman: om väntetiden i telefon eller handläggningstiden på ärendehandläggningen ökar, genererar det egna ärenden genom andra kanaler. Vi bedömer att lämplig servicenivå i telefon är en besvarandegrad på 90 procent, vilket ger en medelväntetid på cirka 3 minuter.

Under 2016 hade vi en bra balans mellan telefoni och ärendehandläggning samt inga nämnvärda störningar. Eftersom servicenivån i stort sett kunde hållas, har antalet anrop minskat, då färre behövde ringa om eller söka sig andra vägar in med sina frågor.

Tabell 33. Telefoni inom fordonsfrågor. Jämförelse 2014–2016

Mått/period	2014	2015	2016
Anrop per år	1 500 933	1 608 863	1 451 277
Besvarade per år	1 264 220	1 272 285	1 276 417
Besvarandegrad ¹	84 %	79 %	88 %
Medelväntetid	03:35	05:07	03:30

¹ Antal besvarade samtal i förhållande till totalt inkomna anrop.

3.5 Redovisning av avgiftsbelagd verksamhet

Resultatet inom den avgiftsbelagda verksamheten är i dag inte i balans, eftersom det totalt finns ett stort ackumulerat överskott som främst härrör från vägtrafik. Inom järnväg och sjöfart finns däremot ackumulerade underskott.

Transportstyrelsen har i två uppdrag från regeringen redovisat plan och förslag för hantering av över- och underuttag av avgifterna i vår offentligt rättsliga avgiftsbelagda verksamhet och i uppdragsverksamheten.

I regleringsbrevet för 2017 har regeringen beslutat hur delar av de ackumulerade över- och underskotten ska hanteras. För avgifter som disponeras ska vissa överskott vid utgången av 2016 redovisas mot inkomsttitel under 2017. För avgifter som inte disponeras har regeringen beslutat att stryka både delar av överskott och underskott vid utgången av 2015. Inga justeringar har gjorts i tabellerna i detta avsnitt på grund av regleringsbrevet för 2017.

För avgifter som disponeras har regeringen beslutat att det överskott avseende administration av felparkeringsavgifter som ackumulerats till och med utgången av 2016 ska redovisas mot inkomsttitel. Även det överskott inom luftfart avseende kompensation från Eurocontrol som ackumulerats till och med utgången av 2016 ska redovisas mot inkomsttitel.

För avgifter som inte disponeras har regeringen beslutat om justeringar av över- och underuttag inom samtliga trafikslag. Beloppen ska inte beaktas vid fastställandet av framtida avgifter inom områdena.

3.5.1 Analys av Transportstyrelsens avgiftsresultat, avgifter som disponeras

Tabell 34. Offentligrättsliga avgifter som disponeras

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans	Budget Intäkter ¹	Budget Kostnader ¹	Budget Resultat ¹
Uppdragsverksamhet								
Informationsuttag	45 226	56 296	74 741	-18 445	26 780	62 914	71 508	-8 594
Adm. av felparkeringsavgifter	44 697	19 028	30 243	-11 214	33 482	13 822	21 054	-7 232
Övriga uppdrag	12 294	12 195	12 204	-9	12 285	6 208	8 500	-2 292
Summa	102 216	87 519	117 188	-29 668	72 547	82 944	101 062	-18 118
Offentligrättsliga avgifter luftfart								
Gem. avg. säkerhetskontroll, CNS och undervägsavgift	109 367	945 454	1 004 295	-58 841	50 526	989 872	962 607	27 265
Offentligrättsliga avgifter vägtrafik								
Infrastrukturavgifter Motala	0	2 661	2 661	0	0	3 150	3 150	0
Infrastrukturavgifter Sundsvall	0	3 610	3 610	0	0	7 926	7 926	0
Summa	0	6 271	6 271	0	0	11 076	11 076	0
Summa offentligrättsliga avgifter som disponeras	211 583	1 039 245	1 127 754	-88 509	123 074	1 083 892	1 074 745	9 147

¹ Budget enligt regleringsbrevet för 2016.

Minskat ackumulerat överskott inom uppdragsverksamheten

Avgifterna inom uppdragsverksamhet utgörs av informationsuttag, felparkeringsavgifter samt övriga uppdrag.

En stor del av denna verksamhet består av informationsuttag ur vägtrafikregistret. För att minska de stora ackumulerade överskotten sänkte

vi priserna vid halvårsskiftet 2016. Prissänkningen var större än vi hade budgeterat, vilket har gjort att intäkterna blivit lägre än budget. På kostnadssidan har vi ökade it-kostnader framför allt till följd av genomförda säkerhetsåtgärder.

På uppdrag av kommunerna administrerar vi felparkeringsavgifter där vi får behålla en del av intäkten för att täcka våra administrationskostnader. Vi planerade att balansera det ackumulerade överskottet genom sänkta intäkter, vilket dock krävde en förändring av villkoren i regleringsbrevet. Någon sådan förändring under 2016 gjordes inte och det har lett till fortsatt hög intäktsnivå. På kostnadssidan har vi gjort en nedskrivning av en anläggningstillgång, vilket gett högre kostnader än budgeterat. Vi har också haft en högre grad av manuell hantering på grund av att det nya it-systemet inte har fungerat fullt ut, något som också bidragit till den höga kostnadsnivån.

I regleringsbrevet för 2017 anges att inkomster från felparkeringsavgifter från och med 2017 får disponeras av myndigheten för utgifter förknippade med den verksamheten. Resterande del av statens inkomster ska redovisas mot inkomsttitel 2624, Inkomster av uppörd av felparkeringsavgifter. Det ackumulerade överskottet avseende administration av felparkeringsavgifter, som till och med utgången av 2016 uppgår till 33,5 miljoner kronor, ska redovisas mot inkomsttitel 2624. Detta gör att den ingående balansen 2017 är 0.

Övriga uppdrag består bland annat av sms-tjänsten Vem äger fordonet, där vi tar ut en avgift för varje fråga. För tjänsten finns ett ackumulerat överskott och vi hade därför budgeterat för en avgiftssänkning för att nå balans på sikt. Sänkningen har inte genomförts enligt den ursprungliga beräkningen, vilket lett till högre intäkter än budgeterat.

Vi utökade under 2016 uppdragsverksamheten med verksamhet också inom luftfartsområdet. Vi samarbetar där med utländska myndigheter och organisationer rörande typcertifiering. Verksamheten, som visar balans mellan intäkter och kostnader, fanns inte med i budgeten och har lett till såväl högre intäkter som kostnader.

Halvering av överskottet inom avgifter på luftfartsområdet

Avgifterna inom luftfartsområdet avser framför allt verksamheterna gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS), flygplatsers utrustningskostnader för kommunikation, navigation och övervakning inom flygtrafikledningstjänst (Communication, Navigation och Surveillance, CNS) och den så kallade undervägsverksamheten (flygtrafiktjänst en route).

Under 2016 redovisades totalt ett underskott på cirka 59 miljoner kronor, och består av underskott i GAS-systemet och överskott inom undervägsverksamheten. CNS verksamheten ger ett nollresultat varje år.

Årets underskott i GAS-systemet uppgår till cirka 80 miljoner kronor, vilket innebär att det ackumulerade underskottet vid utgången av 2016 uppgår till cirka 130 miljoner kronor. En planerad höjning av avgiften genomfördes inte och därmed blev intäkterna betydligt lägre än planerat. En annan förklaring till lägre intäkter är även ett mindre antal passagerare än prognostiserat. Vi föreslår att en avgiftshöjning ska träda i kraft våren 2017, vilket förväntas minska det uppkomna underskottet.

Även kostnaden för GAS har ökat kraftigt jämfört med budget. Kostnadsökningen hör i första hand ihop med förändrade regelkrav som inte bara innebär en implementeringskostnad utan också en fortsatt högre årlig kostnad för säkerhetskontroll. De förändrade regelkraven var inte kända i samband med budgetarbetet.

Undervägsverksamheten genererar årligen ett överskott då intäkterna innehåller en kompensation till Sverige för uteblivna skatteintäkter, så kallade internal taxes. Det ovanligt stora överskottet 2016, som uppgår till 21,7 miljoner kronor, beror på lägre medlemsavgift i Eurocontrol och lägre resekostnader. Eurocontrol har reducerat sina kostnader och som en effekt av detta var den fakturerade medlemsavgiften lägre än planerat. Det ackumulerade överskottet till och med utgången av 2016 uppgår till 180,3 miljoner kronor. I regleringsbrevet för 2017 har regeringen beslutat att det överskott avseende kompensation från Eurocontrol, som ackumulerats till och med utgången av 2016 ska redovisas mot inkomsttitel 2534 Avgifter vid Transportstyrelsen, vilket gör att verksamheten visar balans mellan intäkter och kostnader.

3.5.2 Analys av Transportstyrelsens avgiftsresultat, avgifter som ej disponeras

Tabell 35. Offentligrättsliga avgifter som ej disponeras

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans	Budget Intäkter ¹	Budget Kostnader ¹	Budget Resultat ¹
Offentligrättsliga avgifter vägtrafik								
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	742 252	955 973	1 202 272	-246 299	495 954	1 002 967	1 109 895	-106 928
Offentligrättsliga avgifter sjöfart								
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	-53 323	78 700	62 348	16 352	-36 971	72 158	63 114	9 044
Offentligrättsliga avgifter luftfart								
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	78 648	226 926	231 346	-4 420	74 228	219 859	232 582	-12 723
Offentligrättsliga avgifter järnväg								
Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	-44 671	53 938	58 303	-4 365	-49 036	67 975	59 485	8 490
Summa offentligrättsliga avgifter som ej disponeras	722 906	1 315 538	1 554 269	-238 732	484 175	1 362 959	1 465 076	-102 117

¹ Budget enligt regleringsbrevet för 2016.

