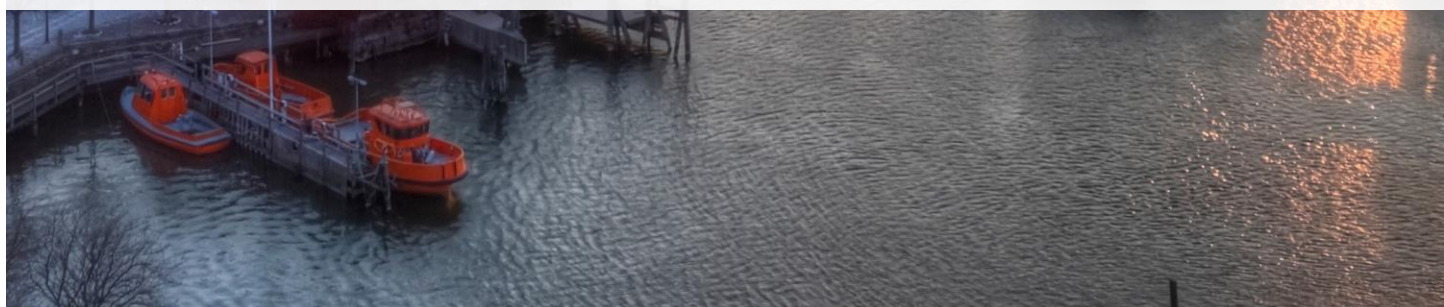


TSG
2023-271

ÅRSREDOVISNING 2022



Transportstyrelsen

Årsredovisningen finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats
www.transportstyrelsen.se

TSG-2023-271
Februari 2023

Innehåll

1	GENERALDIREKTÖREN HAR ORDET	6
2	TRANSPORTSTYRELSENS UPPDRAG.....	9
2.1	Transportpolitiska målen.....	9
3	RESULTATREDOVISNING.....	11
3.1	Inledning	11
3.2	Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse	15
3.3	Regelgivning	39
3.3.1	Verksamhetens utveckling	39
3.3.2	Trafikslagsövergripande	40
3.3.3	Spårtrafik	41
3.3.4	Luftfart	42
3.3.5	Sjöfart	44
3.3.6	Vägtrafik	46
3.4	Tillståndsprövning.....	48
3.4.1	Verksamhetens utveckling	49
3.4.2	Spårtrafik	49
3.4.3	Luftfart	50
3.4.4	Sjöfart	54
3.4.5	Vägtrafik	56
3.5	Tillsyn.....	61
3.5.1	Verksamhetens utveckling	61
3.5.2	Trafikslagsövergripande	61
3.5.3	Spårtrafik	63
3.5.4	Luftfart	64
3.5.5	Sjöfart	66
3.5.6	Vägtrafik	67
3.6	Registerhållning	71
3.6.1	Verksamhetens utveckling	71
3.6.2	Spårtrafik	71
3.6.3	Luftfart	72
3.6.4	Sjöfart	73
3.6.5	Vägtrafik	73
3.7	Redovisning av avgiftsbelagd verksamhet	80
3.7.1	Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna disponeras	81
3.7.2	Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna ej disponeras.....	82
3.7.3	Övrig återrapporering av avgiftsbelagd verksamhet	86
3.8	Uppföljning av investeringsbudget.....	88
3.9	Medarbetare och kompetens	89
3.9.1	Anställda och personalomsättning	91
3.9.2	Sjukfrånvaro	93
3.10	Övrig återrapporering.....	94

3.10.1	Marknadsövervakning	94
3.10.2	Forskning och innovation	98
3.10.3	Rapportering till strategi för systematisk uppföljning av funktionshinderspolitiken 2021–2031	100
3.10.4	Arbetet med jämställdhetsintegrering	102
3.10.5	Transportstyrelsens totalförsvvarsarbete – redovisning av medel för civilt försvar.....	103
3.10.6	Förberedelser inför att Sverige väntas bli tillverkarland för elflygplan	105
3.10.7	Arbetet med att öka tillsynen av vägtransportbranschens regelefterlevnad.....	106
3.10.8	Sammanställning av regeringsuppdrag.....	106
4	FINANSIELL REDOVISNING.....	110
4.1	Resultaträkning	112
4.2	Balansräkning	113
4.3	Anslagsredovisning.....	115
4.3.1	Villkor för anslag	115
4.4	Redovisning mot inkomstitel	116
4.5	Finansieringsanalys	118
4.6	Sammanställning av väsentliga uppgifter	119
4.7	Tilläggsuppgifter och noter	120
4.7.1	Redovisningsprinciper	120
4.7.2	Förändrade redovisningsprinciper i uppbördsverksamheten ..	120
4.7.3	Värderingsprinciper	120
4.7.4	Styrelsen.....	122
4.7.5	Ledande befattningshavare.....	123
4.7.6	Noter.....	123
5	INTERN STYRNING OCH KONTROLL.....	135
5.1	Transportstyrelsens process för intern styrning och kontroll samt underlag för bedömning.....	135
5.2	Intern miljö och riskhantering.....	136
5.3	Identifierade förbättringsområden.....	136
5.3.1	Redovisning av uppbördsfordringar	136
5.3.2	Styrning och kontroll inom informationssäkerhet	137
5.3.3	Avgiftshantering.....	138
5.3.4	Styrning och leveransförmåga.....	138
5.4	Samlad bedömning.....	139
6	UNDERSKRIFTER	141



Generaldirektören har ordet

1 Generaldirektören har ordet



Under 2022 har Transportstyrelsen på olika sätt påverkats av det säkerhetspolitiska läget och Rysslands invasion av Ukraina. På myndigheten har vi vidtagit olika åtgärder för att stärka robustheten i vår ledningsförmåga och förbättra våra förutsättningar att klara våra uppgifter i krissituationer. Det nya beredskapssystemet i Sverige har också inneburit att vi söker delvis nya arbetssätt för att kunna samarbeta med flera olika myndigheter och aktörer vid en kris eller i höjd beredskap. På förfrågan från Försvarsmakten och tillsammans med LfV har Transportstyrelsen påbörjat arbetet med att se över förutsättningarna för nyttjandet av det svenska luftrummet vid ett Nato-medlemskap.

Sedan våren 2022 gäller krav om förarbevis för att framföra vattenskoter. Intresset för att skaffa förarbevis har varit långt över förväntan. Mer än 100 000 ansökningar godkändes under 2022. Vi räknar med fortsatt högt tryck även under våren 2023.

En annan fråga som vi haft ljus på i år är regler för A-traktorer. I november presenterade Transportstyrelsen förslag på ett antal åtgärder för ökad trafiksäkerhet för A-traktorer. Några exempel är krav på bilbälte och vinterdäck, en tydlig gräns för antal passagerare och regelskärpningar för att hindra manipulering.

Transportstyrelsen har även fortsatt att prioritera säkerhetsarbetet vid flygning med fallskärmshoppare efter de två tragiska dödsolyckorna 2019 och 2021. Arbetet har bland annat bestått i utbildning för hoppare kring massa, balans, lastning och förflyttning i flygplan liksom säkerhetsutbildning för piloter som flyger fallskärmshoppare. Vi har även påbörjat handläggningen av en ansökan från ett företag om att bli tillverkare av elflygplan. Flygplanet, som är under utveckling, ska användas för kommersiella passagerartransporter.

På järnvägsområdet har Transportstyrelsen beslutat om ett föreläggande mot Trafikverket, eftersom de inte har levt upp till kraven som ställs på planeringen av tågtrafiken.

Riksrevisionen har granskat Transportstyrelsens tillsynsverksamhet och konstaterar att Transportstyrelsen bedriver tillsyn inom ett hundratal områden inom luftfart, sjöfart, väg och spårtrafik. Målet med tillsynen är generellt att upprätthålla trafiksäkerhet, minska miljöpåverkan och värna välfungerande marknader inom transportsektorn. Riksrevisionen bedömer att det finns brister i styrningen, bland annat en avsaknad av en

prioriteringsmetod som kan säkerställa att det är den tillsyn som ger mest nytta som genomförs. Vi välkomnar granskningen, och tar i allt väsentligt till oss rekommendationerna i det fortsatta arbetet.

Transportstyrelsen är mitt i en digital förändring med uppdraget att framtidssäkra och modernisera samhällsviktiga system. Vi ska bland annat bygga ett nytt, modernt och robust vägtrafikregister som måste vara tillgängligt dygnet runt och året om. Under 2022 lade vi fast strukturer och principer för förändringen, som kommer att pågå många år framåt.

Ett annat – mer konkret – exempel på den digitala utvecklingen är att våra digitala utskick har ökat från 39 till 53 procent sedan 2021.

För att stärka myndighetens position som en attraktiv arbetsgivare och tydliggöra arbetsgivarvarumärket har ett nytt kommunikationskoncept tagits fram: På Transportstyrelsen spelar du roll! Med ord och bild lyfter vi fram att myndigheten har ett samhällsviktigt uppdrag, att vi är viktiga för varandra och att det finns en positiv lagkänsla. Allt vi gör spelar roll när vi tillsammans möjliggör morgondagens resor och transporter – för samhället, för teamet och för medarbetaren.

Jonas Bjelfvenstam, generaldirektör





Transportstyrelsens uppdrag

2 Transportstyrelsens uppdrag

Transportstyrelsens huvuduppgifter 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.

Som en följd av den omfattande registerhållningen inom vägtrafikområdet ansvarar myndigheten även för uppbörd av bland annat fordons- och trängselskatter för Skatteverkets räkning.

2.1 Transportpolitiska målen

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

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

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

3

Resultatredovisning



3 Resultatredovisning

3.1 Inledning

Resultatredovisningens innehåll

Transportstyrelsens resultatredovisning utgår från kraven i förordning (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, uppgifter i Transportstyrelsens instruktion samt de mål och återrapporteringskrav som anges i myndighetens regleringsbrev för budgetåret 2022.

Resultatredovisningen består av följande:

- Bedömning av bidrag till transportpolitiska mål inom ett antal utvalda områden
- Redovisning av kostnader inom Transportstyrelsens huvuduppgifter uppdelat på trafikslagen järnväg, luftfart, sjöfart och vägtrafik
- Redovisning av insatser inom Transportstyrelsens huvuduppgifter uppdelat på trafikslagen järnväg, luftfart, sjöfart och vägtrafik
- Redovisning av antal, totalkostnader och styckkostnader inom ärendeslag där Transportstyrelsen hanterar ett stort antal ärenden. Transportstyrelsen har gjort bedömningen att ”stort antal” för myndigheten innebär 5 000 ärenden eller fler.
- Redovisning av avgiftsbelagd verksamhet
- Uppföljning av investeringsbudget
- Redovisning av uppgifter inom området medarbetare och kompetens
- Återrapportering av Transportstyrelsens arbete inom marknadsövervakning
- Återrapportering av Transportstyrelsens arbete inom forskning och innovation
- Redovisning av regeringsuppdrag och övriga återrapporteringskrav

Ekonomisk översikt

Nedan redovisas en ekonomisk översikt över kostnader och intäkter för Transportstyrelsens huvuduppgifter tillika verksamhetskategorier enligt regleringsbrevet. En kortfattad analys av väsentliga förändringar mellan 2021 och 2022 redogörs för i texten under tabell 1.

Tabell 1. Ekonomisk översikt, fördelning av intäkter och kostnader per verksamhetskategori 2020–2022

Tusen kronor	2020	2021	2022
Regelgivning			
Intäkter:			
Intäkter av anslag för verksamhet som finansieras med avgifter	0	0	0
Intäkter av anslag för verksamhet som inte finansieras med avgifter	332 512	332 304	350 361
Intäkter av anslag för civilt försvar	1 271	2 899	4 371
Övriga intäkter	17 959	12 034	8 483
Summa intäkter	351 742	347 237	363 215
Kostnader	359 867	356 976	372 997
Tillståndsprovning			
Intäkter:			
Intäkter av anslag för verksamhet som finansieras med avgifter	381 805	422 604	473 815
Intäkter av anslag för verksamhet som inte finansieras med avgifter	154 856	170 652	153 299
Intäkter av anslag för civilt försvar	1 944	4 919	7 533
Övriga intäkter	5 151	4 622	5 965
Summa intäkter	543 757	602 796	640 611
Kostnader	546 700	603 675	641 830
Tillsyn			
Intäkter:			
Intäkter av anslag för verksamhet som finansieras med avgifter	253 207	262 279	318 652
Intäkter av anslag för verksamhet som inte finansieras med avgifter	63 908	76 362	92 306
Intäkter av anslag för civilt försvar	1 598	3 894	7 029
Övriga intäkter	141 236	145 453	192 030
Summa intäkter	459 949	487 988	610 017
Kostnader	449 341	477 848	598 878

Tusen kronor	2020	2021	2022
Registerhållning			
Intäkter:			
Intäkter av anslag för verksamhet som finansieras med avgifter	819 505	753 055	727 681
Intäkter av anslag för verksamhet som inte finansieras med avgifter	150 778	169 543	181 601
Intäkter av anslag för trängselskatt i Stockholm	63 490	60 720	60 287
Intäkter av anslag för trängselskatt i Göteborg	91 145	88 127	90 940
Intäkter av anslag för civilt försvar	4 445	9 786	14 396
Övriga intäkter	105 831	112 351	140 630
Summa intäkter	1 235 195	1 193 581	1 215 534
Kostnader	1 249 842	1 200 971	1 226 539
Totalt alla verksamhetskategorier			
Intäkter:			
Intäkter av anslag för verksamhet som finansieras med avgifter	1 454 517	1 437 938	1 520 148
Intäkter av anslag för verksamhet som inte finansieras med avgifter	702 054	748 862	777 566
Intäkter av anslag för trängselskatt i Stockholm	63 490	60 720	60 287
Intäkter av anslag för trängselskatt i Göteborg	91 145	88 127	90 940
Intäkter av anslag för civilt försvar	9 258	21 496	33 329
Övriga intäkter	270 177	274 459	347 108
Summa intäkter	2 590 642	2 631 602	2 829 377
Kostnader	2 605 751	2 639 470	2 840 244

Kostnaderna var totalt sett högre 2022 jämfört med 2021 och framför allt var det personalkostnader som ökade. Ökningen har främst skett inom anslagsposten verksamhet som finansieras med avgifter och framför allt för tillsyn inom vägtrafik och luftfart. Inom vägtrafik beror ökningen på bland annat kostnader kopplat till utveckling av nytt vägtrafikregister, ökat antal hållbarhetsprovningar av fordon och tillsyn av kontroller riktade mot emissioner. Ökningen inom luftfart förklaras av en högre kostnad för medlemsavgiften till Eurocontrol.

Under 2022 utökades även arbetet kring civilt försvar, vilket påverkat den totala kostnadsökningen.

Det skedde även en ökning av reserelaterade kostnader som en effekt av att pandemirestriktioner upphört och resandet ökat.

Prioriterade områden

Inför 2022 pekade Transportstyrelsen ut tre prioriterade områden för de kommande åren:

- utveckla ett nytt vägtrafikregister (VTR)
- säkra framtida it-drift
- genomföra fortsatta it-säkerhetsåtgärder.

Under året har arbetet med att styra kompetens och resurser till de tre prioriterade områdena påbörjats. Arbetet kommer att fortsätta flera år framåt och får konsekvenser för hela Transportstyrelsen.

VTR är ett samlat register över landets alla fordon och körkortsinnehavare samt yrkestrafiktillstånd, felparkeringsavgifter och trängselskatt. Registret måste vara tillgängligt dygnet runt för att försörja myndigheter, företag och enskilda med uppgifter inom fordon, körkort och yrkestrafik och är en förutsättning för att bland annat uttag av skatter och avgifter på vägtrafikområdet ska fungera. I dag är VTR ett av de mest nyttjade offentliga registren med mer än 150 000 externa användare och mer än 1 miljard transaktioner per år. Förstudien om ett nytt VTR blev klar 2021 och utgör en del av grunden för Transportstyrelsens enskilt största arbete någonsin. Flera delar av organisationen är helt beroende av VTR för sin dagliga verksamhet. Utvecklingsarbetet kommer att pågå under flera år och eftersom flera delar inom VTR har beroenden mellan avdelningar är det av stor betydelse att arbetet koordineras. Program Nytt VTR har därför etablerats för att styra och samordna genomförandet i nära samarbete med berörda avdelningar.

Transportstyrelsen har beslutat att etablera en intern, robust, säker och kostnadseffektiv it-drift efter att nuvarande externa driftavtal löper ut under 2024. Det innebär att all it-infrastruktur i form av servrar, nätverk och vissa programvaror ska tas över, men också att organisation, processer, rutiner och väldefinierade tjänster som svarar mot verksamhetens behov ska byggas upp. Vidare innebär det att myndighetens it-drift kommer att planeras och utföras av i huvudsak medarbetare inom Transportstyrelsen samt att det successivt skapas nya miljöer för it-lösningar inom säkerhetsskyddet.

Transportstyrelsen arbetar sedan ett antal år tillbaka med flera aktiviteter och åtgärder inom säkerhetsområdet. Baserat på både fortsatta behov av och krav på informationssäkerhets- och säkerhetsskyddsåtgärder har Transportstyrelsen en plan för genomförande av ytterligare it-säkerhetsåtgärder. En stor andel av dessa genomfördes under 2022, medan andra är fleråriga. Ett förändrat omvärldsläge och en ökad hotbild vad avser



















cyberattacker medför vissa omprioriteringar och i vissa fall även ett mer forcerat genomförande.

3.2 Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

Under några år har Transportstyrelsen följt hur verksamheterna inom ett antal områden bidrar till de transportpolitiska målen. Det görs bland annat med stöd av resultatindikatorer som kan användas för att bedöma hur myndigheten bidragit till måluppfyllelsen. Nu är det några fler områden som redovisas, exempelvis växthusgasutsläpp från sjöfart och luftfart.

Transportstyrelsen kommer att arbeta vidare för att kunna redovisa fler områden och på sikt utveckla analysen för att ge en komplettare bild.

Tabell 2. Översikt – utvalda områdens bidrag till de transportpolitiska målen

Område	Tillgänglighet	Säkerhet	Miljö	Hälsa
Regelefterlevnad inom yrkes- trafiken på vägtrafikområdet				
Säkerhetskultur inom tunnelbana, spårväg och järnväg				
Förutsättningar för gång och cykling				
Last och lastsäkring av järnvägsfordon				
Trafik säkerhet inom sjöfart				
Trafiksäkra, risk- och miljömed- vetna förare inom vägtrafiken				
Användning av statistik från Strada i trafiksäkerhetsarbete				
Trafiksäkerhet inom luftfart				
Utsläpp från luftfart, sjöfart och tunga vägfordon				

Regelefterlevnad inom yrkestrafiken på vägtrafikområdet

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

Tabell 3. Regelefterlevnad inom yrkestrafik 2015, 2018/2019 och 2022

	2015	2018/2019	2022
Regelefterlevnad buss			
Kör- och vilotider	59 %	71 % ↗	-
Teknisk beskaffenhet, fordon	75 %	83 % ↗	-
Hastighet	97 %	93 % ↘	-
Regelefterlevnad taxi			
Personlig tidbok	73 %	76 % ↗	-
Prisinformation	92 %	97 % ↗	-
Teknisk beskaffenhet, taxameter	93 %	96 % ↗	-
Regelefterlevnad gods			
Kör- och vilotider	67 %	71 % ↗	73 % ↗
Teknisk beskaffenhet, fordon	71 %	78 % ↗	74 % ↘
Lastsäkring	85 %	89 % ↗	85 % ↘
Hastighet	88 %	83 % ↘	77 % ↘

I samarbete med Polismyndigheten mäter Transportstyrelsen återkommande regelefterlevnaden inom yrkestrafiken. Under 2022 genomfördes en tillståndsmätning bland dem som utför godstransporter på väg (Tillståndsmätning 2022 - Rapport Gods och sociala villkor).

Undersökningen visar att regelefterlevnaden generellt sett är hög. Detta gäller oavsett om det är krav på förare, företag eller fordon som har kontrollerats. Sammantaget är förändringarna små jämfört med den förra mätningen.

Det mest oroväckande är att mätningen visar brister i efterlevnaden av hastighetsbegränsningar. Mer positiv är utvecklingen av efterlevnaden av kör- och vilotider, som har förbättrats för andra mätningen i rad. Mätningar inom buss- och taxitrafiken presenteras under 2023.

Yrkestrafiken regleras till stor del av internationella bestämmelser som syftar till sundare och säkrare branscher. Transportstyrelsen kan påverka regelefterlevnaden bland annat genom arbete i den internationella och nationella regelutvecklingen, genom tillsyn över yrkestrafiken och genom informationspridning.

Under 2022 trädde flera delar i det så kallade mobilitetspaketet i kraft. Syftet med ändringarna är att ha tydliga och kontrollerbara regler som bidrar till en sund transportmarknad och ökad trafiksäkerhet och som förbättrar förarnas arbetsvillkor, samtidigt som de bidrar till ökad harmonisering i tillämpningen inom EU. Sammantaget innebär paketet både en mängd nya krav på företagen och ett utökat ansvar för berörda myndigheter i och med förbättrade kontrollmöjligheter. För att kunna ta om hand förändringarna har

Transportstyrelsen påbörjat arbetet med att driftsätta system för riskvärdering, tillsyn och informationsutbyte.

Det är viktigt att följa upp förändringarna som mobilitetspaketet medför och att eventuella problem kopplade till genomförandet kan åtgärdas så fort som möjligt. Därför har Transportstyrelsen, på uppdrag av regeringen, påbörjat en uppföljning som bland annat ska belysa hur marknaden och hur förarnas situation har utvecklats efter genomförandet.

I och med utökade medel har myndigheten haft möjlighet att rekrytera 28 nya medarbetare för att arbeta med yrkestrafikfrågor. Rekryteringarna har genomförts för att förstärka tillsynsområdet, hantera tillkommande uppgifter till följd av mobilitetspaketet och utöka samarbetet med andra myndigheter.

Säkerhetskultur inom tunnelbana, spårväg och järnväg

Säkerhetskulturen hos aktörerna i transportsystemet samvarierar med den faktiska säkerheten inom transportsystemet. Transportstyrelsen har sedan en tid arbetat kontinuerligt för att stärka säkerhetskulturen hos verksamhetsutövarna. Transportstyrelsen bedömer att resenärerna – genom att verksamhetsutövarna stärker sin interna säkerhetskultur – kommer att möta ett säkrare och pålitligare transportsystem, vilket i sin tur leder till att resandet kommer att uppfattas som attraktivare. Under 2017–2019 genomfördes tillsyner på temat säkerhetskultur hos varje trafikutövare inom tunnelbana och spårväg.

Ett utvecklingsarbete påbörjades under 2021 för att bredda myndighetens arbete med säkerhetskultur till att även omfatta järnväg. Arbetet fortsatte under 2022 för att kunna integrera bedömning av säkerhetskultur i den ordinarie säkerhetstillsynen. Den kvalitativa modell som används vid tunnelbana och spårväg har anpassats. Målet är att bedöma säkerhetskulturen hos aktörerna och följa utvecklingen över tid. Resultatet blir ett verktyg som hjälper aktörerna att främja en god säkerhetskultur i sitt arbete.

En tillsyn inriktad mot säkerhetskultur genomfördes hos ett företag inom spårväg under 2022. Brister hittades bland annat i anmälningar och återkoppling på avvikelser. Med anledning av införandet av en ny metodik gick det inte att göra en jämförelse med tillsynen som gjordes hos samma företag under 2018–2019. Men inspektörerna upplever att kulturen inom företaget blivit mer tillåtande i den mening att personalen vågar anmäla avvikelser i högre grad och att de får bättre återkoppling på sina anmälningar.

Tabell 4. Antal avlidna och allvarligt skadade för spårtrafik 2018–2022

Typ av spårtrafik	Avlidna					Allvarligt skadade				
	2018	2019	2020	2021	2022 ³	2018	2019	2020	2021 ²	2022 ⁴
Tunnelbana ¹	8 ↘	10 ↗	11 ↗	4 ↘	7 ↗	5 ↘	11 ↗	6 ↘	5 ↘	-
exklusive suicider	0 ↘	2 ↗	0 ↘	2 ↗	0 ↘	3 ↗	4 ↗	3 ↘	2 ↘	-
Spårväg	0 ↘	0 →	0 →	1 ↗	1 →	10 ↘	13 ↗	8 ↘	14 ↗	-
exklusive suicider	0 ↘	0 →	0 →	1 ↗	0 ↘	10 ↘	13 ↗	7 ↘	14 ↗	-
Järnväg ¹	89 ↘	104 ↗	74 ↘	97 ↗	67 ↘	8 ↘	17 ↗	10 ↘	11 ↗	-
exklusive suicider	9 ↗	16 ↗	4 ↘	14 ↗	13 ↘	5 ↘	9 ↗	5 ↘	4 ↘	-

¹ Flertalet av de avlidna och allvarligt skadade inom tunnelbana och järnväg utgörs av suicider eller suicidförsök.

² Justerade efter föregående årsredovisning efter verifiering av statistiken.

³ 2022 års uppgifter om avlidna verifieras under första kvartalet 2023 och kan komma att ändras.

⁴ 2022 års uppgifter om allvarligt skadade tas inte med, eftersom det brukar vara stora skillnader efter verifiering.

Transportstyrelsen bedömer att verksamhetsutövarnas egen statistik behöver följas för att man ska kunna finna följsammare indikatorer som bättre visar på effekterna av en god säkerhetskultur. Genom att bredda fokuset till att även omfatta järnväg ser myndigheten att god säkerhet kan främjas. Det är i linje med hänsyns målet, som talar om att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt.

Förutsättningar för gång och cykling

Gång- och cykeltrafiken är en viktig del i ett hållbart transportsystem. En ökad andel gående och cyklister kan bidra till bland annat ökad folkhälsa, förbättrad tillgänglighet och minskad klimatpåverkan.

Tabell 5. Allvarligt skadade¹ gående respektive cyklister (avrundat till hundratal respektive tiotal)

Trafikantgrupp	2017	2018	2019	2020	2021 ²
Gående, singel (fallolyckor)	3 400	3 600	3 000	1 800	-
Gående, påkörningsolyckor	150	150	130	150	-
Cyklister, singel och påkörningsolyckor	2 100	2 000	1 900	2 000	-
Gående och cyklister summerat	5 700	5 800	5 000	4 000	-

¹ Allvarligt skadade enligt medicinsk invaliditet på 1 procent eller mer.

² Uppgifter för 2021 finns inte framtagna ännu i avvaktan på ny metod för bortfallshantering.

Men det finns också negativa effekter: många fotgängare och cyklister skadas allvarligt i trafikmiljön. Transportstyrelsen följer utvecklingen med hjälp av data som rapporteras från sjukhusen till olycksdatabasen Strada. Uppgifterna från åren 2019–2020 har påverkats av pandemin, dels kopplat till restriktionerna, dels till att rapporteringsgraden varit lägre, eftersom

sjukården varit hårt belastad och prioriterat om sitt arbete. Därför bör förändringen över tid tolkas med försiktighet. Myndigheten arbetar med att införa en ny metod för bortfallshantering för att förbättra statistikens kvalitet. I avvaktan på den nya metoden har det följaktligen ännu inte tagits fram uppgifter för 2021.

Under 2022 har Transportstyrelsen utrett om ändrade trafikregler kan öka andelen som reser med cykel. Utredningen landade i bedömningen att nya eller ändrade trafikregler, generellt, inte kommer att få andelen att öka. Flera av de analyserade regelförslagen är redan möjliga med dagens regelverk. Exempelvis finns det redan flera alternativ som möjliggör motorfordonstrafik i en riktning och cykeltrafik i båda riktningarna. Utredningen identifierade en del mindre regelförändringar som tillsammans med en ändamålsenlig infrastruktur på sikt kan förenkla för cyklister. Det gäller till exempel utmärkning av cykelleder och tydligare regler kring minimibredd för cykelbanor. Men slutsatsen är att det är viktigare att planera, bygga och underhålla en attraktiv cykelinfrastruktur om man vill öka andelen som reser med cykel.

Transportstyrelsens nya föreskrifter om byggande av infrastruktur innefattar bestämmelser som syftar till att förbättra förutsättningarna för gående och cyklister. Det ställs krav på att gator och torg ska utformas med hänsyn till dessa trafikantgruppers behov samt att gator och torg ska upplevas så trygga att de faktiskt används. Myndigheten ser denna ändring som ett steg i riktning mot ökad attraktivitet och tillgänglighet för dessa grupper. Tidigare regler har i stort sett utgått helt från bilistens perspektiv. Genom krav om material för gång- eller cykelytor understryks vikten av att man vid utformning av dessa ytor motverkar risken för halka på sådana platser som är speciellt olycksdrabbade eller på platser där god friktion behöver säkerställas. För att cykelvägar ska bli säkrare anges även maximala mått på nivåskillnader. Att oförberedd cykla in en skarp kant kan leda till en olycka där cyklisten flyger med huvudet före över cykelstyret och får svåra skador.

Det finns också nya resultat i den forskning om oskyddade trafikanter som myndigheten finansierar. Delstudien handlar om vilken effekt bilars autobroms (AEB) har för skydd av fotgängare och cyklister. Studien visar på en total minskning av risken för påkörningsolyckor med hjälp av AEB. För AEB med fotgängardetektering minskade risken med cirka 8 procent och för AEB med cyklistdetektering minskade den med 21 procent. Man fann också en större minskning på vägar med hög hastighet jämfört med vägar med låg hastighet. Studien visar även att olycksrisken inte minskar i mörker.

Last och lastsäkring av järnvägsfordon

Att transportera gods på järnväg i stället för på väg bidrar till att nå klimatmålet om minskade koldioxidutsläpp. Det bidrar också till minskad tung trafik på vägarna och därigenom till att färre, totalt sett, dödas eller skadas allvarligt i transportsystemet. En förutsättning för effektiva och hållbara godstransporter på järnväg är säker last och lastsäkring.

De senaste åren har lastsäkringen varit uppmärksammas. Dels på grund av den tragiska olyckan på bron över Stora Bält 2019¹ och efterföljande internationellt arbete, dels sannolikt utifrån det faktum att Transportstyrelsen särskilt följt området i sin säkerhetstillsyn. Myndigheten har även arbetat med ett regeringsuppdrag inom last och lastsäkring.

Under år 2022 genomfördes tillsyner inom last och lastsäkring hos 6 slumpvis utvalda kombiterminaler, som tillsammans trafikerar av 6 skilda järnvägsföretag. Exempel på brister som upptäcktes och medförde förelägganden:

- Personal har inte alltid fått rätt förutsättningar för att utföra sina arbetsuppgifter.
- Fungerande rutiner saknas för att kontrollera kompetensen hos entreprenörer gällande last och lastsäkring.
- Det finns brister i rutiner för lastsäkring.
- Det finns brister i förfaranden för att säkerställa att säkerhetsuppgifter delges entreprenörer.
- Utrustning för lastsäkring har inte underhållits på rätt sätt.
- Järnvägsföretag har använt metoder och utrustning för lastsäkring som inte finns beskrivna.

Det har även utförts 2 samverkanskontroller, tillsammans med andra myndigheter, av farligt gods-transporter inklusive deras lastsäkring. Det fanns brister som upptäcktes i samband med dessa kontroller hos infrastrukturförvaltare när det gäller kravet på att ha kontroll över vilket farligt gods som finns på anläggningen och var på anläggningen detta gods är uppställt. Andra typer av brister som uppdagats är bristfällig märkning av lastbärare med farligt gods.

Syftet med det regeringsuppdrag som myndigheten arbetat med var att bedöma om risken för olyckor i järnvägssystemet ökat eller kan komma att öka på ett oacceptabelt sätt. Detta med anledning av att ALMEGA/Tågföretagen har upphört att driftförhållandeanspassa den

¹ En semitrailer lossnade från ett godståg och kördes på av ett mötande persontåg, vilket ledde till flera dödsfall.

Internationella järnvägsunionens (UIC) lastsäkringsmetoder för bruk vid godstransporter på svenska järnvägsnät.

En stor del av den tillsyn som Transportstyrelsen utför inom området last och lastsäkring/farligt gods sker på plats ute hos aktörer på terminaler och bangårdar. Under åren 2020–2021 uteblev större delen av dessa tillsyner på grund av Folkhälsomyndighetens rekommendationer föranledda av covid-19. Regeringsuppdraget medförde att myndigheten inte kunde genomföra tillsyner inom last och lastsäkring under andra halvåret av 2022.

Under 2018 till och med 2022 anmäldes 79 händelser som kan relateras till last och lastsäkring till Transportstyrelsen. De utgör cirka 2 procent av det totala antalet anmälda händelser till Transportstyrelsen under den angivna perioden. Inga dödsfall eller personskador har inträffat på grund av de 79 händelserna.

Tabell 6. Resultatindikatorer för lastsäkring 2018–2022

Resultatindikatorer (antal)	2018 ¹	2019	2020	2021	2022
Anmälningar till Transportstyrelsen om problem med last och lastsäkring	15 ³	17 ³	16 ³	11 ³	20
- varav anmälningar som påvisar problem med semitrailer	0 ³	2 ³	4 ³	3 ³	5
Tillsyner lastsäkring/farligt gods	-	10	7	3	11
Tillsynsärenden ² lastsäkring/farligt gods	-	26	16	7	30
Företag med brister inom last och lastsäkring	-	5	2	1	12
Förelägganden relaterade till last och lastsäkring	-	3 justerad, 2 klara	0, dock information till berörda företag	0	2

¹ Först från 2019 följs last och lastsäkring som ett eget tillsynsobjekt och därför kan inte specifika uppgifter särskiljas för 2018.

² Att det blir fler tillsynsärenden gentemot tillsynstillfällen beror på att flera företag kontrolleras samtidigt vid varje tillsynstillfälle. Exempelvis kan tillsynen ske på en rangbangård där flera företag har sina vagnar uppställda och det kan vara flera avsändare inblandade i transporten av dessa vagnar.

³ Siffrorna är uppdaterade utifrån att sökningen efter händelser relaterade till last och lastsäkring har utökats från 5 till 18 sökord.

Mängden inrapporterade tillbud till Transportstyrelsens telefonberedskap rörande lastsäkring har ökat sedan olyckan på bron över Stora Bält i Danmark 2019. Det kan indikera en tidigare underrapportering, eftersom det historiskt endast funnits en enda anmäld händelse. Av de inrapporterade händelser som avser last och lastsäkring har 5 händelser bedömts vara av den allvarlighetsgraden att de rapporterats vidare till Statens haverikommission (SHK). Alla händelserna berör problem med semitrailers (påhängsvagnar, en typ av släpvagn) som inte varit korrekt lastsäkrade.

Transportstyrelsens och andra aktörers arbete inom lastsäkring bedöms bidra till pålitliga och säkra transporter som gynnar utformningen av ett väl fungerande transportsystem. Därmed kan järnvägens attraktivitet stärkas och på sikt nyttjas effektivare vid både lång- och kortväga transporter.

Trafiksäkerhet inom sjöfart

Inom de transportpolitiska målen har regeringen preciserat ett etappmål som säger att antalet omkomna inom sjöfarten ska halveras till år 2030. Under samma tidsperiod ska även antalet allvarligt skadade minska med 25 procent. Målet omfattar både yrkes- och fritidssjöfarten. Utgångspunkten är ett beräknat medelvärde för åren 2017–2019. Beträffande omkomna innebär det för sjöfartens del att gå från i snitt 20 omkomna per år till 10.

I sammanhanget är det viktigt att lyfta att majoriteten av de som omkommer på sjön gör så inom fritidssjöfarten.

När det kommer till antalet allvarligt skadade saknas det i dagsläget tillförlitliga referensvärden och därför har Transportstyrelsen svårt att följa upp trender. Det pågår dock ett aktivt arbete för att bidra till att uppnå målet.

Tabell 7. Omkomna, olyckor och tillbud inom svenskflaggad sjöfart 2018–2022

	2018	2019	2020	2021	2022
Antal omkomna/saknade i sjöolycka inom svenskflaggad yrkessjöfart	1	1	0	2	0
Antal tillbud till olycka	42	51	36	54	88
Antal olyckshändelser	135	116	149	165	159

Det är få personer som omkommer i sjöolyckor ombord på svenskflaggade yrkesfartyg. En sjöolycka definieras som en olycka som sker i samband med fartygets drift. Under 2022 noterades inga omkomna i sådana olyckor. Värt att notera är dock att fler personer kan ha skadats eller omkommit i personolyckor (icke-driftsrelaterad händelse) eller på svenska farvatten men ombord på yrkesfartyg med utländsk flagg.

Antalet omkomna bör ställas i relation till det totala antalet driftsrelaterade händelser som har rapporterats in av svenskflaggade fartyg under motsvarande period. Det ökande antalet inrapporterade händelser kan bero på en generellt sett förbättrad inrapporteringsrutin likväl som den uppsökande verksamhet som Transportstyrelsen bedriver för att verka för en förbättrad rapporteringskultur. Utifrån preliminär statistik blev 2022 ett relativt normalår sett till det totala antalet inrapporterade händelser.

Tabell 8. Antal omkomna/saknade inom fritidssjöfarten, svenskt vatten 2018–2022

	2018	2019	2020	2021	2022
Antal omkomna och saknade inom fritidssjöfarten, svenskt vatten	14	24	29	18	16

Den generellt nedåtgående trenden med färre omkomna i fritidssjöfarten fortsätter. Inom fritidssjöfarten omkom preliminärt 16 personer under 2022. Förutsatt att inga ytterligare personer har omkommit under årets sista månader är 2022 ett av de år med minst antal registrerat omkomna under de cirka 50 år som det finns statistik för. Enbart 2018, då 14 personer omkom, visar ett lägre dödstal. I statistiken över omkomna ingår såväl svenska som utländska medborgare och fritidsbåtar.

Omkomna som härleds till exempelvis bad- eller dykolyckor ingår inte i Transportstyrelsens statistik.

Under 2022 inträffade en dödsolycka där det råder osäkerheter kring om händelsen bör klassas som yrkes- eller fritidsrelaterad. Händelsen utreds och Transportstyrelsen har i samråd med åklagare kommit överens om att för tillfället inte tillskriva dödsfallet till vare sig yrkes- eller fritidssjöfarten. Dödsfallet redovisas därmed inte i någon av ovanstående tabeller över omkomna. Antalet omkomna inom fritidssjöfarten kan även komma att justeras om exempelvis uppgifter inkommer om att sjukdom eller självmord ligger till grund för dödsfallet. Ytterligare ett dödsfall ombord på ett svenskflaggat yrkesfartyg under 2022 räknas inte med i ovanstående tabeller. Initialt bedömdes dödsfallet bero på sjukdom, men polisen har inlett en förundersökning om arbetsmiljöbrott.

Transportstyrelsen har under 2022 samverkat med andra myndigheter i syfte att öka rapporteringen av händelser inom sjöfarten. Denna samverkan medför både att Transportstyrelsen har fått en mer heltäckande bild av vad som sker på svenskt vatten och att ett större statistiskt underlag har kunnat samlas in, vilket exempelvis kan användas för myndighetens riskbaserade tillsyn.

Myndigheten arbetar kontinuerligt med att omhänderta rekommendationer från SHK. Rekommendationerna kommer från haveriutredningar som är genomförda av SHK och syftar till att minimera risken att liknande händelser inträffar igen. Rekommendationssvaren tas fram och förankras i nära samarbete med berörda enheter och sektioner inom Transportstyrelsen för att utveckla både regler och tillsynsverksamhet. Utredningarna och rekommendationerna är också en viktig del i arbetet med att ta fram sjösäkerhetsplanen och de är betydelsefulla för Transportstyrelsens analysforum för riskbaserad tillsyn inom den nationella sjöfarten. Analysforumet arbetar med att identifiera risker och föreslå åtgärder och sammanställer årligen en rapport som ligger till grund för planeringen av den riskbaserade tillsynen.

2022 fastslog Transportstyrelsen sin första sjösäkerhetsplan. Planen innehåller identifierade sjösäkerhetsrisker och lyfter fram beslutade åtgärder. Planen kommer att uppdateras regelbundet och bli en viktig del i

att sammanställa och synliggöra myndighetens arbete kopplat till sjösäkerhet.

Arbete med den nationella databasen SOS (Sjöolyckssystemet) bedrivs kontinuerligt för att förbättra kodningsmöjligheter av bland annat personskador och arbetsmiljörelaterade händelser. En översyn görs för att även kunna omhänderta avvikelser, händelser av mer tillsynskaraktär, som ett led i att förbättra myndighetens statistiska underlag.

Som tidigare nämnts sker de flesta dödsfallen inom sjöfarten i fritidsbåtssektorn. För att nå målet om en halvering av antalet omkomna år 2030 är det därför viktigt att arbeta proaktivt gentemot fritidssjöfarten. Transportstyrelsen har av den orsaken under 2022 fortsatt arbetet inom Sjösäkerhetsrådet där myndigheten är ordförande. Sjösäkerhetsrådet är ett samarbetsforum där myndigheter och organisationer deltar för att tillsammans bidra till att öka sjösäkerheten i Sverige. Rådet har bland annat analyserat olycksstatistik, identifierat riskmoment och föreslagit möjliga åtgärder som skulle kunna genomföras i syfte att minska antalet olyckor som resulterar i skadade och omkomna.

För att ytterligare öka takten i både sjösäkerhets- och miljöarbetet inom båtlivet har Transportstyrelsen skapat ett nytt internt arbetsätt där alla kompetenser inom fritidsbåtssektorn samlas för att på ett effektivt sätt kunna driva frågorna framåt och jobba proaktivt för en hållbarare fritidssjöfart. Som en del i det arbetet har myndigheten även utarbetat ett nytt kommunikationskoncept som innehåller exempelvis filmer, pressmeddelanden, uppdaterad information på vår webbplats, publicerade rapporter och statistik.

Lagen om Transportstyrelsens olycksdatabas har gett nya möjligheter att samla in olycksdata som sker inom fritidssjöfarten. Under 2022 har Transportstyrelsen hållit utbildningar för så kallade Strada-rapportörer hos Kustbevakningen och sjukvården. Rapportörerna registrerar de olyckor med fritidsbåtar som kommer dem till känna. Utbildningarna syftar till att ge rapportörerna en god förståelse för vad som ska rapporteras och hur man använder rapporteringsverktyget. Myndigheten har även arbetat med att ta fram en föreskrift kopplad till inrapportering av olyckshändelser.

Fartygssäkerhet genom hamnstatskontroll

Arbetet med hamnstatskontroller är en central del för att öka säkerheten till sjöss samt förebygga olyckor och negativ miljöpåverkan. Tillsynen över utländska tillsynsobjekt i Sverige och svenska tillsynsobjekt i utlandet sker

genom hamnstatskontroll enligt hamnstatskontrolldirektivet² och enligt en överenskommelse mellan 27 länder, Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MoU). Enligt dessa två rättsakter ska inspektioner utföras enligt en urvalsmodell på vissa fartyg med utländsk flagg som anlöper respektive lands hamnar (tilldelad kvot).

Tabell 9. Hamnstatskontroller på svenska fartyg 2018–2022

	2018	2019	2020	2021	2022
Antal kontroller på svenska fartyg	104	112	71	103	114
Antal nyttjandeförbud	1	2	0	1	3

Under 2022 var det 114 svenska fartyg som genomgick en hamnstatskontroll inom Paris MoU och det blev 3 nyttjandeförbud. Under perioden 2018–2021 genomfördes 390 kontroller, vilket resulterade i 4 nyttjandeförbud. Det visar fortsatt att Transportstyrelsens tillsynsarbete ger effekt, eftersom de svenska fartygen i huvudsak uppfyller de internationella konventionerna och bidrar till en god säkerhet, främjar tillgänglighet samt inte hotar miljö eller hälsa. De få nyttjandeförbud som utfärdats vid kontroller som genomförs av andra länders tillsynsorganisationer bekräftar både att myndighetens tillsynsarbete och implementeringen av de internationella konventionerna är i linje med regelverkets syfte.