Vägtrafik rör sig snabbare än beräknat mot balans

Inom vägtrafik finns ett stort ackumulerat överskott. Vid planeringen av 2016 gjorde vi bedömningen att överuttaget skulle balanseras under sex år. Vi ser nu att vi snabbare än beräknat rör oss mot balans och resultatet för 2016 visar ett betydligt större underskott än budgeterat med avvikelser både på intäkts- och kostnadssidan.

Intäkterna är lägre än budget, vilket beror på genomförda avgiftssänkningar inom körkortsverksamheten som inte var med i budget. Kostnaderna är högre än budgeterat, vilket framför allt beror på högre kostnadsutfall för en del utvecklingsprojekt och omvärdering av pågående projekt.

I regleringsbrevet för 2017 har ackumulerat överuttag av avgifter inom vägtrafikområdet till och med 2015 justerats ner med 65 miljoner kronor i enlighet med det förslag som vi lämnat till regeringen. Det gör att vi snabbare kommer att ha i balans inom trafikslaget, men påverkar inte avgiftsnivåerna för 2017.

Sjöfart visar större överskott än planerat

För 2016 planerade vi för ett överskott inom sjöfartsområdet. Det redovisade resultatet visar dock ännu högre överskott än planerat, vilket beror på högre intäkter. De högre intäkterna är en följd av internationella krav som innebär att vissa certifikat blir tidsbegränsade från 2017. Det har

därför blivit fler ärenden än planerat och det beror troligtvis på att många sjömän valt att förnya sina certifikat trots att de egentligen inte är i behov av dessa just nu. I regleringsbrevet för 2017 har det ackumulerade underuttaget av avgifter inom sjöfartsområdet till och med 2015 justerats ner med 53,5 miljoner kronor. Justeringen har inte påverkat avgiftsnivåerna för 2017 eftersom vi kommer att ha stora förändringar inom verksamheten, vilket gör att det finns osäkerheter kring den framtida kostnadstäckningen.

Flygskatteutredningen försenar avgiftssänkningar inom luftfart

Planen har varit att det ackumulerade överskottet inom luftfart ska balanseras under en sexårsperiod från och med 2016. Eftersom vi har ett överskott planerades avgiftssänkningar, men dessa genomfördes inte i avvaktan på flygskattutredningen. Det gör att intäkterna i utfallet blev högre än budgeterat och därmed redovisas endast ett mindre underskott.

I regleringsbrevet för 2017 har både det ackumulerade underuttaget av direkta avgifter och det ackumulerade överuttaget av myndighetsavgiften justerats. Ackumulerat underuttag av direkta avgifter till och med 2015 har justerats ner med 110,9 miljoner kronor och ackumulerat överuttag av myndighetsavgiften till och med 2015 har justerats ner med 110,9 miljoner kronor. Justeringarna påverkar de enskilda avgifterna men sett till trafikslaget som helhet är storleken på det totala ackumulerade överuttaget oförändrad eftersom både över- som underuttag justerats.

Uteblivna avgiftshöjningar inom järnväg

Det redovisade resultatet inom järnvägsområdet visar ett underskott jämfört med ett budgeterat överskott. Orsaken är främst lägre intäkter. De lägre intäkterna beror på att vi på grund av osäkerheten på marknaden inte har genomfört de avgiftshöjningar som var planerade under 2016.

I regleringsbrevet för 2017 har det ackumulerade underuttaget av avgifter inom järnvägsområdet till och med 2015 justerats ner med 44,2 miljoner kronor. Detta innebär att vi inte kommer att behöva göra avgiftshöjningar för att ta igen det ackumulerade underuttaget men däremot avgiftshöjningar för att komma i årlig balans.

4 Övrig återrapportering

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

4.1 Marknadsövervakning

Transportstyrelsen har ett uppdrag att övervaka och ansvara för frågor som rör marknadstillträde och konkurrensvillkor på transportmarknaden. Uppdraget omfattar även villkor för resenärer och dem som köper godstransporttjänster. Vi ska verka för en väl fungerande och effektiv transportmarknad. Uppdraget innebär att vi analyserar olika transportmarknaders funktionssätt för att se brister och komma med åtgärdsförslag. Löpande dialog förs med Konkurrensverket och Konsumentverket.

Vi har genomfört en översyn av arbetet med marknadsövervakning för att tydliggöra syftet. Målen var att exempelvis få en bättre planeringsprocess, på ett bättre sätt bidra i regelutvecklingsarbetet och att bli bättre på att kommunicera marknadsövervakningens resultat med berörda aktörer. Arbetet har bidragit till ökad kunskap inom marknadsövervakningsområdet och erfarenheter har tillvaratagits mellan de olika trafikslagen. De förändringar som vi föreslår är planerade att genomföras under de kommande två åren.

Inom området för marknadsövervakning redovisas ofta våra analyser för regeringskansliet och för marknadsaktörerna genom rapporter eller i olika seminarier. Nedan visar vi exempel på några analyser och vad dessa har resulterat i.

Transportmarknaden i siffror

I rapporten Transportmarknaden i siffror ges en översiktlig bild av väg- och järnvägsmarknaderna för person- och godstransporter. Rapporten beskriver utvecklingen av resande och transporter, marknadernas utformning samt transportföretagens ekonomiska situation. Analysen visar att fler företag kommit in på marknaden och att utbudet av resor och transporter ökat. För resenärer och godsköpare har utbudsökningen inneburit förbättrad tillgänglighet. Flera av företagen är nya på den svenska marknaden. En stor del av utbudsökningen beror på att allt fler utländska transportföretag inom EU söker efter marknadsandelar i Sverige. Konkurrensen är i många fall hård och vinstmarginalerna små. Situationen ser olika ut för olika delmarknader för transporter på väg och järnväg. Inom vissa områden finns en större stabilitet, medan det inom andra sker en ständig anpassning till nya

konkurrensvillkor. I många fall har regering och myndigheter vidtagit åtgärder för att skapa mer likställda konkurrensvillkor eller förbättrad tillgänglighet. Ofta rör det sig dock om åtgärder där effekterna visas först på längre sikt, till exempel vid satsningar på infrastruktur.

Fordonsbesiktningen – efter omregleringen

Transportstyrelsen följde under 2016 utvecklingen av hur marknaden för fordonsbesiktning utvecklas efter omregleringen av det tidigare besiktningssmonopolet. Ett av målen med omregleringen var att tillgängligheten skulle öka. Vår uppföljning visar att antalet besiktningstationer har ökat, framför allt i storstäderna. Generellt har kunderna fått ett kortare resande till sina besiktningstationer. Den farhåga som fanns att omregleringen skulle medföra färre besiktningstationer i glesbygd har inte besannats. En tendens finns även att stationerna i allt större utsträckning väljer att öka öppethållandet på kvällarna och minska öppettiderna på morgonen.

Luftfartens avgifter

Ett flygföretag betalar många avgifter för tjänster från privata och statliga aktörer. Under 2016 kartlade vi hur svenska flygföretags avgifter för tjänster från statliga aktörer utvecklats över tid. Kartläggningen visade bland annat att flygbolagens samlade avgifter till statliga aktörer minskat med knappt 6 procent mellan 2005 och 2014, om prisnivån hålls konstant. Resultaten presenterades i rapporten Luftfartens avgifter.

Kompetensbevis för yrkesförare

Från och med september 2016 krävs yrkeskompetensbevis för förare av godstransporter inom EES. Vi uppmärksammade hösten 2015 att många yrkeschaufförer riskerade att inte uppfylla de nya kraven på yrkeskompetens. Ett flertal riktade åtgärder mot branschen vidtogs, vilket resulterade i att merparten av berörda förare gick utbildningen och fick sina yrkeskompetensbevis i tid. Vi har fortsatt att följa hur många som har blivit klara med sin fortbildning och bedömer nu att informationsinsatserna har nått sina målgrupper.

Det intermodala transportsystemet

Genom att använda flera transportslag i en transportkedja kan man kombinera trafikslagens olika fördelar. Dessa så kallade intermodala transporter har under lång tid funnits på den politiska agendan och i diskussioner inom näringslivet. Området lyfts ofta fram som en potentiell lösning för att kunna hantera negativa miljö- och trängselkonsekvenser av ökade transporter. För oss är det viktigt att ha kunskap om det intermodala transportsystemet, bland annat i arbetet med regelgivning.

Under 2016 publicerade vi rapporten Det intermodala transportsystemet, som syftar till att öka såväl vårt som andra aktörers kunskap inom området intermodala transporter och transportköparens villkor.

Analysen uppmärksammade behovet av att vi i högre grad behöver öka kunskapen om intermodalitet, där vi till exempel följer godsleden ur näringslivets perspektiv. I konsekvensutredningar behöver vi anta ett bredare perspektiv så att det är möjligt att bedöma påverkan på flera delar i transportsystemet.

4.2 Miljö

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

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

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

Verksamhetens koppling till generationsmålet och miljökvalitetsmålen beskrivs i den miljömålsanalys, som vi uppdaterar årligen.

4.2.1 Samverkansåtgärder inom Miljömålsrådet

Enligt regeringsuppdraget om att delta i och bistå Miljömålsrådet ska vi i årsredovisningen redogöra för hur arbetet fortgår med de åtgärder som vi meddelat att vi ska genomföra i de åtgärdslistor som tas fram inom ramen för uppdraget.

Minskade koldioxidutsläpp från flygresor

Vi har utrett möjligheten för regeringskansliet och de statliga myndigheterna att – inom ramen för sitt miljöledningsarbete – bli kund hos stiftelsen Fly Green Fund. Fly Green Fund verkar för att öka efterfrågan och volymen på biobränsle för flyget. Målet med åtgärden är att se om det är möjligt att

minska koldioxidutsläppen från statens flygresor genom att via stiftelsen bekosta icke-fossilt flygbränsle och därmed bidra till miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan.