Tabell 10. Hamnstatskontroller på utländska fartyg 2018–2022

	2018	2019	2020	2021	2022
Antal kontroller på utländska fartyg	523	515	245	465	517
Antal nyttjandeförbud	11	9	9	6	10

Under 2022 kontrollerade Transportstyrelsen på motsvarande sätt 517 utländska fartyg som anlöpt svensk hamn. 10 nyttjandeförbud utfärdades, vilket visar att säkerheten på de fartyg som anlöper svenska hamnar är god. Utfallet från hamnstatskontrollerna används för att publicera listor där flaggstater klassificeras enligt ett treklassystem – vit, grå och svart – med syfte att synliggöra flaggstater med frekvent tveksamma aktörer vad gäller olika typer av säkerhetsbrister.

Sverige har historiskt haft en ledande position på Paris MoU:s så kallade vita lista men har under de senaste åren gått ner flera positioner och ligger för närvarande på 20:e plats av 41 stater. En analys av de nyttjandeförbud som tilldelats svenska fartyg och som baseras på information inhämtad från EU:s tillsynssystem Thetis och Paris MoU:s webbplats visar att det inte finns någon uppenbar röd tråd mellan dessa. Sverige har relativt sett få

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll.

fartyg, och med den beräkningsmodell som används får varje nyttjandeförbud stor påverkan på placeringen på listan. Prestationen beräknas på tre års rullande statistik, vilket också gör att ett nyttjandeförbud påverkar placeringen under en längre tid. Det som kan noteras är att det finns två rederier som återkommer i listan. Tillsammans har de 3 fartyg. Ingen hamnstat är överrepresenterad bland de hamnar där svenska fartyg fått nyttjandeförbud och det observeras ingen koppling mellan positionen på vita listan och prestationen från erkända organisationer (recognised organisations, RO), som är de klassningsföretag som myndigheten delegerat tillsynen till. Transportstyrelsen har haft särskilt fokus och genomfört utökade tillsyner av de två rederierna och utöver det kommer varje nyttjandeförbud och brist som läggs på svenska fartyg vid en hamnstatskontroll framöver att kontinuerligt följas upp och analyseras. Detta möjliggör identifiering av återkommande brister och förbättring av myndighetens egen tillsyn både över RO och fartyg.

Förarbevis för vattenskoter

De senaste åren har användningen av vattenskotrar och antalet vattenskoterolyckor ökat. Nöjeskörning med vattenskoter nära land, hamnar och badplatser utgör en olycksrisk samt ger upphov till störningar i form av oljud och svall, vilket påverkar djur- och naturliv negativt. Därför infördes under 2022 ett krav på förarbevis för att köra vattenskoter. För att kunna utbilda sig och få köra vattenskoter krävs det även att man fyllt 15 år. Utbildningen omfattar minst 15 timmar fördelat på både teoretiska och praktiska moment med vattenskoter.

Tabell 11. Resultatindikatorer för förarbevis för vattenskoter 2021–2022

	2021	2022
Antal utfärdade förarbevis efter utbildning	573	11 805
Antal utfärdade förarbevis på "gamla meriter"	4 917	74 222

I den nya regleringen finns en övergångsregel som innebär att den som har vissa befintliga nautiska behörigheter fram till sommaren 2023 kan ansöka om ett förarbevis för vattenskoter utan att genomgå den nya vattenskoterutbildningen. Övergångsregeln motiverades av att det fanns en risk att det till en början inte skulle finnas tillräckligt många utbildningsorganisationer för att utbilda alla som ville ta ett förarbevis för vattenskoter.

Antalet förarbevis som utfärdats efter genomgången utbildning ökade väsentligt 2022 jämfört med 2021. Med stor sannolikhet är detta en följd av att kravet på vattenskoterförarbevis infördes 2022. Även utfärdandet av förarbevis på "gamla meriter" är avsevärt högre än 2021. Det förklaras troligtvis delvis av att vi närmar oss slutet på övergångsbestämmelsens giltighetstid, men framför allt av att Transportstyrelsen har genomfört

upprepade kommunikationskampanjer för få in så många ansökningar som möjligt i god tid för att hinna med att handlägga dessa innan sommaren 2023.

Den nya utbildningen för vattenskoter innehåller bland annat kompetenselement för att medvetandegöra specifika risker relaterade till vattenskoterkörning och element relaterade till miljöskydd. Det finns därför goda skäl att tro att personer som har genomgått utbildningen har fått en ökad riskmedvetenhet och sjösäkerhet samt förståelse för vilken negativ miljöpåverkan en vattenskoter kan medföra. Den som har fått ett vattenskoterförarbevis på ”gamla meriter” har inte tillgodogjort sig nyss nämnda kompetenselement men riskerar, vid brott mot sjösäkerheten, att få sitt förarbevis återkallat. Den risken kan således bidra till att även dessa förare kör mer säkert och med en ökad miljöhänsyn.

Transportstyrelsen återkallade 37 förarbevis. Enligt uppgift från Kustbevakningen och Polismyndigheten har anmälningarna om störande körning och vårdslöshet i sjötrafik minskat med upp till 30 procent i hela landet jämfört med 2021. För Stockholmsregionen är siffran 50 procent. Andra faktorer som givetvis också kan ha bidragit till minskningen är att utlandsresandet var större 2022 jämfört med under pandemin och att bensinpriset steg. Mycket tyder dock på att kravet på förarbevis har haft positiv effekt, både ur ett säkerhets- och miljöperspektiv.

Trafiksäkra, risk- och miljömedvetna förare inom vägtrafiken

Körkort och fordon är grundläggande för tillgängligheten och en långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, men årligen skadas tusentals i trafiken. Det svenska trafiksäkerhetsarbetet syftar till att skapa ett säkert system, där trafiksäkra fordon, infrastruktur och förare är tre viktiga områden för att minska antalet döda och allvarligt skadade. Förarutbildning är den viktigaste insatsen för att stärka förarnas förmåga och syftar till att skapa trafiksäkra, risk- och miljömedvetna förare. Moment som är svåra att testa i en provsituation kan säkerställas genom kvalitetssäkrad utbildning, och trafikfarliga beteenden kan synliggöras och uppmärksammas för riskgrupper.

En viktig förutsättning för att uppnå en god förarutbildning är att tillståndskollektivet följer reglerna. Myndigheten kan påverka regelefterlevnaden genom tillsyn av tillståndshavare, och därtill koppla samverkan med bransch och andra myndigheter, information till utbildare, bransch och medborgare. Myndighetssamverkan har bland annat resulterat i polisanmälningar, skatteutredningar och även återkallelser av tillstånd.

Tillsynskollektivet omfattar cirka 1 200 företag med sammanlagt 4 200 tillstånd. Inkomna anmälningar om brister i förarutbildningen eller misstanke om oegentligheter utreds alltid. Om grova brister påvisas

föränleder det vidare tillsyn, som i allvarigare fall kan resultera i beslut om återkallelse av tillstånd. Tillsynen är riskbaserad och insatser riktas dit bristerna bedöms vara störst. Under 2022 var riskutbildning B och trafikskola prioriterade utifrån ökade indikationer om att utbildningen inte utförs enligt regelverk. Tillsynerna påvisade i vissa fall allvarliga brister, där blivande förare inte fick den utbildning som regelverket syftar till. I några fall fattades även beslut om återkallelse.

Myndigheten kommer att följa regelefterlevnaden över tid genom ett antal resultatindikatorer som är kopplade till allvarliga brister inom förarutbildningen.

Tabell 12. Resultatindikatorer för en god förarutbildning 2022

Resultatindikatorer	2022
Antal inkomna klagomål/anmälningar som påvisar allvarliga brister i förarutbildningen	0
Antal tillsyner som påvisar allvarliga brister i förarutbildningen	25
Antal återkallelser som följd av allvarliga brister i förarutbildningen	20

Under 2022 inkom 187 klagomål och anmälningar om brister i förarutbildningen. I de fall där allvarliga brister indikerades inleddes tillsyn och 33 tillsynsärenden avslutades under året, men inga allvarliga brister som föranledde åtgärdsprogram påvisades. Totalt avslutades 245 tillsynsärenden omfattande förarutbildning och i 25 av dessa påvisades allvarliga brister som krävde åtgärdsprogram: 5 avsåg riskutbildning B och 20 avsåg trafikskola. Till följd av allvarliga brister som inte åtgärdats av tillståndshavaren fattades 20 beslut om återkallelse: 14 av dem omfattade personal och 6 omfattade företag.

Siffrorna visar att det finns aktörer som inte följer reglerna, men sammantaget är regelefterlevnaden generellt god inom tillståndskollektivet. Brister i utbildningen, fusk och brottslig verksamhet påverkar ändå trafiksäkerheten negativt och snedvrider konkurrensen.

Rekryteringar har genomförts för att stärka tillsynsförmågan, och kompetens har samlats på orter med hög andel tillståndshavare för att bättre kunna möta tillsynsbehovet. Transportstyrelsen behöver fortsatt utveckla samarbetet med branschen och samverka med andra myndigheter för att öka regelefterlevnaden hos tillståndskollektivet och främja sund konkurrens.

Användning av statistik från Strada i trafiksäkerhetsarbete

Transportstyrelsen har i databasen Strada information om skador och olyckor inom vägtransportssystemet. Informationen bygger på uppgifter från

polisens rapportering om vägtrafikolyckor med personskadade och akutsjukhusens rapportering om personer som sökt vård för en skada i vägtrafikmiljö. Genom att informationen i Strada används till förebyggande trafiksäkerhetsarbete bidrar myndigheten till det transportpolitiska hänsynsmålet och nollvisionen.

Att information samlas från två källor – polis och sjukvård – bidrar till större kunskap om trafikskadade. Informationen från akutsjukhusen ger en bra bild av patientens skador och fångar dessutom upp många olyckor som polisen inte fått kännedom om. Sjukhusens rapportering till Strada är en förutsättning för att skapa ett underlag om allvarligt skadade i trafiken i hela Sverige. Rapporteringsgraden är avgörande för datakvaliteten i registret och därför eftersträvas en så hög rapporteringsgrad som möjligt. Transportstyrelsen kommer därför att följa akutsjukhusens rapporteringsgrad över tid.

Tabell 13. Akutsjukvårdens inrapportering till Strada 2016–2022

Resultatindikatorer	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Totalt antal registrerade rapporter från akutsjukvården i Strada	41 658	41 520	39 140	36 541	26 703	31 990	40 490

Det totala antalet registrerade rapporter i Strada från akutsjukvården under perioden 2016–2019 minskade från 41 658 till 36 541. Någon anledning till den lägre rapporteringsgraden 2019 har inte kunnat identifieras. Från 2019 till 2020 sjönk antalet rapporter från 36 541 till 26 703 rapporter. Orsaken tros vara pandemin och den ökade belastning som den innebar för sjukvården, vilket ledde till en nedprioritering av rapporteringen. Under 2021 pågick fortsatt pandemin, men antalet registrerade rapporter ökade till 31 990. En trolig förklaring till detta är att en ny Strada-lagstiftning trädde i kraft under 2021. Den innebar ett krav på att samtliga skador i trafiken ska rapporteras, till skillnad från tidigare då medgivande från patient krävdes. Under 2022 ökade rapporteringen ytterligare till 40 490. Ökningen tros vara en kombinerad effekt av den nya lagstiftningen och att pandemins påfrestning på sjukvården klingat av.

Antalet registrerade rapporter från sjukvården varierar stort mellan olika sjukhus och det finns fortfarande sjukhus med låg inrapporteringsgrad samt enskilda sjukhus som inte rapporterar alls. Förhoppningen är att inrapporteringsgraden ökar framöver utifrån kraven i den nya lagstiftningen och att pandemin inte längre belastar sjukhusen i samma omfattning som tidigare. Myndigheten arbetar löpande med att utbilda rapportörer inom sjukvården, att kvalitetssäkra inrapporterade data i Strada och har stort fokus på att öka rapporteringsgraden. Fokus kommer även att läggas på att utvärdera hur data från Strada används i trafiksäkerhetsarbetet i syfte att motivera rapportörer och personal inom sjukvården till ökad rapportering.

Antalet uttag av skade- och olycksfallsstatistik från Strada ger en bild av hur mycket informationen används i trafiksäkerhetsarbetet. Myndigheten kommer därför att följa det totala antalet uttag av skade- och olycksfallsstatistik samt den del som används för forskning inom trafiksäkerhet.

Tabell 14. Uttag av skade- och olycksfallsstatistik från Strada 2022

Resultatindikatorer	2022
Antal uttag totalt av skade- och olycksfallsstatistik	3 956
Antal uttag totalt av skade- och olycksfallsstatistik för forskning inom trafiksäkerhet	13

Som en följd av den nya lagstiftningen 2021 implementerades en ny rutin för uttag från Strada. Rutinen gör det möjligt att mäta uttagen av skade- och olycksfallsstatistik för forskning inom trafiksäkerhet från och med 2022 och framåt. Under 2022 gjordes totalt 3 956 uttag, varav 13 var uttag för forskning. Indikatorn kommer att följas framåt och skapa underlag för framtida analyser.

Trafiksäkerhet inom luftfart

Riksdagen och regeringen har slagit fast att Sverige bör prioritera flygsäkerheten och aktivt delta i det internationella samarbetet kring den. Regeringens etappmål säger att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom luftfarten ska halveras och antalet allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent till år 2030. Utgångsvärdet är medelvärdet för åren 2017–2019.

Allmänflygsäkerhetsrådet är ett samarbetsforum där alla organisationer som företräder de olika delarna av allmänflyget³ ingår. Rådet leds av Transportstyrelsen. Syftet med forumet är att tillsammans arbeta för att nå flygsäkerhetsmålen som vi har satt till 2025 om en kontinuerlig minskning av olyckor, omkomna och allvarligt skadade. Säkerhetsmålen för allmänflyget är en nedbrytning av regeringens hänsynsmål för transportpolitiken att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Myndigheten arbetar mot målet i allt säkerhetsarbete inom allmänflyg.

³ Statistiken för allmänflyg består av svenskregistrerade luftfartyg inom privatflyg, skolflyg, aerial work och sportbetonad luftfart såsom segelflyg, ballongflyg samt flygningar med ultralätta flygplan och gyrokoptrar/gyroplan över hela världen samt händelser med militär-, skärm- och hängflyg som har inträffat i Sverige. Aerial work består av jordbruksflyg, flygfotografering, reklamflyg, skogsbrandsbevakning med mera.

I nedanstående tabell åskådliggörs utvecklingen av antalet olyckor, omkomna och allvarligt skadade. När det gäller olyckor syns ingen tydlig trend under perioden, utan både upp- och nedgångar förekommer mellan de enskilda åren. Under 2022 inträffade 20 olyckor, vilket var i nivå med genomsnittet under den redovisade perioden. Samtliga 20 olyckor skedde inom allmänflyget och därmed ingen inom den kommersiella luftfarten⁴. Även under de närmast föregående åren var det ovanligt att olyckor inträffade i kommersiell luftfart. Det förekom några sådana olyckor under 2019 och 2020, i samtliga fall med svenskregistrerade luftfartyg.

Tabell 15. Olyckor och tillbud inom luftfarten 2018–2022

	2018	2019	2020	2021	2022
Olyckor					
Kommersiell luftfart ¹					
<i>Svenskregistrerade luftfartyg</i>	0	2	1	0	0
<i>Utlandsregistrerade luftfartyg</i>	0	0	0	0	0
Allmänflyg ²	17	18	25	13	20
Totalt	17	20	26	13	20
Omkomna					
Kommersiell luftfart ¹					
<i>Svenskregistrerade luftfartyg</i>	0	0	0	0	0
<i>Utlandsregistrerade luftfartyg</i>	0	0	0	0	0
Allmänflyg ²	2	10	5	11	2
Totalt	2	10	5	11	2
Allvarligt skadade					
Kommersiell luftfart ¹					
<i>Svenskregistrerade luftfartyg</i>	0	0	0	0	0
<i>Utlandsregistrerade luftfartyg</i>	0	0	0	0	0
Allmänflyg ²	3	4	5	6	6
Totalt	3	4	5	6	6

¹ Statistiken för den kommersiella luftfarten består av linjefart, charter och taxiflyg med svenskregistrerade luftfartyg över hela världen och med utlandsregistrerade luftfartyg i Sverige

² Statistiken för allmänflyg består av svenskregistrerade luftfartyg inom privatflyg, skolflyg, aerial work och sportbetonad luftfart såsom segelflyg, ballongflyg samt flygningar med ultralätta flygplan och gyrokoptrar/gyroplan över hela världen samt händelser med militär-, skärm- och hängflyg som har inträffat i Sverige. Aerial work består av jordbruksflyg, flygfotografering, reklamflyg, skogsbrandsbevakning med mera.

Även antalet omkomna varierar relativt stort mellan åren. Under 2022 omkom 1 person i en skärmflygsolycka. Antalet för 2019 och 2021 dras upp av 2 enskilda olyckor med många omkomna. 6 personer skadades allvarligt 2022, vilket är i nivå med de närmast föregående åren. Av dem skadades 3 allvarligt i olyckor med skärmflyg, 2 med ultralätt flygplan och 1 med motorsegelflygplan. I olyckorna inom kommersiell luftfart under den redovisade perioden har ingen omkommit eller skadats allvarligt.

⁴ Statistiken för den kommersiella luftfarten består av linjefart, charter och taxiflyg med svenskregistrerade luftfartyg över hela världen och med utlandsregistrerade luftfartyg i Sverige.

Internationellt samordnad tillsyn över flygplan

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

Tabell 16. Rampinspektioner 2018–2022

	2018	2019	2020	2021	2022
Antal rampinspektioner luftfartyg	277	271	120	133	151
Antal flygplatser	15	16	11	8	13
Index utfall	0,60	0,52	0,50	0,45	0,56

Under 2022 genomförde Transportstyrelsen 151 rampinspektioner. De omfattar bland annat kontroll av flygplanets tekniska status, flygoperativ dokumentation, säkerhetsutrustning ombord, operatörens procedurer, besättningsmedlemmars behörighet och status. Inspektionerna har genomförts på 13 flygplatser och omfattat 94 olika operatörer. Det tilldelade antalet inspektioner av luftfartyg från Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (EASA, European Union Aviation Safety Agency) är uppnått.

Inspektionerna har haft stor bredd och har avsett olika typer av flygverksamhet och olika flygplatser. Omfattningen på rampinspektioner har utökats med introduktionen av kombinerade alkoholtester i samverkan med Polismyndigheten. Alkoholtester har tidigare genomförts vid vissa tillfällen av enbart Polismyndigheten. Denna typ av kombinerade inspektioner genomförs i samband med en ny EU-förordning som ger förbättrad samordning, riskbaserad och uppföljning bland berörda medlemsstater. Inspektionerna bidrar till både säkerhet och hälsa på flera sätt. Primärt ger samordningen bättre förutsättningar att stoppa eventuella överträdelser och förhindra otillåten verksamhet. Sekundärt bedöms detta skapa en preventiv effekt genom samordnad närvaro och uppföljning mellan medlemsstater.

Den samlade effekten ur ett flygsäkerhetsperspektiv är att standarden höjs. Det går att verifiera med ett EU-framtaget index för rampinspektionerna, där ett lågt index visar på färre eller mindre allvarliga brister. En acceptabel normal variation bedöms ligga inom spannet 0–1.0 hos en enskild operatör. Transportstyrelsen vidtar särskilda åtgärder mot operatören om index överstiger 1.0. EASA vidtar åtgärder i samverkan med nationell myndighet

om index överstiger 2.0. Index för den senaste femårsperioden ger en förbättring ner till dagens 0,56. Värdet har varierat under perioden för pandemin, eftersom omfattning, plats och typ av genomförande förändrades med hänsyn till inspektörernas säkerhet och tillgängliga tillsynsobjekt.

Transportstyrelsen bedömer att rampinspektionerna har en god preventiv effekt i flera led och bidrar till en god säkerhet. Effekten på lång sikt säkerställs genom att samordnade och riskbaserade inspektioner leder till att verksamheter som initialt inte sköter sina åtaganden känner till att det är högre sannolikhet att de granskas, vilket ytterligare ger effekt för åtgärd. Effekten av tillsynen kan identifieras på kort sikt genom att inspektioner leder till att brister åtgärdas direkt. Krav på säkerhetsledningssystem med analyser av grundorsak leder i sin tur till att upprepade fel begränsas.

Utsläpp från luftfart, sjöfart och tunga vägfordon

Växthusgasutsläpp från luftfart

Utsläppen av växthusgaser från luftfart behöver fortsätta att minska om klimatmålen ska nås. Enligt Internationella klimatpanelen (IPCC) står flyget globalt sett för 2–3 procent av de totala utsläppen av koldioxid. Om man även räknar in effekterna av flygets utsläpp av vattenånga och kväveoxider på hög höjd samt påverkan från kondensstrimmor, blir flygets totala klimatpåverkan 4–5 procent av den mänskliga påverkan på klimatet. Hur stor klimatpåverkan en specifik flygresor har beror dessutom på faktorer såsom var på jorden resan genomförs, om den sker på natten eller dagen, på vintern eller sommaren, på vilken höjd samt hur de atmosfäriska förhållandena ser ut just där flygningen sker. Majoriteten av inrikesflygningarna i Sverige når aldrig upp på de höga höjder som krävs för att höghöjdseffekter ska uppstå.

Tabell 17. Luftfartens utsläpp 2019–2021 Källa: Naturvårdsverket

miljoner ton koldioxidekvivalenter	2019	2020	2021
Inrikes luftfart	0,48	0,2	0,19
Utrikes luftfart	2,68	0,94	1,00

Under de senaste tio åren har utsläppen från inrikes flyg minskat med 11 procent, medan utsläppen från utrikes flyg ökat med cirka 16 procent. Troliga orsaker till ökningen av utsläpp från utrikes flyg är ökad BNP och konjunkturutveckling som lett till ökat resande. Både inrikes och utrikes luftfart minskade drastiskt i samband med pandemin. Naturvårdsverkets statistik för 2022 kommer i slutet av 2023 och redovisas därför inte i tabellen ovan, men en uppgång är att vänta för år 2022 jämfört med 2021.

Transportstyrelsen arbetar både nationellt och internationellt med att minska luftfartens påverkan på klimatet. Den huvudsakliga regelutvecklingen sker i en internationell kontext. Främst sker det inom EU där Transportstyrelsen

bistår Regeringskansliet med expertkunskap och inom Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO:s) miljökommitté Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP), där Transportstyrelsen ingår som en aktiv part. Transportstyrelsen har även representanter i ett flertal expertgrupper inom ICAO.

I CAEP låg fokus under 2022 på fyra områden där bedömningen är att de viktigaste miljöfrågorna hanteras:

- klimatstyrmedlet CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation)
- ett långsiktigt klimatmål för flyget
- hållbara flygbränslen
- skärpning av buller- och koldioxidkrav på konventionella trafikflygplan.

CAEP lade fram en teknisk rapport där möjligheten till ett långsiktigt mål för den internationella luftfartens koldioxidutsläpp undersökts. Rapporten utgjorde sedan underlag i de internationella politiska diskussionerna om hur ett långsiktigt klimatmål skulle formuleras. ICAO:s generalförsamling tog därefter beslut om ett netto-noll-mål för utsläpp av koldioxid år 2050 för den internationella luftfarten. Transportstyrelsen deltog i ett högnivåmöte och framförde Sveriges åsikter samt bidrog i ytterligare ICAO-möten genom att informera om vilka åtgärder för att minska koldioxidutsläppen som är på gång i Sverige. För att ge ytterligare tyngd åt frågan ingick Sverige i en koalition av länder som drev på för ett långsiktigt ambitiöst klimatmål på global nivå. Även svenska flygbranschen har drivit på för detta.

I CAEP pågår ett arbete med hållbarhetskriterier för fossilt jetbränsle med lägre livscykelutsläpp. Transportstyrelsen verkar för att de drivmedel som ska kunna tillgodoräknas i CORSIA ska ha en hög miljöintegritet. Transportstyrelsen har även bidragit till att ett företag som konstruerar ett kommande civilt överljudsplan ändrat sitt koncept för att uppfylla bullerkraven för konventionella trafikflygplan i samband med buller vid start och landning.

Transportstyrelsen deltar i Nordiska arbetsgruppen för luftfartens miljöfrågor (N-ALM) och delade under 2022 erfarenheter mellan de nordiska länderna. Transportstyrelsen bidrar med underlag om vilka miljöfrågor som bör drivas inom EU respektive ICAO och arbetar även med att förbereda ICAO-arbetet inom den europeiska kretsen.

Transportstyrelsen har bistått Regeringskansliet med expertkunskap i arbetet med regelutveckling i EU som för luftfarten handlat om hållbara

flygbränslen (RefuelEUAviation) och utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel (AFIR) samt hur det globala klimatstyrmedlet CORSIA ska genomföras inom EU och samverka med EU:s utsläppshandelssystem (EU Emissions Trading System).

Växthusgasutsläpp från sjöfart

Tabell 18. Sjöfartens utsläpp 2010 samt 2019–2021. Källa: Naturvårdsverket

Miljoner ton koldioxidkvivalenter	Ref år 2010	2019	2020	2021
Inrikes sjöfart	0,67	0,70	0,66	0,64
Utrikes sjöfart	6,94	7,00	8,32	8,00

Naturvårdsverkets statistik för 2022 kommer i slutet av 2023 och redovisas därför inte i tabellen.

Inrikes sjöfart omfattas av det nationella etappmålet som slår fast att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Ingen tydlig trend, vare sig ökande eller minskande, kan läsas ut av de rapporterade värdena sedan 2010. Utsläppen minskade dock något under 2020 och 2021, vilket kan vara en effekt av pandemin. Utsläppen från internationella sjötransporter ökade däremot trots pandemin med drygt en miljon ton 2021 jämfört med 2019. Det är vanligt att utsläppen från sektorn varierar över tiden beroende på förändringar i bunkringsmarknaden, drivmedelspriser och så vidare.

Transportstyrelsen har framför allt bidragit till sjöfartens klimatomställning genom att delta i utveckling av målsättningar och regelverk internationellt i EU och i FN-organet Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Internationell reglering har betydelse för utsläppen både från svenska inrikes och utrikes sjötransporter. Transportstyrelsen har även bidragit i arbetet med underlag till regeringens kommande klimathandlingsplan.

Inom sjöfarten sker den huvudsakliga regelutvecklingen i internationella organisationer, framför allt inom IMO och inom EU. Transportstyrelsen företräder regeringen i förhandlingarna i IMO där flera aktuella frågor förhandlas. Transportstyrelsens internationella arbete bedrivs i samverkan med andra myndigheter, näringslivet och universitets- och högskolevärlden. Under 2022 färdigställde IMO riktlinjer för regler om fartygs energieffektivitet vid konstruktion och framdrift (EEXI och CII-regelverken). Transportstyrelsen har även arbetat med införlivande av dessa regler i nationell lagstiftning.

Andra frågor som Transportstyrelsen hade fokus på under 2022 var utvecklingen av IMO:s metodik för livscykelanalys av marina bränslen och revidering av IMO:s växthusgasstrategi från 2018. Strategin innehåller målsättningar för minskning av utsläpp från internationell sjöfart och revideringen väntas bli slutförd under 2023. IMO för också långtgående diskussioner om utveckling av ytterligare globala styrmedel för minskad

klimatpåverkan, inklusive möjlig prissättning av utsläpp. Även på detta område väntas framsteg ske under 2023.

Under 2022 inleddes förhandlingarna inom EU:s lagstiftningspaket Fit for 55 i rådsarbetsgrupperna. Flera av förslagen rör sjöfarten, bland annat om att inkludera sjöfarten i EU:s utsläppshandelssystem och en reduktionsplikt för fartyg som benämns Fuel EU Maritime. Transportstyrelsen har arbetat med analyser för dessa rättsakter och varit engagerade i att stödja Regeringskansliet i förhandlingarna.

Svavelutsläpp från sjöfart

Sverige har sedan länge, med stöd från Transportstyrelsen, arbetat för utvecklingen av regler som innebär sänkta svavelutsläpp från sjöfarten, både inom Helsingforskommissionen (Helcom) och inom IMO. Det nuvarande kravet om max 0,1 procent svavelhalt i fartygsbränslet inom svavelkontrollområdet (SECA) för Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen gäller från och med 2015. Enligt en rapport från Helcom släppte sjöfarten i Östersjön ut drygt 85 000 ton svaveldioxid per år före 2015. Efter införandet av det skärpta svavelkravet var siffran 10 000 ton och det är en minskning med hela 88 procent.

Svavelutsläpp regleras av Europeiska kommissionens beslut om regler för provtagning och rapportering vad gäller svavelhalten i marina bränslen. Enligt beslutet ska medlemsstater inom svavelkontrollområdet kontrollera minst 10 procent av de individuella fartygsanlöpen till en medlemsstat via dokumentationskontroll. För minst 40 procent av dessa ska provtagning göras ombord. Transportstyrelsen uppfyller kravet genom att antalet kontroller kan minskas när fjärranalysteknik eller snabbanalysmetoder även tillämpas.

Tabell 19. Antal oljepröver 2018–2022

	2018	2019	2020	2021	2022
Antal oljepröver	52	62	44	65	57
varav antal med förhöjd svavelhalt	3	4	0	0	0
Antal avvikelser svavelhalt i bunker	11	0	2	5	-

Under 2022 tog Transportstyrelsen 57 oljepröver på fartyg, varav 20 prover kontrollerades med handmätare. Att mäta med handmätare sänker kravet på det antal oljepröver som behöver skickas på analys. Inga prov har visat på förhöjd svavelhalt. Inga redare rapporterade in att de fått levererat bunkerbränsle där det vid provtagning visat sig finnas avvikelse mellan bunkerkvittot och den levererade produkten.

Transportstyrelsen har i samarbete med Chalmers en så kallad sniffer monterad på Öresundsbron. Sniffen mäter rökgaserna från fartyg som

passerar bron för resa in i eller ut ur Östersjön. Den mäter i realtid och Transportstyrelsen har tillgång till det system som loggar mätningarna. Om fartyg har avvikande svavelhalter i rökgaserna från skorstensplymen, ges särskilda indikationer genom e-post. Resultatet ligger sedan till grund för bedömning om huruvida någon särskild kontroll ska göras av fartyget. Under 2022 inkom inga särskilda indikationer för fartyg som skulle till svensk hamn.

Ett sätt att uppfylla svaveldirektivets krav är att fartyg installerar skrubber. Ett fartyg som har installerat en skrubber kan använda ett bunkerbränsle med en hög svavelhalt och skrubbern ”tvättar” avgaserna ner till tillåten svavelhalt. I reglerna ingår att fartyg vars skrubber har funktionsproblem som överstiger 60 minuter vid ett och samma tillfälle ska rapportera problemet till flaggstaten och ankomstland.

Tabell 20. Meddelanden om förhöjd svavelhalt i sjöfartsbränslen 2020–2022

	2020	2021	2022
Meddelanden från fartyg utrustad med skrubber	1	1	2
Meddelanden från myndighet utomlands	-	1	1
Meddelanden från sniffer Öresund	-	1	-

Under 2022 inkom 2 rapporter om problem med skrubber till Transportstyrelsen. Vidare inkom 1 meddelande från annat land som hade registrerat att ett fartyg som var på väg mot Sverige eventuellt kunde ha för hög svavelhalt i bunkerbränslet. Fartyget kontrollerades men hade tillåten svavelhalt i bunkerbränslet vid provtagningen.

Utsläpp av växthusgaser från tunga vägfordon

Utsläppen av växthusgaser från den tunga vägtrafiken behöver fortsätta att minska om etappmålet för inrikes transporter ska nås. Etappmålet är att utsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.

Tabell 21. Utsläpp av växthusgaser från tunga fordon 2010 samt 2018–2022

Miljoner ton koldioxidekvivalenter	2010 ¹ (jmf. år)	2018 ¹	2019 ¹	2020 ¹	2021
Tunga lastbilar	4,74	3,17	3,19	3,05	3,18
Bussar	0,76	0,29	0,27	0,21	0,19
Tunga lastbilar och bussar sammantaget	5,50	3,46	3,46	3,26	3,37

¹ Värdena är justerade sedan föregående årsredovisning. Orsaken är revideringar i Naturvårdsverkets statistik.

Utsläppen från den tunga vägtrafiken har långsamt minskat i förhållande till jämförelseåret 2010. Under perioden 2019–2021 har emellertid lastbilstrafikens utsläpp inte fortsatt att minska utan ligger kvar på samma

nivå som 2018. Naturvårdsverkets statistik för 2022 kommer i slutet av 2023 och redovisas därför inte i tabellen ovan.

Transportstyrelsen har fortsatt att bidra till omställningen genom att se till att det finns registrerade uppgifter om tunga fordons utsläpp av växthusgaser. Under 2022 arbetade myndigheten bland annat vidare inom EU med metoder och krav för att deklarerat bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Nu omfattas även tyngre bussar och hybridlastbilar av kraven. För vissa tunga släpfordon finns nu också bestämmelser om att släpets påverkan på koldioxidutsläppen ska anges.

Transportstyrelsen har också förberett vägtrafikregistret för att kunna registerföra de nya uppgifterna. Relevanta, registrerade uppgifter om nya fordons utsläpp av växthusgaser gör det möjligt för köpare att göra aktiva val utifrån bränsleförbrukning och klimatpåverkan. Uppgifterna är också en förutsättning för det EU-gemensamma styrmedlet som kräver att fordonstillverkarna successivt säljer allt energieffektivare fordon och därmed ställer om fordonsflottan. På sikt kan uppgifterna även användas för ekonomiska styrmedel.

Tabell 22. Drivsystem på nyregistrerade tunga fordon 2019–2022

	2019	2020	2021	2022
Andel nyregistrerade tunga lastbilar med fordonsgasdrift	2,7 %	3,9 %	4,9 %	7 %
Andel nyregistrerade tunga lastbilar med eldrift	0,1 %	0,3 %	0,7 %	2,5 %
Andel nyregistrerade tunga lastbilar med övriga drivsystem (huvudsakligen diesel)	97,2 %	95,8 %	94,4 %	90,5 %
Summa tunga lastbilar	100 %	100 %	100 %	100 %
Andel nyregistrerade bussar med fordonsgasdrift	19,4 %	25,5 %	20 %	6,9 %
Andel nyregistrerade bussar med eldrift	11,5 %	11,3 %	24,2 %	19,3 %
Andel nyregistrerade bussar med övriga drivsystem (huvudsakligen diesel)	69,1 %	63,2 %	55,8 %	73,8 %
Summa bussar	100 %	100 %	100 %	100 %

Omställningen av den tunga fordonsflottan kan följas genom att man tittar på vilka drivsystem nyregistrerade fordon har. Under 2022

- ökade andelen eldrivna och fordonsgasdrivna nyregistrerade tunga lastbilar något jämfört med tidigare år
- minskade andelen nyregistrerade bussar med fordonsgasdrift jämfört med tidigare år och eldriftsandelarna sjönk jämfört med 2021.

Men man behöver också vara medveten om att omställningen kan ske genom andra förändringar. Exempelvis kan dieselfordon tankas med förnybara drivmedel, såsom hydrerad vegetabilisk olja (HVO) eller biodiesel av estrar (FAME).

3.3 Regelgivning

Inom ramen för regelgivning ingår internationellt och nationellt regelarbete, övriga internationella uppdrag samt att bistå regeringen inom ramen för Transportstyrelsens 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 myndigheten inom alla trafikslag vara pådrivande för att möjliggöra att potentialen i den nya tekniken tillvaratas.

I regelgivning ingår att påverka den internationella regelgivningen och utifrån det utveckla de nationella reglerna. I arbetet ingår också att ha löpande dialog med branschen.

3.3.1 Verksamhetens utveckling

Tabell 23. Kostnader för regelgivning 2020–2022

Trafikslag	Total kostnad (tusen kronor)		
	2020	2021	2022
Spårtrafik	58 937	55 157	45 581
Luftfart	98 313	101 761	106 858
Sjöfart	87 423	80 631	85 029
Vägtrafik	115 195	119 427	135 529
Summa	359 867	356 976	372 997

Kostnaderna för regelgivning utgör 13 procent av den totala verksamhetskostnaden. Ytterligare analys redovisas under respektive trafikslag.

3.3.2 Trafikslagsövergripande

Internationell och nationell regelutveckling

Transportstyrelsen arbetar kontinuerligt med regelutveckling, internationellt och nationellt. På några områden inom bland annat sjöfart och vägtrafik har myndigheten behövt prioritera ned regelutvecklingsarbetet.

Inom sjöfartsområdet råder en viss eftersläpning med att hantera införlivanden av internationella regler i nationell rätt och i myndighetens föreskrifter. Verksamheten har prioriterat internationella förhandlingar som berör klimat och miljö på bekostnad av införlivande av internationella regelverk som rör säkerhet och arbets- och levnadsförhållanden ombord samt uppdatering av föreskrifter (sjöfart). Det återstår därför ett antal internationella regler som ännu inte har införlivats eller uppdaterats i myndighetsföreskrifter.

Inom vägtrafikområdet finns exempel på eftersatt regelutvecklingsarbete och behov av en översyn för att modernisera ett antal befintliga föreskrifter. Myndigheten har inte heller, på grund av resursbrist, i önskvärd omfattning kunnat delta i det internationella regelutvecklingsarbetet inom väg- och spårtrafik.

Klimatanpassade byggregler för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor

För att ny infrastruktur för väg, järnväg, spårväg och tunnelbana ska stå emot ett förändrat klimat ställs det nya krav i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd. De nya kraven innebär bland annat att byggherren ska dimensionera vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor utifrån både dagens klimat samt pågående och kommande klimatförändringar. Regleringen innehåller bland annat följande:

- klimatanpassning för ett robust transportsystem, eftersom dimensionering av infrastruktur ska genomföras med hänsyn till pågående och kommande klimatförändringar, specifikt nederbörd, flöden och vattennivåer
- införande av riktvärden för halter av luftföroreningar i nya väg- och spårtunnlar för skydd av människors hälsa
- nya bestämmelser till skydd för skador på riskobjekt och skyddsvärda objekt i syfte att förebygga bortfall av eller störningar i samhällsviktiga funktioner samt olyckor med stora miljömässiga och allmänfarliga konsekvenser.

3.3.3 Spårtrafik

Tabell 24. Kostnader för regelgivning inom spårtrafikområdet 2020–2022

Total kostnad (tusen kronor)		
2020	2021	2022
58 937	55 157	45 581

Under åren 2020 och 2021 genomfördes vintertester för kompositbromsblock som påverkade kostnaderna. Motsvarande kostnader fanns inte under 2022. Det har även varit lägre kostnader för regelgivning med anledning av att fjärde järnvägspaketet nu är infört.

Fjärde järnvägspaketet har implementerats

Det fjärde järnvägspaketet är nu genomfört i lagar och förordningar som började gälla den 1 juni 2022. Med anledning av detta gav Transportstyrelsen ut flera föreskrifter. Genom de nya reglerna främjas trafiken inom EU och förbättras möjligheterna att resa och transportera gods på järnväg, men det är för tidigt att ännu se sådana effekter.

Ett av syftena är att förenkla och harmonisera bedömningsprocesserna, och därmed minska bördor och administrativa kostnader för de sökande. Till exempel har beslutsfattandet av ett gemensamt säkerhetsintyg för järnvägsföretag att bedriva trafik på det europeiska järnvägssystemet och godkännandet av fordon till stora delar centraliserats till den europeiska järnvägsbyrån (ERA).

Sedan föreskrifterna trädde i kraft har Transportstyrelsen fått in ärenden om till exempel att godkänna ansökan om utsett organ. Ett utsett organ är en förutsättning i godkännandeprocessen och ett sådant anlitas för att genomföra granskning av ett spårfordons överensstämmelse med de svenska nationella fordonsreglerna.

Framtida regler för lokförare och godskorridorer

Transportstyrelsen bidrog under 2022 i Europeiska kommissionens arbete med paketet för effektiv och grön mobilitet. Där ingår bland annat revidering av lokförardirektivet, initiativ om internationell persontrafik på järnväg och revidering av godskorridorförordningen. Dessa regelinitiativ syftar till att öka tillgängligheten och förenkla för kunder att köpa och utföra transporter både för person- och godstrafik inom EU.

Förslag till ny lagstiftning väntas bli presenterat under 2023, men Transportstyrelsen bidrog redan 2022 i kommissionens förberedande arbete med utformningen av konsekvensutredningar och förslag till ny lagstiftning. Transportstyrelsen lyfter aspekter som en ensad problembild av vad som ska lösas och att reglerna som tas fram är ändamålsenliga, bidrar till att stärka järnvägens konkurrenskraft och inte ökar administrativa bördor och

kostnadsdrivande reglering för företag. Ytterligare en aspekt är att öka lokföraryrkets attraktivitet för båda könen.

Ökad kunskap om kompositbromsblockens förmåga i vinterförhållanden

Transportstyrelsen arbetar aktivt med att möta teknikutvecklingen och åtgärda bullerproblematiken från järnvägen, utan att ge avkall på trafiksäkerhet eller att det kostar för mycket för järnvägsbranschen.

En EU-förordning ska åtgärda buller genom ett förbud för godsvagnar att använda sig av gjutjärnsbromsblock på så kallade tystare stråk från och med december 2024. Delar av vagnparken behöver byggas om och gjutjärnsbromsar ska ersättas med kompositbromsblock eller skivbromsar. I nordiskt klimat har denna teknikutveckling lett till frågor kring säkerheten. Därför har Transportstyrelsen och Trafikverket genomfört vintertester av kompositbromsblock. De sammantagna resultaten från testerna, och drifterfarenheter från svenska järnvägsföretag, visar att det finns konfigurationer av kompositbromsblock som troligtvis fungerar väl även under hårda vinterklimat. Det förutsätter att bromsen regelbundet används av föraren för att värma upp bromsblocken. Men erfarenheter visar också att en sådan regelbunden uppvärmning kan vara svår att uppnå för vissa kombinationer av vagn- och kompositblock. Resultatet har legat till grund för ett dokument om riskbedömning i svenska förhållanden.

Under 2022 har Transportstyrelsen medvetandegjort och informerat järnvägsbranschen om de brister och risker som finns med att använda kompositbromsblock. Vid tillsynen av järnvägsföretagen har det bedömts att de tagit hand om riskerna genom operativa instruktioner och rutiner för erfarenhetsåterföring. Myndigheten har också haft uppföljningsmöten med järnvägsbranschen där alla deltagare haft möjlighet att dela erfarenhet och kunskap med varandra. Det strategiska arbetet tillsammans med järnvägsbranschen fortsätter i syfte att godstransporterna på järnväg till och från kontinenten inte äventyras.

Transportstyrelsen har uppmanat den europeiska järnvägsbyrån (ERA) att tillsätta en ny arbetsgrupp för gemensam europeisk hantering av reglerna. Gruppen är nu tillsatt och Transportstyrelsen deltar i det arbetet.

3.3.4 Luftfart

Tabell 25. Kostnader för regelgivning inom luftfartsområdet 2020–2022

Total kostnad (tusen kronor)		
2020	2021	2022
98 313	101 761	106 858

Kostnaderna för regelgivning har stigit jämfört med föregående år. Allteftersom pandemirestriktioner har släppts har resandet för det

internationella arbetet ökat, eftersom Transportstyrelsen deltagit i möten på plats. Det har medfört att resekostnaderna är högre än under pandemin. En annan orsak till att kostnaderna har ökat är att ett it-system har anpassats för att kunna rapportera incidenter inom luftfarten till EU.