Utredningen kommer att slutföras under 2017. Våra preliminära slutsatser är att det är möjligt för myndigheter att bekosta icke-fossilt flygbränsle, men att detta utgör en mycket större kostnad jämfört med traditionell klimatkompensering.

Båtbottenfärger och miljöfarliga färgrester

Vi har påbörjat arbetet med att ta fram riktlinjer, rekommendationer eller eventuellt föreskrifter om användandet av båtbottenfärger för fritidsbåtar, och även hur man kommer tillrätta med problemet med miljöfarliga färgrester. Detta bidrar till målen Giftfri miljö och Hav i balans samt levande kust och skärgård.

Båtbottenfärger används för att minska risken för påväxt på båtbottnar. Påväxt kan vara ett problem, eftersom det ökar båtens motstånd i vattnet och därmed också bränsleförbrukning och avgasutsläpp. Båtbottenfärger, liksom färgrester från målning vid båtuppläggningsplatser, kan innebära utsläpp av giftiga ämnen till vattenmiljön.

Det finns en stor efterfrågan på förbättrade och tydligare regelverk. Projektets arbetsgrupp har påbörjat en inventering av befintlig forskning för att identifiera eventuella kunskapsluckor. En sammanställning av myndigheternas olika regler, riktlinjer, rekommendationer och vägledningar på området har inletts.

En konferens och workshop har genomförts, där fokus låg på att diskutera de viktigaste hindren, lösningarna och aktörerna för att minska den negativa påverkan från båtbottenfärger.

Moderna bromsblock minskar bullret från godståg

Tillsammans med Trafikverket har vi inletts en förstudie om moderna bromsblock. Vi har börjat utreda konsekvenserna av en konvertering till moderna bromsblock som ger upphov till mindre buller på befintliga godsvagnar. Syftet är att kunna minska antalet personer som är exponerade för buller från godstrafik på järnväg, samtidigt som samhällets mål om tillgänglighet för näringslivet samt säkerhet uppnås. Färre exponerade för trafikbuller bidrar till miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö samt till ökad hälsa. Studien kommer att fortsätta nästa år men har redan nu bidragit med värdefull kunskap om konsekvenser för svenska förhållanden till det pågående regelutvecklingsarbetet inom EU. Bland annat kan införandet av andra bromsblock leda till en stor ökning av underhållskostnaden samt begränsad bromsförmåga i vinterklimat.

Underlaget kan bidra till ett väl avvägt beslut om bromsblock som leder till färre exponerade för buller i tätbefolkade områden utan att det ger orimliga konsekvenser för den svenska godstrafiken på järnväg.

4.2.2 Transportstyrelsens åtgärder för att bidra till miljö kvalitetsmålen

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

Samverkan med branschen för att minska miljöpåverkan från luftfarten

Bullerproblem från mindre luftfartyg påverkar möjligheterna att nå miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. I vårt arbete för att minska bullerproblemen har vi tagit fram en broschyr, Flyg bullersmart. Här finns tips till piloter om hur de kan minska risken för bullerstörningar och vilket förhållningssätt de bör ha när de flyger. Vi har fastställt en handlingsplan för mindre luftfartyg. I den finns aktiviteter om att minska användandet av blyad flygbensin och om bullerutbildning för piloter.

I arbetet med att minska luftfartens miljöpåverkan vill vi förstärka vår samverkan med branschen. Under 2016 genomförde vi ett samverkansmöte, där huvudsyftet var att diskutera de viktiga luftfartsmiljöfrågor som Sverige kan och bör driva framöver, och hur branschen och myndigheterna kan samverka kring dessa. De miljö kvalitetsmål som berörs är främst Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och God bebyggd miljö.

Tvättvatten från skrubbrar kan påverka havsmiljön negativt

Allt fler fartyg utrustas med skrubbrar⁷ för att rena fartygsavgaser från bland annat svaveldioxid. Det finns dock risk för att förorenat tvättvatten orsakar negativa effekter på havsmiljön. Vi har deltagit i samarbetsorganet European Sustainable Shipping Forum (ESSF) i den tekniska arbetsgruppen om skrubbrar. Ett mål är att föreslå ändringar av IMO:s riktlinje om skrubbrar för att minska risken för utsläpp av föroreningar. Detta bidrar till målen Bara naturlig försurning, Levande sjöar och vattendrag och Hav i balans samt levande kust och skärgård.

Det finns antydningar i ett flertal studier om att tvättvatten innehåller polyaromatiska kolväten (PAH) och tungmetaller i större kvantiteter än vad man ursprungligen trodde. IMO:s riktlinje innehåller enbart generella skyldigheter men inga detaljerade reningskrav på utsläpp.

⁷ I en skrubber sprayas avgaser med vatten som fångar upp partiklar som sot och andra fasta föroreningar. Svaveloxiden i avgaserna reagerar med vattnet och bildar sulfat, ett ämne som finns naturligt i havsvattnet. Tvättvattnet leds efter rening till en uppsamlingsstank eller ut i sjön.

Inom ESSF har det framkommit att länder tolkar och tillämpar svaveldirektivet och vattendirektivet olika. Det har resulterat i olika hantering av tvättvatten från skrubbrar i olika länder, liksom en otydlighet och en osäkerhet för branschen om att investera i skrubbertekniken.

Miljöaspekter i konsekvensutredningar

Vi har analyserat genomförda konsekvensutredningar med avseende på hur miljöaspekterna av regeländringarna har beskrivits. Vi har sett att miljöaspekterna beskrivs på olika sätt och med olika detaljeringsgrad inom vår myndighet. Vi kommer att fortsätta arbetet med att ta fram en gemensam metod för miljöbedömningar i regelutvecklingsarbetet. Syftet är att förbättra konsekvensutredningarna så att beskrivningarna av hur regelförslagen påverkar miljön kan förbättras. Detta bidrar till alla miljö kvalitetsmål.

4.3 Forskning och innovation

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

Syftet med forskningen är att den ska bidra till ny kunskap där vi har sett att det finns ett särskilt stort kunskapsbehov. Kunskap om hur marknaden anpassas till nya regler och tillsynsmetoder är ett sådant område. Ett annat område är hur reglerna kan vara utformade för att anpassas till den tekniska eller medicinska utvecklingen. Syftet är också att den kunskap som forskningen genererar ska kunna användas i vår verksamhet.

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. Flertalet FoI-insatser drivs i projektform för en period om 1–2 år.

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

Forskningsprojekt om förbättrade flygvägsberäkningar med hjälp av radarspår

Transportstyrelsen medverkade under 2016 i ett samverkansprojekt tillsammans med Totalförsvarets forskningsinstitut och LFV med syfte att förbättra de emissionsberäkningar och rapporteringar som Transportstyrelsen är ansvarig för enligt klimatrapporteringsförordningen. De emissionsberäkningar som Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI) i dag gör, på uppdrag av oss, underskattar den flygna sträckan med i genomsnitt mellan 10 och 20 procent. Det beror bland annat på att den beräkningsmodell som används baserar flygvägsberäkningarna på storcirkelavståndet, vilket är den rakaste och kortaste sträckan mellan två

flygplatser. I verkligheten flyger dock flygbolagen aldrig den absolut kortaste vägen mellan två flygplatser.

Genom att studera verkliga radarspår, tillhandahållna av LFV, kommer FOI:s modell att kunna addera effekterna av de verkliga (längre) flygvägarna i beräkningarna för inrikes flygningar. På så sätt kan mer tillförlitliga och trovärdiga beräkningar göras av luftfartens emissioner till luft.

I projektet ingår även att implementera en modul för bränsleförbrukning i LFV:s GAIA-verktyg⁸ som används för att analysera radarspår. Med hjälp av GAIA ska LFV även under tre år jämföra och kvalitetsgranska modellberäkningarna på vissa utvalda sträckor.

Sannolikheter för och konsekvenser av sjöolyckor

Projektet syftade till att undersöka sannolikheten för och konsekvenserna av olyckor till sjöss. Det genomfördes av VTI och är nu publicerat i rapporten Svenska sjöolyckors samhällsekonomiska kostnader – Värdering av fartygsskador, oljeutsläpp och personskador.

Resultaten visar bland annat på att oljeutsläppens samhällsekonomiska kostnad förklaras av utsläppens storlek. Dessutom finns en avtagande marginalkostnad per utsläppt ton olja. Det innebär att den samhällsekonomiska kostnaden per ton utsläppt olja minskar vid ett större utsläpp. Analysen visar även att fartygstypen inte har någon signifikant påverkan på olyckors kostnad. Rapporten presenterar också ett antal olika modeller för beräkning av de samhällsekonomiska kostnaderna för en genomsnittlig olycka, både gällande utsläpp och fartygsskador.

VTI rekommenderar under avsnittet om personskador att de samhällsekonomiska kalkylvärdena för en skadad eller död i vägtrafiken fastställda av Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och arbetsmetoder inom transportområdet (ASEK) även bör tillämpas inom sjöfarten.

Resultatet av projektet bidrar till att stärka och utveckla Transportstyrelsens förmåga att beräkna sannolikheten för och konsekvenserna av sjöolyckor.

Forskningsprojekt om vidareutveckling av simulatorbaserad testmetod för bedömning av synnedsättning

Transportstyrelsen får 100–200 medicinska dispensansökningar per år där 80 % är relaterade till olika typer av synnedsättningar. VTI har med ekonomiskt stöd från Transportstyrelsen genomfört ett FoI-projekt om

⁸ GAIA är LFV:s system för att analysera och visualisera flygspår och mäta effektiviteten i flygflödet i Sverige.

vidareutveckling av en simulatorbaserad testmetod för bedömning av förmågan till kompensation vid synfältsdefekter.