Åtgärder med anledning av Rysslands invasion av Ukraina

Efter invasionen inleddes snabbt ett arbete för att hantera sanktioner och begränsningar för ryska operatörer inom luftfarten. Den svenska regeringen beslutade om förbud för luftfartyg registrerade i Ryssland eller ägda/kontrollerade av ryska medborgare att använda svenskt luftrum. EU antog en förordning som innebar ännu mer långtgående förbud mot rysk lufttrafik till, från och över EU.

Transportstyrelsen har deltagit i arbetet inom luftfartens europeiska samarbetsorganisationer EASA och EACCC (European Aviation Crisis Coordination Cell) relaterat till situationen i Ukraina. Europeiska kommissionen har skapat en gemensam mejlgrupp där medlemsstaterna kan diskutera och koordinera sig i frågor bland annat om flygförbudet och notifiera om undantag från förbuden medges. Det finns en möjlighet att medge undantag från förbudet att flyga till, från eller över EU:s territorium, om det finns humanitära skäl eller andra skäl som är förenliga med förordningens syfte. 3 ansökningar om överflygningar av svenskt territorium av ett ryskt flygbolag har beviljats. Överflygningarna avsåg transporter av kärnbränsle från Ryssland till Ungern, Tjeckien och Slovakien. De länderna bad oss och flera andra länder längs ruten om tillstånd, eftersom deras energiförsörjning var beroende av dessa leveranser. Innan flygtillstånd beviljades samrådde Transportstyrelsen med bland andra kommissionen och Försvarsmakten.

U-space – ett koncept för drönare

Obemannade luftfartyg, eller drönare, är en snabbt växande sektor inom luftfarten. Därför har EU antagit en förordning för att fjärrstyrda drönare ska kunna flyga säkert i det europeiska luftrummet. U-space är ett koncept av nya digitala tjänster, procedurer och lösningar. De är framtagna för att skapa en säker och effektiv tillgång till luftrummet för drönare. Förordningen ska tillämpas från och med nästa år. Transportstyrelsen förväntas att bli utpekad behörig myndighet för U-spaceförordningen av regeringen. Det innebär att myndigheten kommer att få huvudansvaret för införandet av U-space i Sverige. För att vara förberedd för uppdraget har Transportstyrelsen etablerat en implementeringsgrupp som ska koordinera frågor som rör U-space.

Underlag till regeringens flygplatsöversyn

Regeringen har initierat ett uppdrag för att utreda och ta fram förslag till inriktning för statens ansvar för flygplatser, så att behoven för medborgare,

näringsliv och samhällsviktigt flyg tillgodoses i hela landet. De underlag som regeringen har efterfrågat från Transportstyrelsen i samband med utredningen är klassificering av flygplatser samt flygstatistik.

Nyttjande av svenska luftrummet vid ett Nato-medlemskap

Transportstyrelsen har på förfrågan från Försvarmakten och tillsammans med LFV påbörjat arbete i en myndighetsgemensam arbetsgrupp för att se över förutsättningarna för nyttjandet av det svenska luftrummet vid ett Nato-medlemskap. Syftet med arbetsgruppen är att ta fram fakta och se möjligheter, begränsningar och eventuellt behov av lagändringar och regeländringar för att låta andra länder nyttja luftrummet för militära operationer och övningar.

Nya föreskrifter om kommunikation på radio mellan flygtrafikledning och piloter

Som en följd av EASA:s arbete med reglering inom flygtrafiktjänstområdet beträffande fraseologi (det vill säga kommunikation på radio mellan flygtrafikledning och piloter) är föreskrifterna om radiotelefoni och fraseologi reviderade. Många synpunkter kom in på remissen och därefter gjordes bedömningen att förändringen kunde hanteras med ett svenskt alternativt sätt att uppfylla regleringen, vilket förts in i föreskriften. Denna reglering specificerar hur fraseologi vid start, landning och passage av bana ska uttryckas vid flygplatser med mindre trafik där AFIS (Aerodrome Flight Information Services) utövas.

Sverige har under många år haft en fungerande fraseologi och därför finns det snarare en risk med att förändra det som fungerar. Sverige har av den anledningen valt att fortsätta tillämpa den inarbetade modellen.

3.3.5 Sjöfart

Tabell 26. Kostnader för regelgivning inom sjöfartsområdet 2020–2022

Total kostnad (tusen kronor)		
2020	2021	2022
87 423	80 631	85 029

Den ordinarie regelgivningen har utförts i samma omfattning som tidigare år. Transportstyrelsen har deltagit i fler möten på plats än under pandemin, vilket har ökat resekostnaderna. Samtidigt har kostnaderna minskat på grund av att myndigheten lagt mindre resurser än föregående år på särskilda aktiviteter, såsom frågor kring grävatten och undersökning av alternativ till biocidfärg på båtbottnar. Vi har också genomfört kommunikationsinsatser för fritidsbåtar, vilket har ökat kostnaderna.

Invasjonen medförde behov av säkra korridorer för evakuering

Rysslands invasion av Ukraina har föranlett stor aktivitet i det internationella arbetet. Även sjöfarten omfattas av EU:s sanktionspaket, och förhandlingar samt analys av förslagen skedde under stor tidspress. IMO:s råd höll ett extraordinärt möte, på initiativ av bland annat Sverige, där man slutligen kunde enas om en deklARATION som starkt fördömde den ryska invasionen.

IMO gav även sitt stöd för att så kallade blå korridorer skulle inrättas för säker evakuering av sjöpersonal och fartyg från de drabbade områdena. Frågan har även dominerat agendan på övriga möten med IMO:s kommittéer och underkommittéer.

Kompletterande rapport om utsläpp av tvättvatten från skrubbrar

Svenska kustvatten når varken god ekologisk status eller god kemisk status enligt EU:s vattendirektiv, och utsläppen av farliga ämnen från dagens skrubbrar är flera gånger större än från andra fartygsgenererade utsläpp. Det är bakgrunden till ett regeringsuppdrag om en komplettering av Transportstyrelsens redovisning från 2020. Transportstyrelsens nya rapport innehåller en omfattande konsekvensanalys med flera utredda förslag. Bland annat ges en rekommendation om ett totalt utsläppsförbud av tvättvatten (och avtappningsvatten) i Sveriges inre vatten alternativt vatten som omfattas av miljökvalitetsnormer enligt vattenförvaltningsförordningen.

Automatisering av fartyg

IMO har de senaste åren arbetat för att underlätta utvecklingen av olika grader av automatisering av fartyg genom att se över det befintliga regelverket och hur dessa behöver förändras. Sverige har genom Transportstyrelsen varit ordförande för arbetsgruppen MASS (Maritime Autonomous Surface Ships) som genomfört detta. Beslut fattades om att automatisering eller fjärrstyrning av vissa funktioner för det autonoma systemet ska definieras och förtydligas. Därför fokuserar nu arbetet bland annat på funktionerna navigation, lasthantering, operationella delar av fartyget, maskin, el, underhåll och radiokommunikation.

Nya föreskrifter beträffande lotsplikt

Arbetet med revidering av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om lotsning är avslutat. Behovet av ett modernare regelverk för lotsplikten har tidigare identifierats. Samtidigt har nuvarande regler till viss del blivit omoderna, eftersom de inte fullt ut har följt sjöfartens utveckling sedan de skapades för nästan fyrtio år sedan.

De nya föreskrifterna bygger på ett mer riskbaserat synsätt där både lotsled (farled) och fartyg bedöms genom kvantitativa och kvalitativa riskbedömningar. Det innebär att alla lotsleder bedöms på lika villkor oavsett var i landet de ligger. I de nya reglerna ges lättnader i lotsplikten för

den som trafikerar en lotsled regelbundet, jämfört med den som trafikerar samma led sällan. Även prövningar av lotsdispenser blir mer riskbaserade och ett förenklat lotsdispensförfarande införs för fartyg som bedöms ha lägre risk.

3.3.6 Vägtrafik

Tabell 27. Kostnader för regelgivning inom vägtrafikområdet 2020–2022

Total kostnad (tusen kronor)		
2020	2021	2022
115 195	119 427	135 529

Kostnaderna har ökat med anledning av resursförstärkning inom regelgivning för att hantera områden som är eftersatta. Det har även varit mer internationellt arbete och reskostnaderna har ökat från en låg nivå under pandemin. Det var under 2022 flera resurskrävande regeringsuppdrag som också innebar kostnader för externa utredningar.

Det fjärde körkortsdirektivet arbetas fram inom EU

Det tredje körkortsdirektivet från 2006 ses över i syfte att öka trafiksäkerheten, bidra till den fria rörligheten och främja ny teknik, digitalisering och grön omställning. Enligt nuvarande plan ska förslag på ett nytt direktiv vara klart under första kvartalet 2023. Myndigheten kommer att bistå regeringen med expertstöd i förhandlingarna om direktivförslaget. Kommissionen har presenterat vad man kommer att arbeta vidare med. Några exempel är

- nyblivna förare
- mobila (digitala) körkort
- längre giltighet för körkort
- ändrade medicinska krav.

Under 2022 deltog myndigheten i ett antal workshoppar och gav Regeringskansliet underlag till skriftliga inspel om Sveriges syn på det som avhandlades. Sverige har bland annat betonat främjandet av ny teknik såsom digitala körkort och teknik för säkrare och miljövänligare fordon. Även behovet av att kunna villkora körkort med alkoholås för fler förare än i nuläget har framförts.

Automatiserade fordon kan typgodkännas enligt nya EU-regler

Transportstyrelsen har deltagit i arbetet inom EU och FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE) med framtagande av regler för typgodkännande av automatiserade fordon. Inom EU är det nu möjligt att ansöka om godkännande för helautomatiserade fordon i små serier och för specifika tillämpningar. Fordonen ska vara konstruerade för att

- transportera passagerare eller gods i ett fördefinierat område
- transportera passagerare eller gods på en fördefinierad färdväg med fasta start- och slutpunkter eller
- klara av automatisk parkering.

Inom UNECE har bestämmelser uppdaterats för automatiserad körning på mötesfri väg (till exempel väg med mittremsa som delar upp trafiken i de olika riktningarna). De befintliga bestämmelserna har utökats för att inkludera tunga fordon, ge möjlighet till automatiserat filbyte och möjlighet till färd i högre hastigheter. Bestämmelserna träder i kraft i början av 2023.

Kryphål för laddhybridens oredovisade utsläpp täpps till 2028

På papperet har laddhybridernas deklarerade värden för bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp varit mycket lägre än vad de är vid verklig körning. Transportstyrelsen har deltagit i arbetet inom EU med att utveckla regelverket så att värdena för laddhybrider ska börja baseras på körstatistik och verklig bränsleförbrukning i stället för på uppskattningar och schablonvärden.

Under 2022 antogs en ändring av bestämmelserna för godkännande av fordon för att fastställa värden för bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. I ett första steg ska värdena baseras på den körstatistik som samlats in under de senaste åren och i ett andra steg ska de revideras ytterligare utifrån insamlade värden av verklig förbrukning. Det kommer att leda till att de deklarerade värdena från alla nya fordon som registreras från år 2028 bättre stämmer överens med den verkliga förbrukningen. Därmed förbättras möjligheterna att kunna välja fordon med lägre koldioxidutsläpp.

Säkerhet i vägtunnlar

Transportstyrelsen har ändrat nationella föreskrifter om säkerhet i vägtunnlar. Förutom att anpassa föreskrifterna utifrån ändringar som gjorts i bakomliggande EU-direktiv infördes bestämmelser om bland annat att klimatförändringar ska beaktas. Det infördes också så kallade acceptanskriterier, som en utförd riskanalys kan jämföras med för att avgöra om en tunnel är tillräckligt säker. Kriterierna anger alltså vilka säkerhetsnivåer som ska uppnås utifrån en lägsta acceptabel samhällsnivå.

Regleringen syftar till att säkerställa en samhällsenlig godtagbar lägsta säkerhetsnivå som ser till att risker och säkerhetshöjande åtgärder beaktas i tillräcklig utsträckning vid projektering och byggande av vägtunnlar samt att åtgärder är samhällsekonomiskt motiverade. Avsaknad av övergripande regler skulle kunna leda till onödigt konservativa riskbedömningar och därmed överdimensionerade och kostnadsdrivande konstruktioner.

Nya regler för yrkestrafiken genom mobilitetspaketet

Implementeringen av mobilitetspaketet som pågår under åren 2020–2026 har medfört att flera nya regler trädde i kraft under 2022. Syftet med ändringarna är tydliga och kontrollerbara regler som bidrar till en sund transportmarknad, ökad trafiksäkerhet och förbättrar förarnas arbetsvillkor, samtidigt som de bidrar till ökad harmonisering i tillämpningen inom EU. Skärpta etableringskrav införs för att säkerställa att transportverksamhet utförs i det land där företaget är etablerat. Några exempel på krav som trädde ikraft:

- Företag som bedriver stadigvarande verksamhet i Sverige ska registrera sina fordon i Sverige.
- Fordonen måste återvända minst var åttonde vecka till det land där företaget är etablerat.
- Företaget måste varje år anmäla hur många anställda de har.
- En karensperiod på fyra dagar införs för cabotagetransporter.
- Utlandsetablerade företag ska kunna visa upp en kopia av en utstationeringsdeklaration när de utstationerar förare i Sverige.

För att kunna ta om hand förändringarna har Transportstyrelsen påbörjat arbetet med att driftsätta ett antal system för riskvärdering, tillsyn och informationsutbyte.

3.4 Tillståndsprövning

Tillståndsprövning innebär kontroll av om organisationer eller personer har förutsättningar att utöva verksamhet enligt uppställda krav. Transportstyrelsen bedömer även om objekt såsom exempelvis fordon, anläggningar och tekniska komponenter uppfyller krav.

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

3.4.1 Verksamhetens utveckling

Tabell 28. Kostnader för tillståndsprovning 2020–2022

Trafikslag	Total kostnad (tusen kronor)		
	2020	2021	2022
Spårtrafik	17 194	20 489	24 102
Luffart	67 643	73 685	74 595
Sjöfart	22 755	23 480	42 650
Vägtrafik	439 108	486 021	500 483
Summa	546 700	603 675	641 830

Kostnaderna för tillståndsprovning utgör 23 procent av den totala verksamhetskostnaden. Ytterligare analys redovisas under respektive trafikslag.

3.4.2 Spårtrafik

Tabell 29. Kostnader för tillståndsprovning inom spårtrafiksområdet 2020–2022

Total kostnad (tusen kronor)		
2020	2021	2022
17 194	20 489	24 102

Myndighetens tillståndsgivning på spårtrafiksområdet syftar till att säkerställa att de som vill bedriva verksamhet, förvaltar infrastrukturen, bygger spår eller fordon följer reglerna för spårtrafiksystemet och upprätthåller en godtagbar säkerhetsnivå. Tillståndsprovningen riktar sig främst mot infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, lokförare, fordonstillverkare och fordonsinnehavare. De flesta regler är i dag gemensamma inom EU, vilket underlättar rörligheten och medför en harmonisering av säkerhetsnivån.

Den totala kostnaden för verksamheten är högre än 2021. Det beror främst på fler tillståndsansökningar från järnvägsföretag och förnyelser av lokförarbevis.

I och med införandet av det fjärde järnvägspaketet i svensk lagstiftning har en ny tillståndstyp tillkommit. Transportstyrelsen ska godkänna utsedda organ, det vill säga organ som anlitas för att genomföra granskning av ett spårfordons överensstämmelse med de svenska nationella fordonsreglerna.

Inom spårtrafiken har inflödet av ärenden minskat till följd av både införandet av fjärde järnvägspaketet och det nya europeiska ärendehanteringssystemet One Stop Shop (OSS).

3.4.3 Luftfart

Tabell 30. Kostnader för tillståndsprovning inom luftfartsområdet 2020–2022

Total kostnad (tusen kronor)		
2020	2021	2022
67 643	73 685	74 595

Tillståndsprovningen riktar sig främst mot flygoperatörer, flygplatser, flygverkstäder och personliga behörigheter.

Kostnaderna för tillståndsprovning inom luftfarten är på samma nivå som föregående år och har ökat jämfört med åren innan dess. De ökade kostnader som myndigheten har haft under tidigare år för att bland annat hantera nya regler för drönare ligger kvar på samma nivå som föregående år. Även tillståndsprovningen för nya flygbolag har legat på en fortsatt hög nivå jämfört med tidigare år.

Beslut om särskilda flygprocedurer för helikopter

Transportstyrelsen har beslutat om PinS-procedurer till fem helikopterflygplatser på sjukhus i Västra Götalandsregionen.

PinS-procedurer är speciella in- och utflygningsprocedurer som är framtagna för helikopterverksamhet. Syftet med dem är att möjliggöra instrumentflygningar till helikopterflygplatser utan att flygplatserna behöver vara certifierade som instrumentflygplatser. Procedurerna ökar det samhällsnyttiga flygets förmåga att verka i sämre väderleksförhållanden. Instrumentinflygningen görs till en punkt i lufrummet där piloten antingen övergår till visuell navigering fram till flygplatsen eller väljer att avbryta inflygningen på grund av att rådande väderlek inte medger övergång till visuell navigering.

Överklagat beslut om tillfälliga restriktionsområden i Kiruna kommun

Transportstyrelsen beslutade under 2022 om upprättande av tre tillfälliga restriktionsområden för att skydda natur eller miljövård i Kiruna kommun. Restriktionsområdena upprättades vid Kebnekaise, Abisko och Torneträsk. Det största området var cirka 20 x 15 kilometer och sträckte sig 200 meter ovanför markytan. Syftet med restriktionsområdena var att skydda renar så att de skulle kunna beta ostört under kalvningen.

Beslutet överklagades till förvaltningsrätten av flera instanser som alla hade ett intresse i regionen. Orsaken var bland annat att restriktionsområdena hindrade instanserna att sälja eller utföra flygtransporter av kunder för skidåkning, vandringsturer och toppbestigningar. Förvaltningsrätten bedömde att skyddet av renarna inte kan falla under begreppet natur och miljövård, eftersom renarna är semidomesticerade (halvtama). Det innebär att renen inte kan anses omfattas av den normalspråkliga innebörden av

begreppet naturvård. Transportstyrelsen beslutade att inte överklaga domen från förvaltningsrätten.

Ärendet påvisar utmaningar och komplexitet i frågor med intressekonflikter, där Transportstyrelsen verkligen behöver avväga mellan olika intressen och de transportpolitiska målen.

Flygplanstillverkning i Sverige

Transportstyrelsen har fått in en ansökan från ett företag om att bli tillverkare för det elflygplan som företaget utvecklar. Flygplanet ska användas för kommersiella passagerartransporter. Samma företag har även lämnat en ansökan hos EASA för att få ett konstruktionsgodkännande för flygplanstypen och en ansökan om typgodkännande av flygplanstypen. Att vara tillsynsmyndighet för en ny flygplanstillverkare är en stor och ansvarsfull uppgift och också ett spännande arbete i och med introduktionen av ny hållbar teknik.

Godkänd flytt av Linköping/SAAB flygplats bana

Under fem år har Transportstyrelsen arbetat med Linköping/SAAB flygplats ansökan om att flytta banan vid Linköpings flygplats 600 meter österut och nu har Transportstyrelsen godkänt flytten. Den kommer att minska bullret över Linköping, och samtidigt möjliggör förändringen att Linköpings innerstad kan expandera utan att verksamheten vid Linköping/SAAB flygplats påverkas negativt.

Tabell 31. Utveckling för ärendeslag med stort antal ärenden inom luftfartsområdet 2020–2022

Ärendeslag	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Personliga certifikat	10 367	10 211	9 904	14 011	13 146	15 245	1 351	1 287	1 539
<i>Kvinnor</i>	853	880	820						
<i>Män</i>	8 933	8 627	8 417						
<i>Uppgift saknas¹</i>	581	704	667						
Registerkontroll⁹	8 041	7 878	10 963	9 920	9 559	9 543	1 234	1 213	870
<i>Kvinnor</i>	2 461	2 542	4 184						
<i>Män</i>	5 573	5 320	6 758						
<i>Uppgift saknas¹</i>	7	16	21						

Ärendeslag	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
Drönarkort²	-	36 433	12 916	-	5 569	6 365	-	153	493
<i>Kvinnor</i>		2 746	1 322						
<i>Män</i>		33 687	11 591						
<i>Uppgift saknas¹</i>			3						
Operatörs- registrering av drönare⁴			9 305			6 886			740
<i>Kvinnor</i>			598						
<i>Män</i>			8 222						
<i>Uppgift saknas¹</i>			485						

¹ Utländska medborgare saknar svenskt personnummer och samordningsnummer. Transportstyrelsen kan därför inte avgöra kön.

² Ny verksamhet från och med 2021.

³ I kostnaden för registerkontroll ingår även avanmälningar. Avanmälningarna ingår inte i antalet fattade beslut.

⁴ Ny verksamhet från och med 2022.

Personliga certifikat – en marginell minskning mot föregående år

För 2022 är det en marginell minskning i mängd ärenden jämfört med 2021 och 2020. Minskningen är cirka 3 procent. Om man ser på olika certifikattyper, är den största minskningen bland privatflygcertifikat flygplan och även certifikat för flygledare.

Vid en närmare granskning av minskningen fördelat över kön sticker gruppen kvinnor ut med en minskning på nära 7 procent gentemot män på drygt 2 procent. Och bland certifikattyper är minskningen störst bland kvinnliga flygledare.

När det gäller fördelning av antal ärenden efter kön, står kvinnor för drygt 8 procent av det totala antalet medan män står för 85 procent. Resterande 7 procent går inte att koppla till kön i ärendehanteringssystemet, eftersom individerna saknar svenskt person- eller samordningsnummer. Trafikflygare är den kategori av certifikatinnehavare som genererar flest antal ärenden per person. De flesta som har certifikat för trafikflyg är män. Många av dem har typbehörigheter för olika flygplan på sina certifikat. De kan också ha ytterligare behörigheter, som instruktör och kontrollant. Mängden behörigheter bidrar till en ökad mängd ärenden, eftersom giltigheten för behörigheterna behöver underhållas.