Syftet med projektet har varit att utveckla en metod för att bedöma om individer trots synfältsbortfall kan köra på ett säkert sätt. I en simulator kan VTI pröva dessa personer i sådana kritiska situationer som inte uppstår vid ett vanligt förarprov ute i trafiken. Sådana kritiska händelser blir då också desamma för alla personer som testas. Metoden är nu färdigutvecklad och de första dispenserna som grundar sig på en säker körning i simulatorn kommer att beviljas av Transportstyrelsen 2017.

Forskningsprojekt om säkerhetsmål för trafikanter i väg- och spårtunnlar

Vi har undersökt möjligheterna att etablera ett gemensamt säkerhetsmål för trafikanter i väg- och spårtunnlar och har i vår rapport lämnat ett förslag till säkerhetsmål: risken för färd i tunnlar för väg, järnväg och tunnelbana ska vara likvärdig, uttryckt som risk att förolyckas per personkilometer. Sannolikheten för dödsfall per personkilometer och acceptanskriterier redovisas i ett F/N-diagram. Valet av riskmättet antal omkomna per personkilometer beaktar samhällsnyttan genom att hänsyn tas till de stora personflöden som ofta förekommer i nya anläggningar, samtidigt som måttet även är tillämpligt på även på enklare anläggningar. Arbetsgruppen konstaterar också att en basstandard för tunnelbana saknas och bör utvecklas.

Genom det bemyndigande Transportstyrelsen har enligt plan- och byggförordningen kan vi idag ge förslag på gemensamma säkerhetsmål för vägtunnlar, järnvägstunnlar och tunnelbana. Det har inte varit möjligt tidigare då ansvaret varit uppdelat på bland annat Trafikverket, Boverket och kommuner. Gemensamt för alla dessa trafikslag är att det inte finns något verifierbart säkerhetsmål.

4.4 Kommunikation

Kampanjen Sluta rattsurfa

Under 2016 tog vi fram ett nytt koncept för kampanjen Sluta rattsurfa. Vi gjorde fem nya filmer med olika längd. Kampanjen påbörjades i december och visades på vår egen Youtube-kanal, Facebook och på Instagram. Filmerna har visats i 3,78 miljoner unika webbläsare och 98 procent av personer mellan 18 och 45 år har kunnat nås genom dessa kanaler.

I kampanjen ingår ett test som finns på vår webbplats. Under den senaste kampanjen har färre gjort testet än förra gången.

Totalt i kampanjen har annonserna exponerats 35 miljoner gånger och gett upphov till närmare 9 miljoner videovisningar.

Bra betyg från landets journalister

Transportstyrelsen fick lite sämre betyg från landets journalister jämfört med föregående år, men står sig ändå väl jämfört med andra myndigheter i Sverige. Det visar resultatet av undersökningen Aalunds PR-barometer 2016. Både när det gäller aktiva presskontakter (proaktivt pressarbete) och generella presskontakter (reaktivt pressarbete) placerade vi oss i topp 5 bland de 14 myndigheter som deltog i undersökningen. På punkten ”experternas förmåga att uttala sig tydligt” var vi den myndighet som fick bäst betyg av alla.

5 Intern styrning och kontroll

Arbetet med intern styrning och kontroll syftar till att med rimlig säkerhet se till att verksamheten 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

Myndigheten har under 2016 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 avgöra vilka risker som kan anses som myndighetsövergripande risker. Vid behov kompletteras avdelningarnas material av den centrala funktionen för riskhantering. Styrelsen för Transportstyrelsen har sedan bedömt och fastställt de myndighetsövergripande riskerna.

Riskanalyserna har kontinuerligt uppdaterats och arbetet med att genomföra kontrollåtgärder har följts upp kvartalsvis.

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.

Transportstyrelsen har gjort riskanalyser inom samtliga processer som är avgörande för att uppfylla myndighetens mål. I samband med verksamhetsplaneringen för 2016 identifierades sex myndighetsövergripande risker. Under året har ytterligare två myndighetsövergripande risker identifierats.

Risker kopplade till tillsyn inom järnvägsområdet och störningar i vägtrafikregistret åtgärdade

Risken för brister i tillsyn av järnvägsföretag bedömdes under året öka eftersom resursbristen förvärrades som en följd av att samma kompetenser även behövs för arbetet med fjärde järnvägspaketet. Efter att ett antal kontrollåtgärder vidtagits bedömdes den kvarvarande risken i huvudsak avse införlivandet av internationella regler. Därför sänktes riskvärdet för bristande tillsyn av järnvägsföretag och risken accepterades.

Inom it-området fanns risker kopplade till omfattande projekt som genomförs för vägtrafikregistret och it-drift. Projektet för byte av teknisk plattform av vägtrafikregistret har slutförts och riskvärdet kopplat till detta

är sänkt. Risken kommer kunna elimineras när övergångsperioden efter produktionsomläggningen är slut. Den risk som avser leveranskapacitet inom it-området har ökat trots genomförda åtgärder. Detta beror på att flera stora projekt krävt mer resurser än väntat. Vi bedömer att detta dock inte har några väsentliga konsekvenser på lång sikt om de nya kontrollåtgärder som beslutats vidtas.

Styrelsen bedömer att styrningen är betryggande

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

6 Medarbetare och kompetens

Transportstyrelsen ska vara en attraktiv arbetsgivare med hög kompetens.

6.1 Tydlig ökning av både tillsvidareanställda och visstidsanställda

Vid utgången av 2016 hade Transportstyrelsen 1 891 medarbetare, vilket är en ökning med knappt 4 procent jämfört med 2015. De två föregående åren höll sig antalet tillsvidareanställda på ungefär samma nivå men under 2016 ökade både antalet tillsvidareanställda och visstidsanställda.

Personalökningen har flera förklaringar: vi har fått utökade uppdrag, har arbetat med konsultväxling och med att förstärka vissa verksamheter i kortare perioder.

Tabell 36. Antal anställda (tillsvidareanställda och visstidsanställda) 2014–2016

Antal anställda per 31 december	Tillsvidareanställda			Visstidsanställda		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Antal totalt	1 805	1 819	1 891	76	37	78
Antal kvinnor	1 014	1 029	1 053	55	24	50
Antal män	791	790	838	21	13	28
Andel kvinnor	56 %	57 %	56 %	72 %	65 %	64 %
Andel män	44 %	43 %	44 %	28 %	35 %	36 %

Förhållandet mellan kvinnor och män ligger fortsatt på en oförändrad nivå.

Personalomsättningen definierar vi som kvoten mellan antalet som slutat under året och antalet anställda vid årets slut. Totalt slutade 190 personer (105 kvinnor och 85 män), vilket ger en personalomsättning på 9,6 procent för 2016, marginellt lägre än 2015. 294 personer började (150 kvinnor och 144 män).

Totalt hade Transportstyrelsen 142 chefer, fördelat på 78 kvinnor och 64 män. Antalet chefer har varit i stort sett konstant under de senaste åren, likaså förhållandet mellan könen där kvinnorna utgör 55 procent av totala andelen chefer under de senaste tre åren. Detta överensstämmer med vår könsfördelning i stort. Vi arbetar på ett medvetet sätt med jämställdhets- och mångfaldsfrågor, vilket avspeglar sig i exempelvis rekryteringsprocessen.

Tabell 37. Medelålder 2014–2016

Medelålder	2014	2015	2016
Kvinnor	45,7	45,6	45,8
Män	46,3	46,2	46,1

Medelåldern är 46 år, vilket är i det närmaste oförändrat över tid och skillnaden mellan könen försumbar.

Tabell 38. Åldersfördelning 2014–2016

Åldersfördelning per 31 december	Kvinnor			Män		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016
20–29	126	125	132	89	83	90
30–39	267	256	264	191	194	209
40–49	296	298	327	231	224	266
50–59	263	257	259	212	218	209
60–65	113	111	115	84	83	89
66–	4	6	6	5	1	3

Förändringarna i åldersfördelningen är relativt små jämfört med föregående år, med undantag för åldersgruppen 40–49 år som ökade med cirka 10 procent för kvinnor och 18 procent för män.

Tabell 39. Personalens sjukfrånvaro i procent 2014–2016

	2014	2015	2016
Total sjukfrånvaro	3,7	4,7	5,2
Andel av total sjukfrånvaro som varat längre än 60 dagar	30,3	41,4	48,5
Total frånvaro, kvinnor	4,8	5,9	6,6
Total frånvaro, män	2,3	3,2	3,5
Total frånvaro, anställda –29 år	3,9	4,1	3,8
Total frånvaro, anställda 30–49 år	3,6	4,6	4,9
Total frånvaro, anställda 50 år–	3,8	5,1	6,2

Den totala sjukfrånvaron i förhållande till den sammanlagda arbetstiden ökade från 4,7 till 5,2 procent. Även om sjukfrånvaron hela tiden har ökat under de senaste åren, kan man ändå notera att ökningstakten mattats. För två år sedan var ökningen 1,0 procentenheter, medan den för 2016 landade på 0,5 procentenheter jämfört med året innan. Sjukfrånvaron har ökat i hela samhället och Transportstyrelsen utgör inget undantag.

För 2015 hade vi en högre sjukfrånvaro än staten som helhet: 4,7 procent jämfört med 3,9 procent. Andelen långtidssjuka var betydligt lägre i vår myndighet än i staten som helhet 2015 men den ökade under 2016.

Insatser för minskad sjukfrånvaro, med fokus på korttidsfrånvaron

Under 2016 genomfördes samtal med samtliga chefer för enheter där sjukfrånvaron varit högre än genomsnittet. Mest fokus har lagts på de delar som haft högst korttidsfrånvaro, främst kundtjänsten. Inom ramen för

arbetsmiljöutbildningen för chefer har kort- och långtidsfrånvaron lyfts fram. Andra åtgärder är vägledning för chefer i rehabiliteringsprocessen och tidiga kontakter mellan chef och medarbetare vid sjukfrånvaro.