Minskningen av privatflygcertifikat för flygplan beror antagligen på det allmänna ekonomiska läget. Minskningen av antalet flygledarcertifikat kan bero på övergång till Remote Tower Service, det vill säga flygtrafikledning på distans, och pensionsavgångar.

Intensivt arbete med registerkontroller av Arlandapersonal

En registerkontroll genomförs som ett led i den säkerhetsprövning som personer som till exempel ska ha tillträde till den skyddade delen av en flygplats ska ha genomgått. Nivån på ansökningar om registerkontroll närmade sig under 2022 samma nivå som före pandemin 2019.

En kraftig ökning av antalet passagerare jämfört med tidigare år under pandemin skapade problem främst vid säkerhetskontrollen på Arlanda. Det uppstod också problem med att rekrytera personal till den. Processen för registerkontroll ifrågasattes som ett skäl till problemen med att få in ny personal i säkerhetskontrollerna. För att få arbeta på en flygplats krävs en godkänd säkerhetsprövning med tillhörande registerkontroll.

Registerkontrollen hanteras och bedöms av Transportstyrelsen med stöd av Säkerhetspolisens slagning i olika brottsregister. Antalet ansökningar om registerkontroller ökade, vilket fick till följd att även handläggningstiden ökade. Efter en intensiv insats och med nödvändiga prioriteringar kunde handläggningstiderna återgå till normal nivå igen.

Som en följd av situationen som förelåg under sommaren, med långa köer till incheckning och säkerhetskontroll, gjorde Transportstyrelsen en extra tillsynsaktivitet på Arlanda flygplats. Inspektionsresultatet föranledde dock inga åtgärder.

Det är fortsatt fler män än kvinnor som registerkontrolleras. En förklaring kan vara att de som prövas många gånger är kopplade till branscher som är mansdominerade. Det är exempelvis byggföretag som ska genomföra arbeten på en flygplats eller åkerier med chaufförer som ska ha tillträde till säkerhetskänsligt område. Dock skedde det en markant förändring under 2022 genom att fler kvinnor började arbeta i dessa branscher. Andelen kvinnor som registerkontrolleras har ökat med nästan 15 procent till att motsvara ungefär 40 procent av kollektivet.

Färre registrerade drönarkort och drönaroperatörer än förväntat

Antalet personer som registrerat sig för drönarkort har varit långt mindre än förväntat. Förväntningarna baseras på den målgruppsundersökning som genomfördes innan de nya gemensamma EU-reglerna började gälla. Undersökningen visade att det skulle vara cirka 300 000 drönaranvändare som regelverket är tillämpligt för.

När det gäller fördelning av antal drönarkortsärenden efter kön, står kvinnor för drygt 10 procent av det totala antalet medan män står för 90 procent. Skillnaden beror antagligen på att fler män än kvinnor äger en drönare. Det finns emellertid inga tillgängliga data på kön vad gäller ägarskap av drönare.

Vid utgången av 2021 var antalet registrerade operatörer 27 581 och vid utgången av 2022 hade antalet ökat till 36 355. Skillnaden mellan könen i antal som registrerat sig som drönaroperatörer beror som nämnts antagligen på att fler män än kvinnor äger en drönare. Det finns emellertid inga tillgängliga data på kön när det gäller ägarskap av drönare, eftersom Transportstyrelsen inte för register över ägarskap.

Transportstyrelsen genomförde informationsinsatser och kampanjer vid flera tillfällen under 2021. Enligt den uppföljning som gjordes efter kampanjerna är kännedomen om drönarreglerna hög. Informationen har nått ut enligt plan men många väljer ändå att avstå från att ta drönarkort. Transportstyrelsen har därför framfört till Regeringskansliet att det behövs sanktionsbestämmelser för de nya drönarreglerna. Avsaknaden av sanktioner kan medföra att många väljer att avstå från att ta drönarkort.

Under 2022 genomfördes ett antal seminarier för drönarbranschen med syftet att öka medvetenheten ytterligare bland drönanvändarna.

3.4.4 Sjöfart

Tabell 32. Kostnader för tillståndsprovning inom sjöfartsområdet 2020–2022

Total kostnad (tusen kronor)		
2020	2021	2022
22 755	23 480	42 650

Tillståndsprovningen riktar sig främst mot personliga behörigheter, rederier och hamnar.

Kostnaderna har ökat på grund av ökade kostnader för förarbevis för vattenskoter och lotsdispenser. Det nya regelverket för vattenskoter har medfört att myndigheten har utfärdat en stor mängd förarbevis för vattenskoter.

Många ansökningar om förarbevis för vattenskoter

Transportstyrelsen har hanterat en stor mängd utfärdanden av förarbevis för vattenskoter. Förarbevisen kan utfärdas antingen efter en ansökning av förarbevis enligt övergångsreglerna eller efter att man har genomfört en vattenskoterutbildning. Övergångsreglerna innebär att den som har andra behörigheter på sjön utfärdade före maj 2022 kan ansöka om förarbevis för vattenskoter direkt, det vill säga utan krav att gå någon ny utbildning. Myndigheten har också hanterat återkallelseärenden och de flesta rör hastighetsöverträdelser, men det har också varit ett antal fall av sjöfylleri.

Tabell 33. Utveckling för ärendeslag med stort antal ärenden inom sjöfartsområdet 2020–2022

Ärendeslag	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Behörigheter och certifikat	11 225	16 712	11 023	14 369	13 532	14 016	1 280	810	1 272
<i>Kvinnor</i>	1 372	1 604	1 899						
<i>Män</i>	9 853	15 108	9 124						
<i>Uppgift saknas¹</i>									
Förarbevis vattenskoter		7 999	102 323		956	14 501		120	142
<i>Kvinnor</i>		1 261	20 687						
<i>Män</i>		6 738	81 636						

Behörigheter och certifikat

Totalt har Transportstyrelsen hanterat 11 023 personliga behörighets- och certifikatsärenden för sjömän sysselsatta i yrkessjöfarten. Volymen är lägre än föregående år, men ligger på den nivå som var förväntad. Att föregående års siffra var högre beror på att många sjömän förnyat eller fått sina tillstånd vid en viss tidpunkt när till exempel nya regler börjat gälla. Eftersom tillstånden sedan är giltiga i fem år, uppstår en naturlig variation över en femårscykel.

Obligatoriskt med förarbevis för vattenskoter

Under 2022 blev det obligatoriskt att inneha ett förarbevis för att få framföra vattenskoter. Det har varit möjligt att ansöka om vattenskoterförarbevis från och med 2021. Under år 2021 utfärdades totalt 7 999 förarbevis för vattenskoter. Under 2022 ökade intresset markant, vilket var förväntat. Totalt godkändes 102 323 ansökningar, vilket ligger långt över det förväntade. Intresset för att ansöka om förarbevisen förväntas vara relativt stort även under våren 2023. Andelen kvinnor som ansökt och fått vattenskoterförarbevis uppgår till cirka 20 procent. Någon direkt orsak till denna ojämna fördelning mellan män och kvinnor har inte gått att fastställa.

Tabell 34. Genomsnittliga handläggningstider, behov av kompletteringar, andel beslut om avslag och antal ärenden på området behörigheter där mätningar utförs 2020–2022

Ärendetyp	Handläggningstider (dagar)			Behov av kompletteringar (%)			Andel beslut om avslag (%)			Antal ärenden		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Personliga tillstånd – behörigheter	3,6	3,7	4,3	14,2	10,9	17,8	1,1	0,2	4,1	3 699	5 216	2 610
Personliga tillstånd – certifikat	1,4	3,7	2,3	4,0	3,7	4,4	0,3	0,1	0,5	5 548	9 271	6 111

Större andel ärenden avslås

Andelen behörighetsärenden som behöver kompletteras har ökat. Likaså har andelen avslagsbeslut för behörighet ökat i jämförelse med tidigare år. Det finns ett samband mellan hur många ärenden som behöver kompletteras och andelen avslag, eftersom det alltid skickas en begäran om komplettering innan beslut fattas.

En förklaring till att andelen avslag ökat kan vara att skärgårdstrafiken åter kommit i gång efter pandemin och att man nu haft behov av att anställa ny personal. Det kan ha gjort att många som inte uppfyller kraven i alla delar ansökt, på vinst och förlust, utan att känna till de aktuella kravbilderna för det sökta tillståndet. Likaså har det i vissa fall varit svårt att få den sjöpraktik (sjödagur) som krävs för att förnya sina behörigheter. Detta gäller främst för de sjömän som varit sysselsatta i skärgårdstrafiken, vilken till stora delar låg still under pandemin.

3.4.5 Vägtrafik

Tabell 35. Kostnader för tillståndsprövning inom vägtrafiken 2020–2022

Total kostnad (tusen kronor)		
2020	2021	2022
439 108	486 021	500 483

Genom att ge tillstånd för yrkesmässig trafik och körkortstillstånd ser Transportstyrelsen till att lämpliga sökande kan komma ut i trafiken och bidrar därmed till både ökad tillgänglighet och ökad trafiksäkerhet. Samtidigt bidrar myndigheten till att ta bort olämpliga trafikföretag och förare från trafiken. Det sker genom återkallelser av yrkestrafiktillstånd, till exempel på grund av obetalda skatter eller brott mot arbetstidslagstiftningen, eller genom ingripanden som återkallelser, varningar och medicinska villkor. Möjligheten att installera alkolås är ett exempel på hur ökad tillgänglighet kan nås med bibehållen trafiksäkerhet.

Transportstyrelsen är även en godkännandemyndighet inom EU för typgodkännande av hela fordon eller för en komponent, ett system eller en separat teknisk enhet som ingår i fordonet. Myndigheten utfärdar även tillstånd för försöksverksamhet med automatiserade fordon på allmän väg.

Kostnadsökningen 2022 beror till största delen på ökade utfärdandevolymer av körkort och förarbevis och därmed ökade kostnader för råkort och porto. Antalet ansökningar av yrkestrafiktillstånd och taxiförarlegitimationer har ökat och har därmed också bidragit till ökade kostnader.

Tabell 36. Utveckling för ärendeslag med stort antal ärenden inom vägtrafikområdet 2020–2022

Ärendeslag	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Körkortstillstånd	345 590	314 514	274 314	61 427	72 031	66 153	178	229	241
<i>Kvinnor</i>	151 401	138 167	116 197						
<i>Män</i>	194 186	176 346	158 117						
<i>Uppgift saknas¹</i>	3	1							
Körkortstillstånd efter återkallelse	18 714	18 481	16 621	19 193	18 814	22 326	1 026	1 018	1 343
<i>Kvinnor</i>	2 975	3 077	2 679						
<i>Män</i>	15 739	15 404	13 942						
Förlängning av högre behörighet	80 579	90 137	105 747	19 419	22 432	27 714	241	249	262
<i>Kvinnor</i>	6 851	7 297	8 392						
<i>Män</i>	73 728	82 840	97 355						
Ingripanden	84 628	88 068	79 592	98 500	105 804	103 791	1 164	1 201	1 304
<i>Kvinnor</i>	15 215	16 225	14 554						
<i>Män</i>	68 423	70 736	63 916						
<i>Uppgift saknas¹</i>	990	1 107	1 122						
Utbyte/förnyelse av utländskt körkort	14 285	12 930	14 089	8 397	8 216	8 641	588	635	613
<i>Kvinnor</i>	5 475	5 247	5 606						
<i>Män</i>	8 810	7 680	8 482						
<i>Uppgift saknas¹</i>	0	3	1						
Godkännande handledare	317 623	302 878	267 755	13 351	22 567	22 922	42	75	86
<i>Kvinnor</i>	108 583	103 725	93 918						
<i>Män</i>	209 037	199 153	173 836						
<i>Uppgift saknas¹</i>	3		1						

Ärendeslag	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Medicinska bevakningsvillkor²	36 210	38 957	22 644	36 468	40 004	28 483	1 007	1 027	1 258
<i>Kvinnor</i>	9 611	9 957	4 933						
<i>Män</i>	26 599	28 999	17 709						
<i>Uppgift saknas¹</i>	0	1	2						
Utfärdande och förnyelse av körkort och förarbevis³	814 369	874 588	992 163	108 155	119 068	134 096	133	136	135

¹ Uppgifterna har tagits fram med hjälp av kontrollsiffran i personnumret. Utländska medborgare saknar svenskt personnummer och samordningsnummer. Transportstyrelsen kan därför inte avgöra kön.

² Ärendeslaget har tidigare benämnts Körkortsverksamhet – villkor.

³ Uppgift om kön saknas. Antal fattade beslut 2020 och 2021 har korrigerats jämfört med föregående årsredovisning, från 814 526 respektive 874 587.

Under 2022 minskade det totala antalet körkortsärenden med cirka 85 000 jämfört med 2021, vilket motsvarar en minskning med 10 procent. Den enskilt mest troliga förklaringen till minskningen är att många ungdomar under pandemiåret 2020 var hemma från stängda skolor och deras anhöriga arbetade i sin tur hemifrån. De hade på så sätt mer tid över, till exempel för att påbörja övningskörning, vilket kräver ett handledarskap och körkortstillstånd. Ansökningar om körkortstillstånd och handledarskap har minskat efter pandemin och nu återgått till mer normala ärendenivåer. Minskade beslutsvolymen föreligger också för medicinska bevakningsvillkor, där förklaringen är att körkortsverksamheten tvingats prioritera ingripandeärenden och förlängningar av högre körkortsbehörigheter.

Stora ärendebalanser för körkortsingripanden

De flesta ingripandeärenden resulterar i ett återkallat körkort för en viss bestämd tid och körkortet ska också lämnas tillbaka till Transportstyrelsen. Återkallelsegrunderna och spärrtider varierar men vanligast är hastighetsöverträdelser med en spärrtid på två till fyra månader. För ingripande med varning återkallas inte körkortet.

Under perioden 2017–2021 ökade antalet återkallade körkort med 27 procent. Orsakerna till ökningen är troligtvis den ökade mängden rapporterade ärenden från polisen genom fler hastighetskameror på svenska vägar, effektivare poliskontroller och att polisen fått bättre hjälpmedel för inrapportering till Transportstyrelsen. Pandemin innebar också att polisen kunde prioritera hastighetsövervakning, eftersom många andra arrangemang som kräver polisinsatser ställdes in. Den ökade mängden ärenden har inneburit att det uppstått stora balanser som avser körkortsingripanden och som kvarstår vid utgången av 2022.

Under 2022 syns en tydlig minskning av antalet återkallade körkort. Det är sannolikt en effekt av att polisen återgått till de verksamhetsprioriteringar som gjordes före pandemin. Antalet återkallade körkort på grund av hastighetsöverträdelser har minskat mest. Antalet återkallade körkort på grund av rattfylleri har dock ökat, vilket är en naturlig följd av att antalet gjorda utandningsprov ökat efter pandemin.

Minskat antal körkort med högre förarbehörigheter

Tabell 37. Giltiga körkort 2020–2022

	Antal			Andel		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Giltiga körkort	6 731 512	6 817 278	6 892 946			
<i>Kvinnor</i>	3 189 210	3 234 789	3 273 334	47 %	47 %	47 %
<i>Män</i>	3 542 302	3 582 489	3 619 612	53 %	53 %	53 %
Varav personbil	6 085 031	6 184 426	6 285 171			
<i>Kvinnor</i>	3 087 336	3 125 543	3 160 424	51 %	51 %	50 %
<i>Män</i>	2 997 695	3 058 864	3 124 747	49 %	49 %	50 %
Varav tung trafik¹	515 614	490 713	457 820			
<i>Kvinnor</i>	45 493	46 311	44 951	9 %	9 %	10 %
<i>Män</i>	470 121	444 402	412 869	91 %	91 %	90 %

¹ Med tung trafik avses tung lastbil, tung lastbil med släp samt buss och buss med släp.

De senaste åren har antal körkort med högre förarbehörigheter minskat. En trolig orsak är att många äldre skulle förnya sina behörigheter under 2021 och 2022. De flesta av dem hade 10 års giltighet och ansåg sig med ålderns rätt inte längre ha något behov av att förlänga sina behörigheter för tung trafik. En annan orsak var att man fick förlängd tid på sig för att förlänga sina behörigheter under pandemin, men att den möjligheten upphörde under 2022.

Kvinnors andel av körkortsinnehav för personbil och moped är 50 procent. Däremot är andelen kvinnor med körkort för lastbil och buss liten: cirka 10 procent. Andelen kvinnor som är yrkeschaufförer är historiskt sett liten, eftersom det är ett mansdominerat yrke. Därför är andelen kvinnor som ansöker om förlängning av högre körkortsbehörigheter också liten. Kvinnors andel av körkortsinnehaven har varit relativt konstant under en längre tid.

Förbättrade arbetssätt i kundtjänst

Tabell 38. Telefoni körkort 2020–2022

Mått/period	2020	2021	2022 ³
Anrop per år	1 009 360	1 183 387	1 058 945
Besvarade per år	688 340	672 944	565 284
Besvarandegrad ¹	68 %	57 %	53 %
Medelväntetid ²	6.43	8.13	9.16

¹ Antal besvarade samtal i förhållande till totalt inkomna anrop.

² Antal minuter och sekunder.

³ En förändring i statistikrapporteringen gjordes under sommaren tillsammans med leverantören Telia, vilket har inneburit att telefonstatistiken tidigare har visat för stora anropsvolym, tagna samtal samt visat en felaktig besvarandegrad. En uppskattning har gjorts av avvikelsernas storlek för perioden 2020–2022, och den bedöms ligga mellan 3–7 procent i för höga anropsvolym och tagna samtal. Besvarandegraden påverkas i mindre omfattning av felet. Statistiken för året är därför inte helt jämförbar med statistik för föregående år.

Besvarandegraden sjönk i körkortskundtjänsten under 2022, vilket märktes i ökade väntetider i telefonin. Ärendebalanserna 2022 för tillståndsärenden var fortsatt höga. Konsekvenserna av införandet av e-legitimation under 2020 för e-tjänster inom körkortsområdet har fortsatt inneburit en ökad arbetsbelastning på kundtjänsten, eftersom de som saknar e-legitimation i stället behöver ansöka via e-post.

Under året genomfördes ett antal åtgärder som innebär färre antal anrop:

- Callback ger 5–10 procent färre omringningar. Tjänsten aktiveras när väntetiden är över 7 minuter, vilket innebär att kunden slipper ringa om.
- Antalet telefonlinor in till myndigheten har ökats från 325 till 425, vilket innebär att det sällan tar slut på linor.
- Arbetssättet på myndighetens körkorts- och fordonskundtjänst har förändrats, vilket innebär följande:
 - Bättre bemanning i telefon under kortare tidsintervall. Det gör att kunden lättare kommer fram första gången, vilket ger färre anrop.
 - Handläggning av ärendeköer kan ske innan telefontjänsten öppnar kl. 09.00. Det gör att fler ärenden blir hanterade, så kallad ”all in-effekt”, vilket minskar kundernas behov att ringa och mejla in till oss.

3.5 Tillsyn

Tillsyn innebär kontroll av om en organisation eller person utövar verksamhet enligt krav i regelverken men den innefattar även kontroll av om föremål, anläggningar, transportmedel och varor uppfyller kraven. Transportstyrelsen ska utöva tillsyn där de största riskerna finns och där störst effekt kan åstadkommas. Tillsynen ska vara väl avvägd när det gäller effekterna av tillsynen i förhållande till kostnaden för samhället i stort. Transportstyrelsen ska tillvarata information, kunskap och erfarenheter från tillsynsverksamheten i vid mening för att utveckla hela myndighetsutövningen. Transportstyrelsen ska tillämpa enhetliga definitioner, angreppssätt och principer för tillsyn.

3.5.1 Verksamhetens utveckling

Tabell 39. Kostnader för tillsyn 2020–2022

Trafikslag	Total kostnad (tusen kronor)		
	2020	2021	2022
Spårtrafik	26 982	27 958	32 412
Luftfart	236 201	245 891	302 592
Sjöfart	61 477	66 501	69 187
Vägtrafik	124 681	137 499	194 687
Summa	449 341	477 848	598 878

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

3.5.2 Trafikslagsövergripande

Utvecklingen på tillsynsområdet och tillhörande konsekvenser

Transportstyrelsen bedriver tillsyn inom ett hundratal områden inom luftfart, sjöfart, väg och spårtrafik. Syftet för tillsynen skiljer sig åt mellan de olika tillsynsområdena, men målet är generellt att upprätthålla trafiksäkerhet, minska miljöpåverkan och värna om välfungerande marknader inom transportsektorn. Av olika anledningar har tillsynen på myndigheten behövt nedprioriteras inom vissa områden under senare år.

Riksrevisionen har granskat Transportstyrelsens tillsynsverksamhet och revisionsrapporten publicerades i november 2022. Riksrevisionens bedömning var att det finns brister i styrningen som har påverkat tillsynen negativt och rekommenderar myndigheten att inleda ett regelbundet myndighetsövergripande analytiskt arbete för att avgöra inom vilka tillsynsområden de största behoven av tillsyn finns och var tillsynen kan ge

mest nytta. Arbetet bör utgöra ett underlag för Transportstyrelsens verksamhetsplanering och övergripande styrning. Vidare rekommenderas myndigheten att införa mål för tillsynsverksamheten och tillhörande mätetal som verksamheten kan utvärderas mot. Transportstyrelsen välkomnar granskningen och tar i allt väsentligt till sig rekommendationerna i sitt fortsatta arbete.

Om tillsyn inte genomförs kan det på sikt få långtgående konsekvenser på olika nivåer i samhället, till exempel i fråga om säkerhet, konkurrens, miljö och hälsa, men konsekvenserna blir ofta inte tydliga omedelbart. Här skiljer sig därmed tillsyn från mer efterfrågestyrd verksamhet, exempelvis ansökningar om tillstånd, som har en mer omedelbar märkbar effekt och därför ofta prioriteras högre än tillsyn när så krävs. Om en nedprioritering av tillsyn sker under en längre tid, ökar således gradvis de risker som tillsynen är avsedd att hantera.