Sedan halvårsskiftet 2016 deltar vi i ett nätverk tillsammans med tre andra myndigheter som bedriver kundtjänst. Vi utbyter erfarenheter och andra kunskaper i syfte att minska sjukfrånvaron.

Nya arbetsformer och utmaningar i mångfalds- och jämställdhetsarbetet

Med utgångspunkt i nya diskrimineringslagen har vi börjat integrera arbetsmiljö- och diskrimineringsfrågor på ett nytt sätt, men det är ännu för tidigt att mäta tydliga effekter. Inom regeringens uppdrag om praktikplatser för nyanlända arbetssökande kommer vi att skapa praktikplatser för 100 nyanlända arbetssökande i nära samarbete med Arbetsförmedlingen före utgången av år 2018. En första grupp om 12 personer har avslutat sin praktik och med dessa erfarenheter som grund genomför vi nu praktikuppdraget på fler orter.

Flera aktiviteter har ägt rum i form av föreläsningar inom ramen för ett regionalt myndighetssamarbete och deltagande i ett jämställdhetsprojekt tillsammans med Arbetsförmedlingen. Syftet är att underlätta för utrikesfödda kvinnor att komma ut i arbetslivet.

6.2 Kompetensförsörjning

Styrning och ledning av kompetens

Transportstyrelsen arbetar fokuserat med kompetensförsörjning, exempelvis process- och metodstöd till ledningsgrupper, i syfte att utveckla förmågan att göra kompetensanalyser i olika delar av verksamheten. Analysen är en viktig förutsättning för att långsiktigt klara kompetensförsörjningen. Under 2016 etablerades också ett nytt nätverk för strategisk kompetensförsörjning där vi också samverkat med andra myndigheter. Kompetensprofiler ger framför allt cheferna bättre förutsättningar för rekrytering och planering av kompetensutveckling.

Vi har en omfattande intern utbildningsverksamhet. Planering och utveckling sker i dialog med avdelningschefer för att rätt insatser ska kunna tas fram på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt.

Chefs- och ledarutveckling i nya samarbeten

Vi har ett chefs- och ledarutvecklingsprogram som under 2016 fått nya former för chefsutveckling. Vi har tillsammans med sex andra myndigheter utvecklat en ny sorts chefsstöd genom så kallade dialoggrupper. En första

pilotomgång har genomförts och arbete pågår för att överföra dessa erfarenheter till ordinarie verksamhet.

Vi deltar med både adepter och mentorer i Skatteverkets mentorprogram och vi har också haft deltagare i chefsutvecklingsprogrammet Statliga chefer i samverkan (SCIS). Inom myndigheten anordnar vi också olika kurser och seminarier för alla chefer i angelägna ämnen, exempelvis att kunna hantera konflikter och ha metoder för att fånga upp tidiga signaler på ohälsa och på så sätt kunna möta kraven i de nya föreskrifterna om organisatorisk och social arbetsmiljö.

7 Finansiell redovisning

Anslagsförbrukning

Verksamheten har bedrivits inom ramen för respektive tilldelat anslag (förvaltningsanslag, anslag för intag av trängelskatt och anslag för utbetalning av supermiljöbilspremier). Tilldelade anslag uppgick enligt regleringsbrev sammanlagt till totalt 2 817 miljoner kronor. Av detta har 2 656 miljoner kronor förbrukats och avräknats. Belopp som avräknats har ökat med 118 miljoner kronor jämfört med 2015. Verksamhetskostnaderna var 117 miljoner kronor högre och utbetalningarna av supermiljöbilspremier var 1 miljon kronor högre. Vi fick under 2016 ett ökat anslag för supermiljöbilspremier.

Förordningen (2011:1590) om supermiljöbilspremie reglerar utbetalning av premien för en supermiljöbil. Regelverket innebär att det blir en fördröjning från påställning till utbetald premie då ägaren måste intyga att denne inte fått någon annan typ av stöd och att inga andra hinder för utbetalning finns innan utbetalning kan ske. Vid årsskiftet återstod 141 miljoner kronor av anslaget för supermiljöbilspremier och det fanns 855 fordon som var berättigande till supermiljöbilspremie, men inte hade fått den. Dessa utestående premier uppgår till maximalt 23 374 tkr och belastar 2017 års anslag.

Verksamhetens kostnader

Transportstyrelsens totala kostnader för verksamheten uppgick till 2 592 miljoner kronor, vilket är en ökning med 118 miljoner kronor. Ökningen beror på att både den anslagsfinansierade verksamheten ökat med 117 miljoner kronor och den övriga verksamhet (uppdragsfinansierad och verksamhet som finansieras av avgifter som Transportstyrelsen får disponera) ökat med 1 miljon kronor.

Ökningen beror främst på ökade personalkostnader till följd av fler medarbetare och omvärdering av pågående projekt.

Diagram 1. Fördelning av Transportstyrelsens kostnader 2016



7.1 Resultaträkning

Belopp i tkr		2016	2015
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag		2 308 313	2 191 593
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	not 1	260 806	269 321
Intäkter av bidrag		11 579	16 810
Finansiella intäkter		3 461	2 391
Summa		2 584 159	2 480 115
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	not 2	-1 195 844	-1 114 112
Kostnader för lokaler		-93 383	-92 570
Övriga driftkostnader	not 3	-1 122 942	-1 072 135
Finansiella kostnader		-2 760	-1 698
Avskrivningar och nedskrivningar	not 10, 11, 13, 14	-177 176	-193 108
Summa		-2 592 105	-2 473 623
VERKSAMHETSUTFALL		-7 946	6 492
Uppbördsverksamhet			
Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras	not 4	1 489 247	1 626 979
Skatteintäkter m.m.		16 691 623	15 793 072
Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamhet		-17 968 892	-17 260 447
SALDO	not 5	211 977	159 604
Transfereringar			
Medel som erhållits från statens budget för finansiering av bidrag		347 966	346 970
Medel som erhållits från myndigheter för finansiering av bidrag		1 958	2 019
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag	not 6	783 393	772 602
Finansiella intäkter		74	48
Lämnade bidrag	not 7	-1 213 955	-1 157 154
SALDO	not 8	-80 563	-35 514
ÅRETS KAPITALFÖRÄNDRING	not 9	123 468	130 582

7.2 Balansräkning

Belopp i tkr		2016-12-31	2015-12-31
TILLGÅNGAR			
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>			
Balanserade utgifter för utveckling	not 10	346 287	375 288
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	not 11	2 833	857
Pågående immateriella anläggningstillgångar	not 12	110 596	103 600
Summa immateriella anläggningstillgångar		459 716	479 745
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	not 13	14 478	14 641
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	not 14	45 019	55 666
Pågående nyanläggningar	not 15	295	133
Summa materiella tillgångar		59 792	70 440
<i>Varulager m.m.</i>			
Varulager och förråd	not 16	2 884	2 299
Summa varulager m.m.		2 884	2 299
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Kundfordringar	not 17	137 673	122 048
Fordringar hos andra myndigheter	not 18	73 401	51 260
Övriga kortfristiga fordringar	not 19	1 160 606	1 032 801
Summa fordringar		1 371 680	1 206 108
<i>Periodavgränsningsposter</i>			
Förutbetalda kostnader	not 20	67 652	91 101
Övriga upplupna intäkter		287 026	206 494
Summa periodavgränsningsposter		354 679	297 595
<i>Avräkning med statsverket</i>	not 21	-58 370	-270 251
<i>Kassa och bank</i>			
Behållning räntekonto i Riksgälden		444 180	720 945
Kassa och bank		-	-
Summa kassa och bank		444 180	720 945
SUMMA TILLGÅNGAR		2 634 560	2 506 880
KAPITAL OCH SKULDER			
<i>Myndighetskapital</i>			
Statskapital	not 22	155	155
Balanserad kapitalförändring	not 22	1 344 439	1 213 856
Kapitalförändring enligt resultaträkningen	not 9	123 468	130 582
Summa myndighetskapital		1 468 062	1 344 594
<i>Avsättningar</i>			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	not 23	5 731	6 436
Övriga avsättningar	not 24	17 037	15 639
Summa avsättningar		22 768	22 075
<i>Skulder m.m.</i>			
Lån i Riksgälden	not 25	534 920	570 849
Räntekontokredit i Riksgälden	not 26	-	-
Kortfristiga skulder till andra myndigheter		75 085	90 901
Leverantörsskulder		197 489	125 384
Övriga kortfristiga skulder	not 27	119 910	98 734
Summa skulder m.m.		927 404	885 867
<i>Periodavgränsningsposter</i>			
Upplupna kostnader	not 28	215 472	251 532
Oförbrukade bidrag		-181	559
Övriga förutbetalda intäkter		1 036	2 253
Summa periodavgränsningsposter		216 326	254 344
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		2 634 560	2 506 880
<i>Ansvarsförbindelser</i>		Inga	Inga

7.3 Anslagsredovisning

Belopp i tkr

Anslag	Ingående överföringsbelopp	Årets tilldelning enligt RB	Omdisponerade anslagsbelopp	Indragning	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överföringsbelopp
Utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård							
1:8 ap.1 Supermiljöbilspremie – del till Transportstyrelsen	30	489 000			489 030	-347 966	141 063
Utgiftsområde 22 Kommunikationer							
1:11 ap.5 Trängselskatt – Admin – del till Transportstyrelsen	74 572	128 000	-82 572		120 000	-103 305	16 695
1:12 ap.3 Transportstyrelsen – avgiftsbelagd verksamhet	68 452	1 500 699		-23 909	1 545 243	-1 551 895	-6 652
1:12 ap.4 Transportstyrelsen – skattefinansierad verksamhet	42 108	541 906		-26 052	557 962	-523 474	34 487
1:14 ap.6 Trängselskatt i Göteborg – del till Transportstyrelsen	79 449	157 000	-79 449		157 000	-129 638	27 362
Summa	264 611	2 816 605	-162 021	-49 961	2 869 234	-2 656 279	212 955

Kommentarer

Transportstyrelsen har ett anslag för supermiljöbilspremie för utbetalning av bidrag till de som har förvärvat en ny supermiljöbil. I november gav regeringen oss ett ökat utrymme med 180 miljoner kronor genom tilläggsbeslut. Vid årsskiftet återstod 141 miljoner kronor av anslaget och det fanns 855 fordon som var berättigade till supermiljöbilspremie men inte hade fått den på grund av den administrativa hanteringen som är tidskrävande. Premierna för dessa fordon uppgår till maximalt 23 374 tkr och belastar 2017 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

Anslagsposten får användas för sådana förvaltningsutgifter hos Transportstyrelsen som täcks av avgifter som redovisas brutto på statens budget.