Tillsyn inom informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster (NIS) och säkerhetsskyddslagen (SSL)

Lagstiftningen NIS reglerar säkerhet i nätverk och informationssystem. Reglerna omfattar leverantörer av samhällsviktiga tjänster och digitala tjänster. Lagstiftningen för SSL reglerar säkerhetsskydd av verksamhet som har betydelse för Sveriges säkerhet. Det är verksamheten själv som ansvarar för att identifiera sig som en samhällsviktig tjänst under NIS beaktat de tröskelvärden som finns i regelverket. Det är även verksamheten själv som ansvarar för att identifiera sin säkerhetskänsliga verksamhet i enlighet med SSL. Om en verksamhet anses omfattas av regelverken kring NIS eller SSL, ska de anmäla detta till respektive tillsynsmyndighet.

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet inom transportbranschen och arbetet befinner sig i en uppbyggnadsfas. Det har ännu inte bedrivits någon systematisk tillsyn enligt NIS och SSL inom något av trafikslagen. Tillsynsuppdragen inom NIS och SSL präglas därför av en mix med informationspridning, vägledning, utbildning och händelsestyrd tillsyn.

Under 2022 har Transportstyrelsen genomfört viss tillsyn beträffande NIS över järnvägsbranschen, vilket bland annat lett till ett fall av sanktion där företaget underlåtit att anmäla sig till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen fann även ett fall där ett järnvägsföretag underlåtit att incidentrapportera i enlighet med sin incidentrapporteringsplikt. I båda fallen beslutades om sanktionsavgift mot företagen.

Myndigheten kom också igång med tillsynen beträffande NIS inom vägtrafiken. Tillsynen berörde både anmälningsplikten för verksamhetsutövare som omfattas av NIS-regelverket och incidentrapporteringsplikten. För det kommande arbetet inom luftfart och

sjöfart bearbetas erfarenheterna från spårtrafik. I övrigt sker riktad tillsyn utifrån specifika händelser inom sjö- och luftfart.

De tillsynsinsatser inom SSL som Transportstyrelsen har genomfört är granskande tillsyner över utövare med stora verksamheter. Tillsyn av säkerhetsskydd är komplext, kräver mycket dialog och vägledning men de verksamhetsutövare där en tillsyn har skett har visat en gradvis ökad förmåga av regelefterlevnad.

Till följd av ett nytt EU-direktiv, NIS2, kan Transportstyrelsen från och med 2024 få mycket stor ökning i antalet tillsynsobjekt. I takt med att samhället blir alltmer digitaliserat är NIS ett område som växer både nationellt och internationellt. Det ställs därmed nya krav på både branschen och på Transportstyrelsen som tillsynsmyndighet. Om myndigheten inte kan svara upp mot de nya kraven och följa med i utvecklingen, finns det en risk att transportsystemet exponeras för samhällsrisker på sikt.

3.5.3 Spårtrafik

Tabell 40. Kostnader för tillsyn inom spårtrafikområdet 2020–2022

Total kostnad (tusen kronor)		
2020	2021	2022
26 982	27 958	32 412

Tillsynen inom spårtrafik går ut på att säkerställa att infrastrukturhållare, järnvägsföretag, utbildningsanordnare, läkare och psykologer följer befintliga lagar så att säkerheten upprätthålls. Dessutom ingår det att övervaka konkurrenssituationen på marknaden för järnvägstjänster.

Kostnaderna har ökat jämfört med föregående år eftersom tillsyn har bedrivits under hela året, vilket inte har varit möjligt under pandemiåren.

Föreläggande att Trafikverket ska höja spåravgifterna för godstrafik och tjänstetåg

Trafikverkets banavgifter för godstrafik måste justeras så att de följer kraven i järnvägslagen. Justeringen ska införas senast till tidtabellen för 2025, enligt ett föreläggande från Transportstyrelsen. Sedan 2007 är det krav på att Trafikverket och andra infrastrukturförvaltare ska ta ut en avgift som motsvarar marginalkostnaden för trafiken, alltså den kostnad som uppstår när tåget körs. Trots tidigare föreläggande har Trafikverket ännu inte fullt ut anpassat banavgifterna för godstrafik. Trafikverket har aviserat att de kommer att införa höjningen till 2025.

Föreläggande att Trafikverket ska leverera körplaner till tågoperatörer i tid

Transportstyrelsen har förelagt Trafikverket att leverera anpassade körplaner (detaljer om var och när ett tåg ska gå och stanna) till tågoperatörer i tid. Tågmarknadens aktörer får inte information i tillräckligt god tid om hur

planerade banarbeten påverkar trafiken. Det gör att bolagen inte kan planera sin trafik eller sälja biljetter med framförhållning, vilket i sin tur försvårar för resenärer att välja tåget som transportsätt.

För att tågbolag ska kunna planera sin trafik och sälja biljetter ska Trafikverket senast 18 veckor innan en avgång meddela om och i så fall hur ett tåg påverkas av planerade banarbeten. Trafikverket har under 2022 inte kunnat hålla tidsgränsen, vilket har skapat stora problem för både tågbolagen och deras kunder.

Utvärdering av digitala tillsyner

Transportstyrelsen har utvärderat hur tillståndshavarna upplever den digitala tillsynen. Företagen upplever att den har fungerat väl. De lyfter vikten av ett bra förarbete från Transportstyrelsens sida, vilket genererar en tydlighet i vad som ska lyftas på själva tillsynsmötet och skapar en trygghet. Det har varit enkelt att samla de kompetenser som behöver delta, och inte minst upplevs ett minskat resande som något positivt. Företagen ser den digitala tillsynen som ett komplement till tillsyn på plats, framför allt lämpat för mindre omfattande insatser.

3.5.4 Luftfart

Tabell 41. Kostnader för tillsyn inom luftfartsområdet 2020–2022

Total kostnad (tusen kronor)		
2020	2021	2022 ¹
236 201	245 891	302 592

¹ Undervägsverksamheten (en route) utgör 53 procent av de totala tillsynskostnaderna inom luftfarten för 2022 och huvuddelen av detta är medlemsavgift till Eurocontrol.

Tillsynen riktar sig främst mot flygoperatörer, infrastrukturförvaltare och flygverkstäder.

Transportstyrelsens kostnader för tillsyn inom luftfart ökade jämfört med 2021. Sveriges andel av medlemsavgiften till Eurocontrol var högre än tidigare år. Eurocontrol har också tagit bort de tillfälliga lättnader i medlemsavgiften som infördes under pandemin. Tillsynen har även utförts hos tillståndshavarna i stället för på distans, vilket har medfört att resekostnaderna har ökat. Mer tid har använts för tillsyn av utbildningsorganisationer för underhållspersonal, eftersom bemanningen har uppnått en nivå som bättre kan hantera de krav som reglerna ställer på tillsynen. Lättnader i restriktioner för resande har också medfört att vi har kunnat utföra mer uppdragsverksamhet åt EASA.

Klimatdifferentierade flygplatsavgifter har överklagats

Efter Swedavias konsultationer om flygplatsavgifter inkom ett flygbolag med ett klagomål gällande modellen som används för klimatdifferentiering

av flygplatsavgifterna. Flygbolaget menade att modellen gynnade nationella flygbolag och att den inte var i linje med till exempel EU:s klimatambitioner. Ärendet prövades av Transportstyrelsen som avslog klagomålet. Transportstyrelsen ansåg inte att bestämmelserna i vare sig direktiv eller lag hade överträtts. Modellen hade stämts av i samband med Swedavias avgiftskonsultationer och tagits fram gemensamt mellan Swedavia och ett antal flygbolagsrepresentanter. Flygbolaget har överklagat Transportstyrelsens beslut till förvaltningsrätten.

EASA:s tillsyn av Transportstyrelsen inom flygplatsområdet

EASA genomförde en standardiseringsinspektion av Transportstyrelsen inom flygplatsområdet och identifierade avvikelser av varierande omfattning. Syften med inspektionen var att kontrollera hur Transportstyrelsen har implementerat reglerna kring krav och administrativa rutiner för flygplatser i Sverige. Inspektionen var omfattande, eftersom det var första gången en granskning gjordes inom området. Som ett led i inspektionen valde EASA att besöka Stockholm/Arlanda och Stockholm/Skavsta flygplats.

Som en följd av de avvikelser som EASA noterade i sin granskning upprättade Transportstyrelsen en handlingsplan som kommunicerats och godkänts av EASA. Handlingsplanen syftar dock inte enbart till att släcka de avvikelser som framkommit utan den kommer även att förbättra och utveckla verksamheten med hänsyn till flygsäkerhet och uppfyllandet av de transportpolitiska målen.

Säkerhetsöversikt för luftfarten publicerad

Transportstyrelsens säkerhetsöversikt för luftfarten 2021 visar att svensk kommersiell luftfart fortsätter att hålla en hög säkerhetsnivå, utan omkomna eller allvarligt skadade personer. Emellertid har 11 personer omkommit inom allmänflyget under 2021, i olyckor med små svenskregistrerade luftfartyg. Det är det största antalet sedan 2006. Ett område som Transportstyrelsen genomför en särskild insats mot är flygning med fallskärmshoppare, i syfte att öka kunskapen om lastning, massa och balans och riskerna med förflyttning under flygning.

Tillsyn av fallskärmsverksamheten

Under 2022 har Transportstyrelsen avsatt särskilda medel för att genomföra riktade insatser gällande översyn av fallskärmsverksamhet som är delegerad till Svenska Fallskärmsförbundet. Det är direkta tillsynsbesök på fallskärmsklubbarna som har prioriterats där fokus har varit på den flygoperativa verksamheten, som avser transporten av fallskärmshopparna. Transportstyrelsen har tagit hjälp av Svenska Segelflygförbundet, eftersom ett delegeringsavtal med dem ger utrymme för att tilldela extrauppgifter om behov föreligger. Delegeringen har fungerat väldigt bra och tillsynerna har

fallit väl ut. Transportstyrelsen kan se en klar förbättring bland flera operatörer och vid besöken har även Fallskärmsförbundet haft med en representant för att se hur en tillsyn går till och vad Transportstyrelsen fokuserar på i sitt säkerhetsarbete. Ett antal åtgärder har initierats och pågår fortlöpande i samverkan med Fallskärmsförbundet, bland annat följande:

- förstärkt utbildning för piloter i syfte att rikta in sig på orsakerna till olyckorna och vikten av att följa etablerade procedurer och gällande regler
- förstärkt utbildning för fallskärmschoppare för att säkerställa att de har tillräckliga kunskaper om förflyttning i flygplanet under flygning samt om det ansvar och befogenheter som befälhavaren har ombord på luftfartyg som används vid fallskärmschoppning.

Prestationsplan inom flygtrafiktjänst tredje referensperioden

Sveriges ursprungliga förslag till prestationsplan, som innehåller långsiktiga mål inom olika områden, godkändes inte av Europeiska kommissionen. I beslutet framgick att kommissionen bedömde att prestationsplanen inte uppfyllde det långsiktiga målet för kostnadseffektivitet. Övriga mål för säkerhet, miljö och kapacitet uppfylldes.

Transportstyrelsen arbetade fram och lämnade in ett nytt förslag till prestationsplan till kommissionen. För att nå det långsiktiga målet för kostnadseffektivitet har nedjusteringar av kostnadsbasen gjorts för år 2024 med grund i förändrad trafikprognos. Den nya planen inkluderar också en uppdaterad trafik- och inflationsprognos. I förslaget presenterade även Sverige olika lokala förutsättningar som underlag till det reviderade förslaget. Kommissionen fattade beslut om att godkänna Sveriges reviderade prestationsplan och att den uppfyllde de unionstäckande målen för den tredje referensperioden (2020-2024).

3.5.5 Sjöfart

Tabell 42. Kostnader för tillsyn inom sjöfartsområdet 2020–2022

Total kostnad (tusen kronor)		
2020	2021	2022
61 477	66 501	69 187

Tillsynen inom sjöfart riktar sig främst mot fartyg. En mindre del rör rederier, hamnar och utbildningsorganisationer för sjömän.

Kostnaderna har ökat jämfört med tidigare år. Insatserna för tillsyn av sjöfartsskydd i hamn har minskat på grund av resursbrist och omprioritering till förmån för hamnstatskontroller. Hamnstatskontrollen har återgått till samma nivåer som innan pandemin, vilket också har påverkat kostnaderna

för tillsyn. Även utveckling av ett it-system för tillsyn inom sjöfart har gjort att kostnaderna stigit.

Nyttjandeförbud på svenskt fartyg i Arktis

Transportstyrelsen har utfärdat ett nyttjandeförbud för ett svenskregistrerat fartyg som har genomfört en resa i ett område där dygnsmedeltemperaturen är under -10 grader, trots att det enligt dess "Polar Ship Certificate" inte är avsett, utrustat eller konstruerat för att opereras i den typen av områden. Trots förbudet fortsatte fartyget sin resa, vilket Transportstyrelsen kunnat följa genom positioneringshistorik enligt AIS-systemet (Automatic Identification System).

Transportstyrelsen ser allvarligt på det inträffade, det vill säga att ett beslut om nyttjandeförbud inte har efterföljts. Rederiet är anmält för åtalsprövning som ett misstänkt brott, eftersom man fortsatt att använda fartyget. Detta har föranlett att myndigheten kommer att genomföra utökad tillsyn (tematillsyn) av säkerhetskultur på de rederier som har fartyg som trafikerar Svalbard.

Säkerhetsöversikt för sjöfarten publicerad

Transportstyrelsens säkerhetsöversikt för sjöfarten 2021 visar att yrkessjöfarten drabbats av olyckor där sammanlagt 7 personer omkommit eller saknas. Av dem var 5 ombord på utlandsflaggade fartyg på svenskt vatten och 2 ombord på svenskflaggade fartyg, vilket sammantaget är något högre än tidigare år.

Ökning av antalet ny- och ombyggda fartyg i nationell trafik

Företag med fartyg i nationell trafik hade det tufft under pandemin och antalet ny- och ombyggnationer avstannade nästan helt. Branschen verkar nu vara återhämtad och antalet anmälningar till Transportstyrelsen om ny- och ombyggnationer ökade markant. Många av dessa innebär en komplicerad handläggning, eftersom ansökningarna nyttjar det nya regelverket och innehåller lösningar som behöver verifieras genom en säkerhetsanalys. Alternativet är att lämna in en ansökan om att bygga enligt ett sammanhållet regelverk, vilket medför en enklare handläggning. Det är särskilt en ökning av användning av batteridrift för framdrivning som kräver särskild granskning.

3.5.6 Vägtrafik

Tabell 43. Kostnader för tillsyn inom vägtrafikområdet 2020–2022

Total kostnad (tusen kronor)		
2020	2021	2022
124 681	137 499	194 687

Tillsyn inom vägtrafikområdet avser främst yrkestrafik, typgodkännande av fordon och komponenter samt utbildningsorganisationer. Inom yrkestrafiken

utövas tillsyn över företag som har yrkestrafiktillstånd och taxitrafiktillstånd. Inom utbildningsorganisationer görs tillsyner mot trafikskolor och mot organisationer med förordnade förarprovare, till exempel gymnasieskolor, Försvarmakten och Trafikverket.

Kostnadsökningen under året har flera anledningar:

- Inom yrkestrafikområdet beror den på ökade it-utvecklingskostnader där arbetet med ett nytt vägtrafikregister är störst. Dessutom har det gjorts resursförstärkningar som möjliggjort fler tillsyner och det har även medfört kompetensutvecklingskostnader.
- Det har gjorts ett ökat antal hållbarhetsprovningar av fordon.
- Tillsynsverksamheten In Service Conformity (ISC) som innebär kontroller riktade mot emissioner har kommit igång. Tester av fordon som borde ha genomförts år 2021 har också gjorts under 2022, vilket har inneburit dubbla kostnader.
- Inom tillsyn av utbildningsorganisationer har verksamheten kommit igång igen efter pandemin.

Tabell 44. Utveckling för ärendeslag med stort antal ärenden inom vägtrafikområdet 2020–2022

Ärendeslag	Antal tillsyner			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Yrkestrafikföretag	15 360	16 978	26 622	38 519	45 066	69 728	2 508	2 654	2 619

Det ökade antalet ärenden beror på återkallelser på egen begäran av taxiförarlegitimation, som är enkla och korta ärenden. Flera taxiförare har valt att återkalla sina taxiförarlegitimationer innan en årlig avgift införs. I övrigt ligger antalet tillsyner på en normal nivå, vilket innebär att kostnaden per tillsyn inte är direkt jämförbar med tidigare år. Kostnaderna har totalt ökat, främst beroende på it-utveckling av nytt vägtrafikregister, webbtjänster och beräkning av överlast. Dessutom påverkas kostnaderna av kompetensutveckling för delar av den resursförstärkning som har gjorts inom yrkestrafiken.

Högre prioritet för tillsyn av besiktningmarknaden för fordon

När det gäller fordonsbesiktningmarknaden har tillsynen tidigare varit nedprioriterad. Riksrevisionen bedömde i sin granskningsrapport om fordonsbesiktningmarknaden (RiR 2021:11) att Transportstyrelsen inte har gjort tillräckligt i sin tillsyn för att kontrollera att den verksamheten fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö och teknikutveckling. Transportstyrelsen har emellertid via sina årliga marknadsrapporter kontrollerat hur besiktningmarknaden fungerat med tanke på prisutveckling

och tillgänglighet, det vill säga inom Transportstyrelsens uppdrag om marknadsövervakning.

Transportstyrelsen och Swedac ingick under 2022 en överenskommelse om fördjupad samverkan för åtgärder som ska effektivisera tillsynen av besiktningsmarknaden. Transportstyrelsen har även pågående rekryteringar för att ytterligare förstärka arbetet med tillsyner av fordonsbesiktningsmarknaden.

Marknadskontroll av fordons avgasrening uppfyller inte EU-krav

Sverige har, genom Transportstyrelsen, en skyldighet att genomföra marknadskontroll av fordon enligt EU-förordning 2018/858. I detta ansvar ingår att kontrollera att fordon som är registrerade i Sverige följer de avgaskrav som fordonet godkänts mot samt att utsläppen i verklig användning inte är för stora. De kontroller – hållbarhetsprovningen – som genomförs i dag uppfyller inte till fullo kraven för marknadskontroll enligt EU-förordningen. Transportstyrelsen ser över om ambitionsnivån behöver höjas för att leva upp till kraven.

Nya tillsynsområden inom yrkestrafiken

Nya sanktionsbestämmelser som gäller utstationering av förare (då en arbetsgivare sänder en förare till Sverige under en begränsad tid) har trätt i kraft. En sanktionsavgift tas ut av transportföretaget när föraren inte kan uppvisa sin utstationeringsdeklaration vid en vägkontroll. Dessutom har det genomförts en sanktionsväxling av kravet på transportföretag att uppvisa tillstånd och kontrolldokument vid vägkontroll. Böter har bytts ut mot sanktionsavgift.

Sedan bestämmelserna infördes i juni har det inkommit 38 ärenden om överträdelse mot reglerna om utstationering och 59 ärenden om tillstånd och kontrolldokument som inte visats upp. Merparten av ärendena gäller prövning av polisens beslut om förskott för sanktionsavgift. Transportstyrelsen har ännu inte fattat något slutligt beslut om att påföra sanktionsavgift.

Alla förarutbildare sköter sig inte

Tillsyn över förarutbildningen utförs nu enligt plan. Utifrån inkomna klagomål har myndigheten prioriterat tillsyn av trafikskolor och riskutbildning B.

En riktad tillsynsinsats har utförts. Den omfattade 41 trafikskolor, med riskbaserat urval, för att säkerställa att undervisningsplaner följs när det gäller riskfyllda moment och att trafikskolechefen följer sina åligganden. Någon form av brist uppvisades vid 25 av dessa trafikskolor.

Regelefterlevnaden var något högre i större städer än på mindre orter utifrån urvalet. Tillsynen visade att trafikskolechefer i flera fall är dåligt insatta i

vad som är deras ansvar och att utbildningsledare inte alltid säkerställer att lärarna följer trafikskolans utbildningsplan.

En riktad tillsynsinsats har även genomförts av riskutbildning B för att kontrollera att utbildning genomförs enligt undervisningsplan och regler. Arbetet har försenats på grund av svårigheter att få ut uppgifter ur vägtrafikregistret om rapporteringen av slutförd utbildning.

Tillsynen är ett viktigt verktyg för att motverka fusk och brottslig verksamhet. Andra viktiga delar är samverkan med bransch och andra myndigheter, dialog med utbildare, information på webben i samband med rapporteringar, polisanmälningar, avstängning från prov vid fusk och i yttersta fall återkallelse av tillstånd. Även om brister uppmärksammas i tillsynen, bedöms regelefterlevnaden hos tillståndskollektivet överlag vara bra.

Nedprioriterad tillsyn inom vägtrafiken

Granskande tillsyn inom förarprovning har utförts enligt plan, men som en följd av pandemin uppfyller myndigheten inte EU-direktivets krav på att varje förarprovare en gång vart femte år ska iaktas när denne förrättar prov. Utebliven tillsyn kan på sikt leda till ökade brister hos tillståndshavarna. Efter hävda pandemirestriktioner har tillsynen återupptagits och området resursförstärkts.

Tillsynen över de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har varit nedprioriterad på grund av resursbrist. Regelefterlevnaden har därför inte kunnat säkerställas och risken finns att reglerna tillämpas på olika sätt i olika delar av landet. Rekrytering genomfördes under 2022, och tillsynen återupptas under 2023 med kontroll av trafikförsörjningsprogram och passagerares rättigheter.

Inom yrkestrafiken har Transportstyrelsen inte fullt ut kontrollerat vilka fordon som anmäls på ett trafik tillstånd, eftersom antalet inkommande ärenden varit fler än vad befintliga resurser kunnat hantera. Detta kan leda till att tillståndshavare kan anmäla fordon som de inte äger eller har rätt att bruka.