1:12 ap 4 Transportstyrelsen – skattefinansierad verksamhet

Anslagsposten 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 tkr

Inkomsttitel	Beräknat belopp	Inkomster
2511 036 - Expeditions- och ansökningsavgifter		297
2534 004 - Avgifter för körkort och motorfordon		23 546
2534 005 - Avgifter för järnvägsområdet	67 975	53 971
2534 006 - Avgifter för luftfartsområdet	219 859	226 048
2534 007 - Avgifter för sjöfartsområdet	72 158	79 037
2534 008 - Avgifter för vägtrafikområdet	1 002 967	930 893
2624 002 - Inkomster av uppörd av felparkeringsavgifter		67 842
2711 006 - Restavgifter och dröjsmålsavgifter		78 488
2714 322 - Överlastavgift		5 285
2714 323 - Avgift vid överträdelser av kör- och vilotider		23 596
2714 324 - Avgift vid överträdelser av regler om cabotage		245
9341 017 - Stämpelskatt		2 854
9461 012 - Fordonsskatt		13 296 070
9461 022 - Saluvagnsskatt		8 616
9462 014 - Vägavgifter		621 577
9463 011 - Trängselskatt, Göteborg		951 250
9463 012 - Trängselskatt, Stockholm		1 439 431
9463 031 - Trängselskattetillegg, Göteborg		61 406
9463 032 - Trängselskattetillegg, Stockholm		98 442
Summa	1 362 959	17 968 892

Kommentarer till väsentliga avvikelser

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

7.5 Finansieringsanalys

Belopp i tkr		2016	2015
DRIFT			
Kostnader	not 29	-2 412 687	-2 283 623
Finansiering av drift			
Intäkter av anslag		2 308 313	2 191 593
Intäkter av avgifter och andra ersättningar		260 259	268 552
Intäkter av bidrag		11 579	16 810
Övriga intäkter		3 461	2 435
Summa medel som tillförts för finansiering av drift	not 30	2 583 612	2 479 390
Ökning(-)/minskning(+) av lager		-585	-2 299
Ökning(-)/minskning(+) av kortfristiga fordringar	not 31	-6 407	22 538
Ökning(+)/minskning(-) av kortfristiga skulder	not 32	86 869	-53 551
Omklassificering från periodavgränsningsposter till avsättningar		-	13 548
KASSAFLÖDE FRÅN DRIFT		250 803	176 003
INVESTERINGAR			
Investeringar i materiella tillgångar		-26 821	-40 882
Investeringar i immateriella tillgångar		-160 062	-142 372
Summa investeringsutgifter		-186 883	-183 254
Finansiering av investeringar			
Lån från Riksgälden		157 890	167 656
- amorteringar		-193 819	-200 276
Försäljning av anläggningstillgångar		11 555	18 371
Tillförda driftmedel (inkl bidrag)		27 826	19 463
Summa medel som tillförts för finansiering av investeringar		3 452	5 213
KASSAFLÖDE TILL INVESTERINGAR		-183 431	-178 041
UPPBÖRDSVERKSAMHET			
Intäkter som inte disponeras av myndigheten		1 489 247	1 626 979
Intäkter av uppbörd		16 691 623	15 793 072
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder	not 33	-237 098	-165 281
Inbetalningar i uppbördsverksamhet		17 943 771	17 254 770
Medel som tillförts statsbudgeten från uppbördsverksamhet		-17 968 892	-17 260 447
KASSAFLÖDE TILL UPPBÖRDSVERKSAMHET		-25 121	-5 677
TRANSFERERINGSVERKSAMHET			
Lämnade bidrag		-1 213 955	-1 157 154
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder	not 34	-26 571	54 026
Utbetalningar i transfereringsverksamhet		-1 240 526	-1 103 128
Finansiering av transfereringsverksamhet			
Medel som tillförts från statsbudgeten för finansiering av bidrag		347 966	346 970
Medel som erhållits från andra myndigheter för finansiering av bidrag		1 958	2 019
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag		783 468	772 650
Summa medel som tillförts för finansiering av transfereringsverksamhet		1 133 392	1 121 640
KASSAFLÖDE TILL/FRÅN TRANSFERERINGSVERKSAMHET		-107 135	18 512
FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL		-64 884	10 797
SPECIFIKATION AV FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL			
Likvida medel vid årets början		450 694	439 896
Ökning(+)/minskning(-)av tillgodohavande Riksgälden		-276 765	124 378
Ökning(+)/minskning(-) av avräkning med statsverket		211 881	-113 581
Summa förändring av likvida medel		-64 884	10 797
Likvida medel vid periodens slut		385 810	450 694

7.6 Sammanställning av väsentliga uppgifter

Låneramar	2016	2015	2014	2013	2012
Beviljad låneram (enl. 7 kap. 1 § budgetlagen)	650 000	785 000	785 000	400 000	300 000
Utnyttjad låneram (vid räkenskapsårets slut)	534 920	570 849	603 469	332 073	214 413
Låneram investeringar, Övrig kreditram (enl. 7 kap. 6 § budgetlagen)	-	-	-	372 000	450 000
Utnyttjad låneram (vid räkenskapsårets slut)	-	-	-	332 788	321 293
Kontokrediter hos Riksgälden					
Beviljad räntekontokredit (enl. 7 kap. 4 § budgetlagen)	50 000	100 000	100 000	100 000	100 000
Max utnyttjad räntekontokredit under året	ej nyttjad	ej nyttjad	ej nyttjad	ej nyttjad	ej nyttjad
Räntekonto					
Ränteintäkter	3 000	1 494	2 747	5 746	6 116
Räntekostnader	2 674	1 610	3 788	6 730	7 251
Avgiftsintäkter som disponeras					
Utfall	1 044 199	1 041 923	1 079 036	995 128	1 007 408
Varav offentligrättsliga avgifter och uppdragsverksamhet	1 039 371	1 037 352	1 075 056	987 179	992 570
Budget	1 083 892	1 105 037	960 967	1 103 198	941 968
Avgiftsintäkter som inte disponeras					
Utfall	1 489 247	1 626 979	1 675 152	1 699 580	1 684 505
Varav offentligrättsliga avgifter	1 313 792	1 452 984	1 516 017	1 558 787	1 548 188
Budget	1 362 959	1 557 418	1 553 825	1 652 542	1 529 231
Anslagskredit					
Beviljad	89 778	91 000	69 445	150 111	120 259
Utnyttjad	6 652	-	-	-	-
Anslagssparande	212 955	264 611	195 092	473 242	371 732
Personal					
Årsarbetskrafter	1 902	1 801	1 804	1 740	1 614
Medeltal anställda	1 937	1 855	1 893	1 811	1 716
Driftkostnad per årsarbetskraft	1 268	1 265	1 289	1 288	1 359
Kapitalförändring					
Årets kapitalförändring	123 468	130 582	74 916	756 039	54 985
Balanserad kapitalförändring	1 344 439	1 213 856	1 138 940	382 901	327 916

7.7 Tilläggsuppgifter och noter

7.7.1 Redovisningsprinciper

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

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

Brytdatum den 5 januari 2017 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 1 000 000 kronor och för inköpta immateriella anläggningstillgångar tillämpas ett halvt basbelopp som gräns. Materiella tillgångar som har ett anskaffningsvärde om minst ett halvt prisbasbelopp redovisas som anläggningstillgång. Utöver beloppsgränserna ska dessutom den beräknade ekonomiska livslängden uppgå till lägst 3 år. Objekt som utgör en fungerande enhet och uppfyller ovanstående kriterier klassificeras som anläggningstillgångar. Avskrivning sker från och med den månad anskaffningen kan tas i bruk.

Anläggningstillgångar under uppförande i hyrda lokaler redovisas under posten förbättringsutgifter på annans fastighet.

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

Tillämpade avskrivningstider:

3 år	Pc och pc-kringutrustning
	Kontorsutrustning

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

En avvikelse från redovisningsprincipen för immateriella anläggningstillgångar har skett eftersom 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 82 procent.

Uppbördsfordringar avseende trängselskatt som förfallit med mer än 90 dagar bedöms vara osäkra till 94 procent.

Uppbördsfordringar avseende vägavgift som förfallit med mer än 60 dagar bedöms vara osäkra till 81 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

Styrelse förordnad fr.o.m. 2016-07-01

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr) 2016
Mikael Ahlström Egen företagare	<ul style="list-style-type: none"> - Ordförande i Sprout Park AB - Ordförande i Britny Communication AB - Ordförande i The Park AB - Ordförande i The Park Sveavägen AB - Ordförande i Summer Design AB - Ordförande i Britny Sound AB - Ordförande i Sprout Advance AB - Ordförande i SUP46 AB - Ordförande i Dream Troopers AB - Ledamot i Hyper Island Capital AB 	35 000
Rolf Annerberg , ordförande Särskild utredare i Regeringskansliet	Inga övriga uppdrag	87 500
Helena Dyrssen VD och seniorkonsult på Nordic Public Affairs	<ul style="list-style-type: none"> - Ledamot i insynsrådet för Bolagsverket - t.o.m. början av december 2016 - Ledamot i insynsrådet för Ekonomistyrningsverket - t.o.m. början av december 2016 	35 000
Andrea Femrell VD på Näringslivets Regelnämnd	<ul style="list-style-type: none"> - Ledamot/VD i NNR Services AB - Ledamot i Stockholm Globe Arena Fastigheter - Ledamot i insynsrådet för Bolagsverket 	35 000
Elvy Söderström F.d. kommunalråd	<ul style="list-style-type: none"> - Styrelseledamot i SP Processum - Ordförande i Norrtåg AB - Styrelseledamot i Almi Företagspartner Mitt AB - t.o.m. november 2016 - Styrelseledamot i Strukturfondspartnerskapet i Mellersta Norrland - Ledamot i insynsrådet i Länsstyrelsen Västernorrland - Ordförande i Transit AB:s ägarråd 	17 500

Johan Trouvé fr.o.m. 2016-07-01 VD för Västsvenska Handelskammaren	- Ledamot i insynsrådet i Länsstyrelsen Västra Götaland - Ledamot i Svevia, t.o.m. mars 2016 - Ledamot i VTI, t.o.m. april 2016 - Ordförande i Gullmarsstrand Hotell & Konferens - Ledamot i stiftelsen Svenska Mässan - Ledamot i stiftelsen Korsvägen (Universeum Science Park)	17 500
<i>Ledamöter vars förordnande upphört under 2016</i>		
Jonas Eliasson t.o.m. 2016-01-13 Professor, KTH	Inga övriga uppdrag	-
Ann-Katrin Berglund t.o.m. 2016-06-30 Utredningschef vid Statskontoret	Inga övriga uppdrag	17 500
Anna Grönlund t.o.m. 2016-06-30 Branschchef på Sveriges Bussföretag	Inga övriga uppdrag	17 500

7.7.4 Ledande befattningshavare

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr) 2016
Maria Ågren Generaldirektör Transportstyrelsen t.o.m. 2017-01-18	- Vice ordförande i styrelsen för Arbetsgivarverket - Ledamot i insynsrådet för Havs- och vattenmyndigheten - Ledamot i Styrelsen för Luleå Tekniska universitet - Ledamot i styrelsen för IVL	1 435 889
Jonas Bjelfvenstam Vikarierande generaldirektör Transportstyrelsen fr.o.m. 2017-01-19	- Ledamot i styrelsen för Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)	-

7.7.5 Noter

Belopp i tusen kronor. Summeringar och avrundningar enligt rapporteringen i Hermes. Differenser kan härmed uppstå vid summering av olika avsnitt.

Siffrorna inom parentes i löpande text avser år 2015. 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 3 018 tkr (2 982 tkr) intäkter enligt 4 § avgiftsförordningen.

Not 2 Kostnader för personal	2016	2015
Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	804 863	756 257
<i>varav styrelse och ej anställd personal</i>	1 978	1 769
Sociala avgifter	388 171	355 749
<i>varav styrelse och ej anställd personal</i>	356	408
Övriga personalkostnader	2 810	2 106
<i>varav styrelse och ej anställd personal</i>	48	52
	1 195 844	1 114 112

Not 3 Övriga driftkostnader	2016	2015
Reparationer och underhåll	26 174	21 139
Offentligrättsliga avgifter, skatter, kundförluster m.m.	1 994	2 458
Resor, representation, information	52 260	47 127
Medlemsavgifter	122 953	126 601
Inköp av varor	155 786	159 990
Köp av tjänster	763 776	714 821
	1 122 942	1 072 135

Medlemsavgifter består huvudsakligen av Sveriges medlemsavgift i Eurocontrol.

Not 4 Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras	2016	2015
Offentligrättsliga avgifter	1 316 134	1 465 818
Förluster avseende offentligrättsliga avgifter	-2 479	-12 917
Andra ersättningar	175 455	173 996
Ränteintäkter	136	83
	1 489 247	1 626 979

Not 5 Saldo uppbörd	2016	2015
Återföring av föregående års periodiserade skatter	-1 133 548	-973 943
Periodiserade trängselskatter	644 660	427 526
Periodiserade fordonsskatter	675 197	679 914
Periodiserade vägavgifter	25 668	26 108
	211 977	159 604

Not 6 Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag	2016	2015
Gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS)	721 286	712 174
Communication, Navigation, Surveillance (CNS)	62 108	60 428
	783 393	772 602
Not 7 Lämnade bidrag	2016	2015
Lämnade bidrag avser:		
Supermiljöbilspremie	347 966	346 970
Prediktering av trötthetssymptom	530	225
Bidrag till krisberedskap	1 428	1 794
Flygplatsers kostnader, gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS)	801 923	747 736
Flygplatsers kostnader, Communication, Navigation, Surveillance (CNS)	62 108	60 428
	1 213 955	1 157 154
Not 8 Saldo transfereringar		
Saldo transfereringar -80 563 tkr (-35 514 tkr) består i sin helhet till resultat av gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage. Under-/övertäckningen regleras genom avgiftssättning.		
Not 9 Kapitalförändring enligt resultaträkningen	2016	2015
<i>Avgiftsfinansierad verksamhet</i>		
Överskott undervägsavgifter	21 722	16 827
Över-/Underskott gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage	-80 563	-35 514
	-58 841	-18 687
<i>Uppdragsfinansierad verksamhet</i>		
Överskott i uppdragsverksamheten	-29 668	-10 335
	-29 668	-10 335
<i>Uppbörd</i>		
Periodiserade skatter	211 977	159 604
	211 977	159 604
	123 468	130 582

Not 10 Balanserade utgifter för utveckling	2016-12-31	2015-12-31
Ingående anskaffningsvärde	884 953	753 180
Årets anskaffningar	122 173	137 663
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-15 557	-5 890
Utgående anskaffningsvärde	991 569	884 953
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-509 665	-352 400
Årets avskrivningar	-146 756	-145 808
Årets nedskrivningar	-4 418	-16 134
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	15 557	4 677
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-645 283	-509 665
Bokfört värde	346 287	375 288
Nedskrivningar på 4 418 tkr har gjorts 2016 med anledning av att projekt omvärderats och i stället kostnadsförts.		
Posterna årets utrangeringar förklaras av försäljning av fullt avskrivna immateriella anläggningstillgångar.		
Not 11 Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	2016-12-31	2015-12-31
Ingående anskaffningsvärde	15 464	16 856
Årets anskaffningar	3 067	665
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-665	-2 057
Utgående anskaffningsvärde	17 866	15 464
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-14 607	-15 365
Årets avskrivningar	-636	-502
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	211	1 260
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-15 033	-14 607
Bokfört värde	2 833	857
Posterna årets utrangeringar förklaras av försäljning av licenser till ett värde av 455 tkr.		
Not 12 Pågående immateriella anläggningstillgångar	2016-12-31	2015-12-31
Ingående anskaffningsvärde	103 600	119 019
Årets anskaffningar	156 995	91 625
Årets färdigställda anläggningar	-122 173	-87 582
Återförda IB-värden	-27 826	-19 463
Utgående anskaffningsvärde	110 596	103 600
Bokfört värde	110 596	103 600

Not 13 Förbättringsutgifter på annans fastighet	2016-12-31	2015-12-31
Ingående anskaffningsvärde	31 948	22 050
Årets anskaffningar	5 088	9 847
Tillgångar under uppförande	-407	407
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-	-356
Utgående anskaffningsvärde	36 629	31 948
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-17 307	-12 805
Årets avskrivningar	-4 844	-4 858
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	-	356
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-22 151	-17 307
Bokfört värde	14 478	14 641
Not 14 Maskiner, inventarier, installationer m.m.	2016-12-31	2015-12-31
Ingående anskaffningsvärde	136 509	190 090
Årets anskaffningar	21 977	36 494
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-31 945	-90 076
Utgående anskaffningsvärde	126 541	136 509
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-80 843	-128 063
Årets avskrivningar	-20 521	-25 807
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	19 842	73 026
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-81 522	-80 843
Bokfört värde	45 019	55 666
Posterna årets utrangeringar förklaras till största delen av försäljning av it-utrustning till ett värde av 11 289 tkr.		
Not 15 Pågående nyanläggningar	2016-12-31	2015-12-31
Ingående anskaffningsvärde	133	5 999
Årets anskaffningar	9 836	24 879
Årets färdigställda anläggningar	-9 673	-30 746
Utgående anskaffningsvärde	295	133
Not 16 Varulager och förråd		
Varulager och förråd har ökat med 585 tkr. Råkort redovisas från och med maj 2015 som lager. Tidigare har dessa kostnader redovisats som förutbetalda kostnader.		
Not 17 Kundfordringar	2016-12-31	2015-12-31
<i>Kundfordringar</i>		
Fakturerade	165 330	146 852
Aviserade	66 952	55 382
<i>Avgår</i>		
Uppbördsfordringar, avgifter	-76 032	-63 107
Osäkra kundfordringar	-18 577	-17 079
	137 673	122 048
Årets kostnad för befarade kundförluster uppgår till 2 266 tkr (13 371 tkr) och årets kostnad för konstaterade kundförluster uppgår till 4 009 tkr (238 tkr).		

Not 18 Fordringar hos andra myndigheter	2016-12-31	2015-12-31
Kundfordringar hos andra myndigheter	4 010	3 198
Fordran ingående mervärdesskatt	69 392	48 062
	73 401	51 260

Not 19 Övriga fordringar	2016-12-31	2015-12-31
<i>Uppbörd</i>		
Uppbördsfordringar, avgifter	76 032	63 107
Osäkra uppbördsfordringar, avgifter	-28 101	-27 276
Uppbördsfordringar, trängselskatter	633 467	477 249
Osäkra uppbördsfordringar, trängselskatter	-226 127	-196 844
Uppbördsfordringar, fordonskatter	1 012 966	971 103
Osäkra uppbördsfordringar, fordonskatter	-337 769	-291 189
Uppbördsfordringar, vägavgifter	29 524	29 843
Osäkra uppbördsfordringar, vägavgifter	-3 857	-3 736
Eurocontrol, fakturerade avgifter	22 919	22 279
Eurocontrol, avräkning	-22 919	-22 279
Övrigt	4 470	10 542
	1 160 606	1 032 801

Eurocontrol, avräkning avser åren 2009–2016. Regleras genom avgiftssättning.
Negativ fordran har omförts till skuld.

Not 20 Periodavgränsningsposter	2016-12-31	2015-12-31
<i>Förutbetalda kostnader, drift</i>		
Meeteringavtal Unisys	-	31 064
Medlemsavgifter	32 008	27 916
Hyror	18 279	16 326
Övrigt	17 365	15 794
	67 652	91 101
<i>Upplupna övriga intäkter</i>		
Drift		
Eurocontrol	17 000	17 000
Tjänsteförsäljning m.m.	10 831	10 655
Uppbörd		
Avgifter som ej disponeras	6 443	8 841
Trängselskatt	237 321	147 120
Transfereringar:		
Gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS)	15 432	22 878
	287 026	206 494
Summa periodavgränsningsposter	354 679	297 595

Samtliga kostnader avseende meeteringavtal Unisys är tagna 2016 i samband med stordatormigreringen.

Not 21 Avräkning med statsverket	2016-12-31	2015-12-31
<i>Uppbörd</i>		
Ingående balans	4 102	41 175
Redovisat mot inkomsttitel	-17 968 892	-17 260 447
Uppbördsmedel som betalats till icke räntebärande flöde	17 971 601	17 223 373
Medel från räntekonto som tillförts inkomsttitel		
Fordringar/skulder avseende uppbörd	6 811	4 102
<i>Anslag i icke räntebärande flöde</i>		
Ingående balans	0	0
Redovisat mot anslag	347 966	346 970
Medel hänförliga till transfereringar mm som betalats till icke räntebärande flöde	-347 966	-346 970
Fordringar/skulder avseende anslag i icke räntebärande flöde	0	0
<i>Anslag i räntebärande flöde</i>		
Ingående balans	-264 582	-194 372
Redovisat mot anslag	2 308 313	2 191 593
Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-2 319 605	-2 323 977
Återbetalning av anslagsmedel	203 982	62 174
Skulder avseende anslag i räntebärande flöde	-71 892	-264 582
<i>Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto i Riksbanken</i>		
Ingående balans	-9 771	-3 474
Inbetalningar i icke räntebärande flöde	20 090 787	19 290 906
Utbetalningar i icke räntebärande flöde	-2 450 670	-2 420 801
Betalningar hänförliga till anslag och inkomsttitlar	-17 623 635	-16 876 403
Saldo	6 711	-9 771
<i>Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto i Riksbanken</i>	6 711	-9 771
Saldo avräkning med statsverket	-58 370	-270 251

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 2015	155	128 054	111 859	973 944	130 582	1 344 594
Rättelse/ändr. princip						0
A Ingående balans 2016	155	128 054	111 859	973 944	130 582	1 344 594
Föregående års kapitalförändring		-18 687	-10 335	159 604	-130 582	0
Årets kapitalförändring					123 468	123 468
B Summa årets förändring		-18 687	-10 335	159 604	-7 114	123 468
C Utgående balans 2016	155	109 367	101 524	1 133 548	123 468	1 468 062

Not 23 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	2016-12-31	2015-12-31
Ingående avsättning	6 436	9 390
Årets pensionskostnad	1 740	-936
Årets pensionsutbetalningar	-2 445	-2 018
Utgående avsättning	5 731	6 436
Avser pensionsförpliktelser som Transportstyrelsen svarar för genom individuella överenskommelser om delpensioner och pensionsersättningar. 2015 års negativa pensionskostnad innehåller en återföring av tidigare avsättning.		
Not 24 Övriga avsättningar	2016-12-31	2015-12-31
Ingående avsättning	15 639	3 660
Omfört från periodavgränsningsposter	-	13 548
Årets avsättning	2 400	2 285
Årets upplösning	-1 002	-3 854
Utgående avsättning	17 037	15 639
Avser till sin helhet avsättningar till lokala omställningsmedel. Ca 2 mnkr bedöms upplösas under 2017.		
Not 25 Lån i Riksgälden	2016-12-31	2015-12-31
Ingående balans	570 849	603 469
Under året upptagna lån	157 890	167 656
Årets amorteringar	-193 819	-200 276
	534 920	570 849
Beviljad låneram	650 000	785 000
Not 26 Räntekontokredit i Riksgälden	2016-12-31	2015-12-31
Beviljad kreditram	50 000	100 000
Räntekontokrediten i Riksgälden har ej nyttjats under 2016.	-	-
Not 27 Övriga skulder	2016-12-31	2015-12-31
<i>Drift</i>		
Innehållen skatt för egen personal	20 051	18 414
Övrigt *	21 462	16 976
<i>Uppbörd</i>		
Avgifter som ej disponeras		
- körkortsavgifter *	16 147	15 522
- felparkeringsavgifter	39 699	31 898
- yrkestrafikavgifter	3 183	2 056
Skatter		
- trängselskatter	15 904	9 969
Oplacerade medel	3 463	3 900
	119 910	98 734

Inbetalda uppbördsmedel kommer att tillföras inkomsttitel alternativt betalas vidare.

* Jämförelseåret har rättats med 785 tkr mellan posterna Drift övrigt och Uppbörd körkortsavgifter på grund av en felaktig klassificering.

Not 28 Periodavgränsningsposter	2016-12-31	2015-12-31
<i>Upplupna kostnader</i>		
Drift		
Upplupna löneskulder inkl. sociala avgifter	15 847	10 268
Upplupna semesterlöner inkl. sociala avgifter	84 984	81 517
Utlägg och skattefria ersättningar	1 261	782
Köpta tjänster m.m.	19 454	33 038
Transfereringar		
Flygplatsers kostnader, Gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS)	93 926	125 928
	215 472	251 532
<i>Oförbrukade bidrag</i>		
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	-187	518
Övriga	6	41
	-181	559
<i>Förutbetalda intäkter</i>		
Uppbörd		
Avgifter som ej disponeras	1 036	2 253
	1 036	2 253
Summa periodavgränsningsposter	216 326	254 344
Oförbrukade bidrag är planerade att användas under 2017.		
Not 29 Finansieringsanalys, kostnader	2016	2015
Kostnader enligt resultaträkningen	-2 592 105	-2 473 623
Justering:		
Årets förändringar av avsättningar	693	-4 522
Realisationsförluster	1 549	1 415
Årets avskrivningskostnader	177 176	193 108
	-2 412 687	-2 283 623
Not 30 Finansieringsanalys, intäkter	2016	2015
Summa medel som tillförts för finansiering av drift	2 584 159	2 480 115
Justering:		
Reavinst vid försäljning av anläggningstillgångar	-546	-725
	2 583 612	2 479 390
Not 31 Kortfristiga fordringar, finansieringsanalys	2016	2015
Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB	1 503 704	1 359 886
Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB	-1 726 359	-1 503 704
Justering årets förändring:		
Fordringar uppbörd, avgifter	12 099	17 642
Fordringar uppbörd, skatter	121 777	143 564
Upplupna intäkter, skatter	90 200	16 040
Upplupna intäkter, avgifter som ej disponeras	-2 398	-4 329
Upplupna intäkter, GAS	-7 446	-6 887
Befarade kundförluster GAS	2 016	325
Förändring under året	-6 407	22 538

Not 32 Kortfristiga skulder, finansieringsanalys	2016	2015
Skulder m.m. och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB	-1 140 211	-1 171 283
Skulder m.m. och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB	1 143 730	1 140 211
Justering årets förändring:		
Lån i Riksgälden	35 929	32 621
Övriga skulder, uppbörd	15 420	-8 101
Upplupna kostnader GAS, transfereringar	32 001	-47 464
Förutbetalda intäkter, avgifter som ej disponeras	-	465
	86 869	-53 551
Not 33 Kortfristiga fordringar och skulder, uppbörd	2016	2015
Årets förändring:		
Aviserade avgifter	-12 099	-17 642
Aviserade skatter	-121 777	-143 564
Upplupna intäkter, avgifter som ej disponeras	2 398	4 329
upplupna intäkter, skatter	-90 200	-16 040
	-221 678	-172 917
Årets förändring:		
Övriga skulder, uppbörd	-15 420	8 101
Förutbetalda intäkter	-	-465
	-15 420	7 637
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder, uppbörd	-237 098	-165 281
Not 34 Kortfristiga fordringar och skulder, transfereringar	2016	2015
Årets förändring:		
Upplupna intäkter, GAS	7 446	6 887
Osäkra kundfordringar, GAS	-2 016	-325
	5 430	6 562
Årets förändring:		
Upplupna kostnader, GAS	-32 001	47 464
	-32 001	47 464
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder, transfereringar	-26 571	54 026

7.8 Underskrift

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

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

Rolf Annerberg
Ordförande

Mikael Ahlström

Helena Dyrssen

Andrea Femrell

Elvy Söderström

Johan Trouvé

Jonas Bjelfvenstam
Vikarierande generaldirektör

Norrköping den 17 februari 2017.

transportstyrelsen.se
0771-503 503