Även tillsynen mot överföring av information till redovisningscentraler för taxitrafik (en central som kan ta emot taxameterinformation med en certifierad teknisk utrustning) har påverkats. Kraftfullare tillsyn behövs mot utebliven och bristande överföring. Eftersom bristerna är så omfattande att Skatteverket inte kan använda uppgifterna för en revision, uppnås inte syftet med redovisningscentraler.

Transportstyrelsen har under flera år endast haft resurser för att prioritera tillsyn utifrån de grövsta överträdelserna och skulderna, vilket kan leda till

brister inom trafiksäkerheten, konkurrensneutraliteten och förarnas sociala villkor. Pågående resursförstärkning kommer efter upplärning av nya medarbetare att möjliggöra en ökning av tillsynen.

3.6 Registerhållning

Registerhållningen omfattar register med uppgifter om framför allt fordon, förare och infrastrukturhållare. Transportstyrelsen ansvarar även för ett informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportssystemet. 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 redovisas även myndighetens arbete med att ta in fordonsskatt, trängselskatt i Stockholm och Göteborg samt infrastrukturavgifter.

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

3.6.1 Verksamhetens utveckling

Tabell 45. Kostnader för registerhållning 2020–2022

Trafikslag	Total kostnad (tusen kronor)		
	2020	2021	2022
Spårtrafik	3 167	2 647	2 916
Luffart	9 618	12 502	13 863
Sjöfart	20 637	19 217	18 722
Vägtrafik	1 216 419	1 166 605	1 191 039
Summa	1 249 842	1 200 971	1 226 539

Kostnaderna för registerhållning utgör 43 procent av den totala verksamhetskostnaden. Ytterligare analys redovisas under respektive trafikslag.

3.6.2 Spårtrafik

Tabell 46. Kostnader för registerhållning inom spårtrafiksområdet 2020–2022

Total kostnad (tusen kronor)		
2020	2021	2022
3 167	2 647	2 916

Kostnaderna är i nivå med år 2021.

Tabell 47. Registerförda godkända fordon inom spårtrafik 2020–2022

Antal registerförda fordon		
2020	2021	2022
17 800	17 767	17 564

I fordonsregistret fanns vid 2022 års utgång 17 564 järnvägsfordon som var godkända och inte avställda jämfört med 17 767 år 2021. Antalet nyregistreringar och skrotningar var normalt.

3.6.3 Luftfart

Tabell 48. Kostnader för registerhållning inom luftfartsområdet 2020–2022

Total kostnad (tusen kronor)		
2020	2021	2022
9 618	12 502	13 863

Kostnaderna för registerhållning för luftfart ligger på samma nivå som föregående år. Det nya registret för drönare har medfört högre kostnader för registerhållning jämfört med 2020.

Tabell 49. Registerförda luftfartyg 2020–2022

Antal registerförda luftfartyg		
2020	2021	2022
3 029	2 995	2 956

Det fanns 2 956 luftfartyg registrerade i luftfartygsregistret i slutet av 2022. Antalet luftfartyg fortsatte att minska i ungefär samma takt som föregående år, men det är en kontinuerlig omsättning av luftfartyg, vilket betyder att det registreras luftfartyg samtidigt som avregistreringar sker. Det har varit ungefär samma årliga antalsminskning sedan slutet av 2020. Den vanligaste orsaken till avregistrering är export, men det kan också vara avregistreringar på grund av att luftfartyg förolyckats, förstörts eller för att de inte längre är luftvärdiga och att ägare väljer att avregistrera. Antalet registrerade luftfartyg innebär inte att alla dessa är fortsatt luftvärdiga. Därför höjer det kvaliteten på luftfartygsregistret om vissa luftfartyg avregistreras när det troligtvis inte finns någon avsikt att de ska bli luftvärdiga igen.

Effekten av att antalet luftfartyg kontinuerligt minskar påverkar eventuellt möjligheterna för den civila beredskapen, eftersom det finns färre svenskregistrerade luftfartyg att fatta beslut om uttag för. Pandemin har föranlett att det varit kortare framförhållning av om ett luftfartyg önskas registreras eller avregistreras på grund av de förutsättningar som just då funnits för ägare (finansiärer) och innehavare.

3.6.4 Sjöfart

Tabell 50. Kostnader för registerhållning inom sjöfartsområdet 2020–2022

Total kostnad (tusen kronor)		
2020	2021	2022
20 637	19 217	18 722

Kostnaderna för registerhållning för sjöfart ligger på samma nivå som tidigare år.

Tabell 51. Registerförda fartyg 2020–2022

Antal registerförda fartyg		
2020	2021	2022
8 114	8 025	7 979

Sedan slutet av 2018 har antalet registrerade fartyg (skepp och båtar) i fartygsregistret minskat från 8 769 till 7 979. Detta beror på ny lagstiftning som började gälla 2018 och som har medfört att uppgifterna i fartygsregistret stämmer bättre överens med verkliga förhållanden och därmed har ökat kvaliteten och tillförlitligheten på registret. Förändringen var att indelningen av fartyg i skepp och båtar ändrades. Skepp är nu fartyg som är längre än 24 meter, till skillnad mot tidigare gräns om 12 gånger 4 meter. Båtar är fartyg som inte är skepp.

De fartyg som var registrerade med inteckningar och maximalt 24 meter långa kommer att vara kvar i fartygsregistret som skepp så länge som inteckningarna finns kvar. Ointecknade skepp som maximalt var 24 meter långa har förts över till fartygsregistrets båtdel av myndigheten enligt övergångsbestämmelse.

3.6.5 Vägtrafik

Tabell 52. Kostnader för registerhållning inom vägtrafikområdet 2020–2022

Total kostnad (tusen kronor)		
2020	2021	2022
1 216 419	1 166 605	1 191 039

De effekter av pandemin som drabbade fordonsbranschen under 2020 påverkade kostnaderna för registerhållning även för 2021 och effekterna syns fortfarande för 2022.

Vägtrafikregistret är det mest omfattande registret på Transportstyrelsen. Det är ett samlingsnamn för flera system som hanterar information och funktioner om fordon och förare. Registret är grunden för den uppbördsverksamhet som innebär att Transportstyrelsen tar in

fordonsskatter och trängselskatter för Skatteverkets räkning samt infrastrukturavgifter för Trafikverkets räkning. Under 2022 gjordes 1,33 miljarder transaktioner mot VTR. Det är en ökning med 360 miljoner transaktioner jämfört med 2021. Det motsvarar en ökning med 37 procent.

Det befintliga vägtrafikregistret är omodernt och kostsamt att förvalta och det brister i funktionalitet. Myndigheten har därför påbörjat arbetet med utveckling av ett nytt vägtrafikregister, ett arbete som kommer att pågå under många år och kräva omfattande resurser.

Tabell 53. Registerförda fordon inom vägtrafik 2020–2022

	Antal		
	2020	2021	2022
Registerförda fordon totalt	11 702 283	11 857 888	12 002 423
Avställda fordon	2 951 987	2 968 824	3 052 711
Ägda av kvinnor	357 132	362 657	368 176
Ägda av män	2 114 711	2 146 853	2 177 390
Ägda av juridisk person	480 144	464 521	507 145
Avregistrerade fordon¹	753 690	768 277	787 526
Ägda av kvinnor	36 610	37 115	36 911
Ägda av män	245 404	250 704	251 456
Ägda av juridisk person	471 664	480 447	499 140
Fordon i trafik²	7 996 606	8 120 787	8 162 186
Ägda av kvinnor	1 803 145	1 837 324	1 841 195
Ägda av män	4 825 320	4 881 933	4 873 152
Ägda av juridisk person	1 368 141	1 396 323	1 447 839
Antal genomförda ägarbyten under året	3 870 671	3 948 388	3 615 566
Antal genomförda avregistreringar av fordon	347 738	325 618	330 696
Antal fordon tagna i trafik första gången	466 834	470 607	445 149

¹ För ett fåtal fordon saknas uppgift om ägare.

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

Ökningen av registerförda fordon beror på att det har nyregistrerats fler fordon än det har avregistrerats. Av de personbilar som nyregistrerats under 2022 är drygt 163 000 rena elbilar eller laddhybrider. Det motsvarar 54 procent av alla nyregistrerade personbilar och är en stor ökning jämfört med 2021, då andelen var 43 procent.

Antalet fordon i trafik ökar år för år, vilket delvis kan kopplas till befolkningsökningen. Antalet fordon tagna i trafik första gången påverkas av den allmänna komponentbristen som råder i fordonsbranschen. Det märks i fordonsbranschens redovisningar där man återkommande pekar på komponentbrist som ett stort hinder för nybilsförsäljningen.

Komponentbristen påverkar nybilsförsäljningen som i sin tur påverkar ägarbytena, vilket ytrar sig i en ansträngd tillgång på begagnade personbilar.

Andelen ägarbyten som genomfördes under 2022 via auktoriserade bilhandlare eller någon av myndighetens digitala tjänster ligger på 80 procent jämfört med 79 procent 2021 och 76 procent 2020. Det visar på en allmänt ökande användning av digitala tjänster. Ökningen kan dock inte bli så mycket större så länge som myndigheten bland annat saknar stöd för ombudshantering, det vill säga att juridiska personer kan utföra e-tjänster på samma sätt som fysiska personer kan.

Tabell 54. Utveckling av ärendeslag med stort antal ärenden inom uppbörd av skatter och infrastrukturavgifter 2020–2022

	Antal skattebeslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/antal (kronor)		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Fordonsskatt	9 332 371	9 674 689	9 703 030	88 225	100 723	108 905	9	10	11
Trängselskatt Stockholm	7 590 128	7 923 741	7 999 436	63 606	60 729	60 299	8	8	8
Trängselskatt Göteborg	5 399 914	5 604 049	5 922 191	91 156	88 136	90 952	17	16	15
Infrastrukturavgifter, Motala	796 789	845 664	884 822	2 430	2 563	2 961	3	3	3
Infrastrukturavgifter, Sundsvall	1 084 404	1 168 595	1 174 118	4 026	4 118	4 736	4	4	4

De ökade kostnaderna för fordonsskatt består huvudsakligen av ökade it-kostnader i form av pågående nyutvecklingsprojekt samt avskrivningar.

De samlade kostnaderna för trängselskatt och infrastrukturavgift är i paritet med 2021. Det har då tagits hänsyn till ökningen av antalet beslut och antalet passager i respektive område.

Ny tjänst möjliggör utökat utbyte av data i Europa

Ett nytt EU-direktiv innebär att datautbyte av ägar-, brukar- och fordonsuppgifter i Europa ska gå via tjänsten EUCARIS Tolls. Det avser hantering av trängsel, infrastruktur och vägavgifter. Transportstyrelsen har kopplat upp sig mot tjänsten, vilket innebär att uppgifter från Tyskland och Nederländerna har kunnat hämtas. I takt med att fler länder ansluts kan vägrelaterade avgifter och skatter i större utsträckning tas in.

Uppdraget om drivmedelskompensation avvecklades

Regeringen avsåg att införa kompensation för höga drivmedelskostnader och tog fram ett lagförslag. Avsikten var att betala ut kompensation under augusti och september till berörda fordonsägare. Transportstyrelsen fick i

uppdrag att hantera utbetalningarna till de cirka 3,7 miljoner aktuella fordonsägarna. Uppdraget var stort och komplext och myndigheten har tidigare inte hanterat utbetalningar i denna omfattning. Lagförslaget röstades ner i riksdagen den 21 juni, eftersom det inte fanns majoritet för förslaget. Totalt har myndigheten lagt mer än 2 000 timmar på förberedelserna.

Förändring av reglerna för klimatbonus

Regeringens justering av reglerna för klimatbonus har införts av myndigheten. Förändringarna innebär bland annat att det införs ett pristak som gör att bilar som har ett nypris över 700 000 kronor inte längre får någon bonus. De innebär även att gränsvärdet för koldioxidutsläpp justeras och sänks från 60 till 50 gram/km och att 35-procentsregeln för företag tas bort, vilket innebär att bonusen beräknas på samma sätt för privatpersoner och företag.

Klimatbonusen upphörde den 8 november 2022. Eftersom bonusen betalas ut tidigast 6 månader efter att fordonet registrerats, kommer Transportstyrelsen att hantera utbetalningar under 2023 och även under 2024.

Personliga registreringsskyltar bidrar till ökad trafiksäkerhet

En personlig skylt kostar 6 200 kronor. Av avgiften används 700 kronor för administration och resterande del går till Skyltfonden som administreras av Trafikverket. Två gånger om året delar Skyltfonden ut pengar till olika projekt med ambitionen att stötta goda idéer som kan bidra till bättre trafiksäkerhet. Under de senaste 10 åren har Trafikverket betalat ut över 90 miljoner kronor från fonden.

Under 2022 beviljade Transportstyrelsen 3 412 ansökningar om personlig registreringsskylt, vilket bekräftar att det stora intresset från föregående år håller i sig. 2021 beviljades 3 511 ansökningar. Det finns nu 25 343 personliga registreringsskyltar i Sverige och det är den högsta siffran hittills. Det är personnamn som är den vanligaste teckenkombinationen när man ansöker om personliga skyltar.

Avslag på grund av att kombinationen kan väcka anstöt har ökat kraftigt de senaste åren. Under 2022 avlogs 226 ansökningar, vilket är en fördubbling jämfört med 2019.

Förbättrade arbetssätt i kundtjänst

Tabell 55. Telefoni inom fordonsfrågor. Jämförelse 2020–2022

Mått/period	2020	2021	2022 ²
Anrop per år	1 119 403	1 197 412	986 942
Besvarade per år	953 629	908 632	772 723
Besvarandegrad ¹	85 %	76 %	78 %
Medelväntetid (min)	5.28	8.02	6.48

¹ Antal besvarade samtal i förhållande till totalt inkomna anrop.

² En förändring i statistikrapporteringen gjordes under sommaren tillsammans med leverantören Telia, vilket har inneburit att telefonistatistiken tidigare har visat för stora anropsvolym, tagna samtal samt visat en felaktig besvarandegrad. En uppskattning har gjorts av avvikelsernas storlek för perioden 2020–2022, och den bedöms ligga mellan 10-15 procent i för höga anropsvolym och tagna samtal samt 2-3 procent lägre besvarandegrad jämfört med tidigare. Statistiken för året är därför inte helt jämförbar med statistik för föregående år.

Under året genomfördes ett antal åtgärder som innebär färre antal anrop:

- Callback ger 5–10 procent färre omringningar. Tjänsten aktiveras när väntetiden är över 7 minuter, vilket innebär att kunden slipper ringa om.
- Antalet telefonlinor in till myndigheten har ökats från 325 till 425, vilket innebär att det sällan tar slut på linor.
- Arbetssättet på myndighetens körkorts- och fordonskundtjänst har förändrats, vilket innebär följande:
 - Bättre bemanning i telefon under kortare tidsintervall gör att kunderna lättare kommer fram första gången, vilket ger färre anrop.
 - Handläggning av ärendeköer kan ske innan telefontjänsten öppnar kl. 09.00. Det innebär att fler ärenden blir hanterade, så kallad ”all in-effekt”, vilket minskar kundernas behov att ringa och mejla in till oss.

Digitala utskick – stor ökning från 2021

Transportstyrelsen har haft en stor ökning av de digitala utskicken åren 2021–2022. Det beror på att utskick av fordonskatten, vägtrafikregisteravgift och kundfakturer från ekonomisystemet kopplades på mot Mina meddelanden. Transportstyrelsen ser även en ökning när det gäller e-avisering för samtliga flöden (trängsel, infrastrukturavgift och fordonskatt). De större flödena har nu kopplats mot tjänsten. Därför är inte några större förändringar att vänta framöver i andelen digitala utskick kopplat till Mina meddelanden.

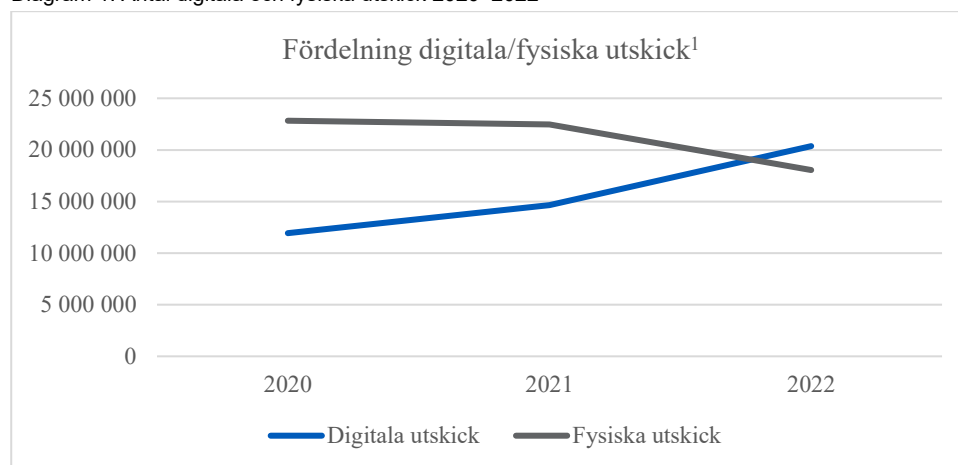
Tabell 56. Digitala utskick 2020–2022

Utskick	Andel digitala utskick ¹		
	2020	2021	2022
Fordonsskatt	29 %	40 %	64 %
Trängselskatt	68 %	67 %	75 %
Infrastrukturavgift	58 %	62 %	67 %
Körförbud	42 %	48 %	58 %
Vägtrafikregisteravgift	0 %	0 %	39 %
Registreringsbevis	0 %	0 %	0 %
Körkortsområdet	15 %	16 %	16 %
Övriga	0 %	35 ² %	56 ² %
Summa	34 %	39 %	53 %

¹ Beräkningen för andelen digitala utskick är förändrad mellan 2020–2021. Från och med 2021 års beräkning ingår det totala antalet brevutskick. I årsredovisningen för 2020 ingick enbart de brevutskick som var knutna till utskick som även skickades via Mina meddelanden.

² Volymen avser informationsutskick till fordonsägare om ändrad distributionskanal för debitering av fordonsskatt.

Diagram 1. Antal digitala och fysiska utskick 2020–2022



¹ 3 procent av digitala utskick avser informationsutskick till fordonsägare om ändrad distributionskanal för debitering av fordonsskatt och är inte ordinarie utskick.

Diagram 2. Antal fysiska brev per utskicksflöde 2020–2022

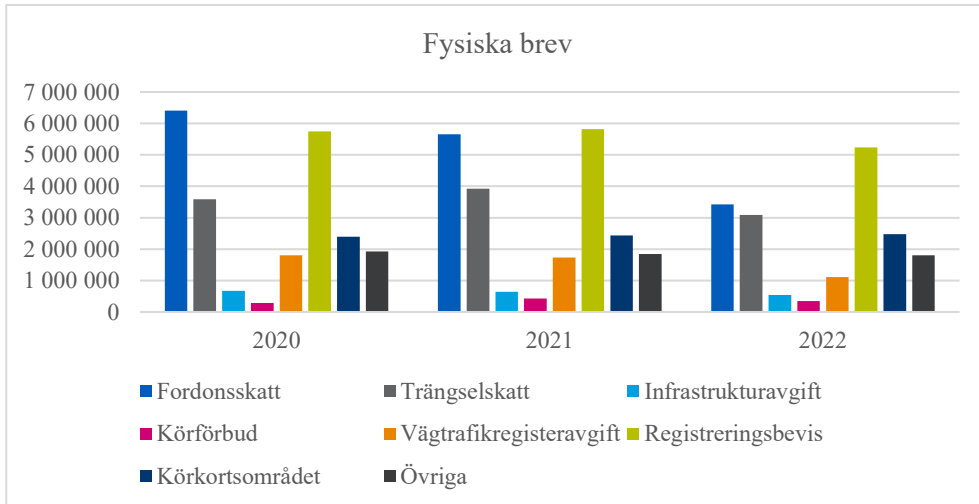
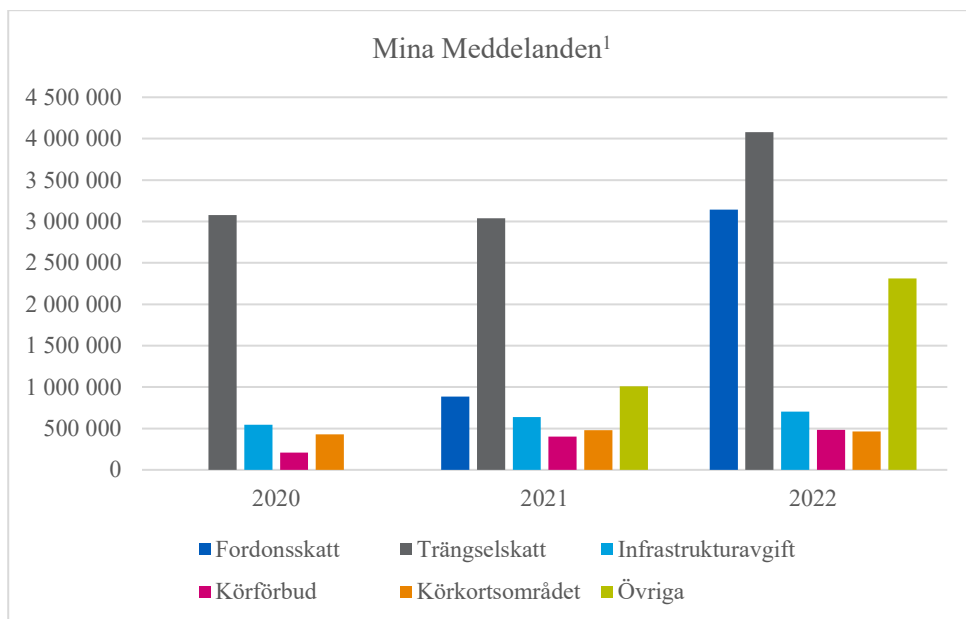
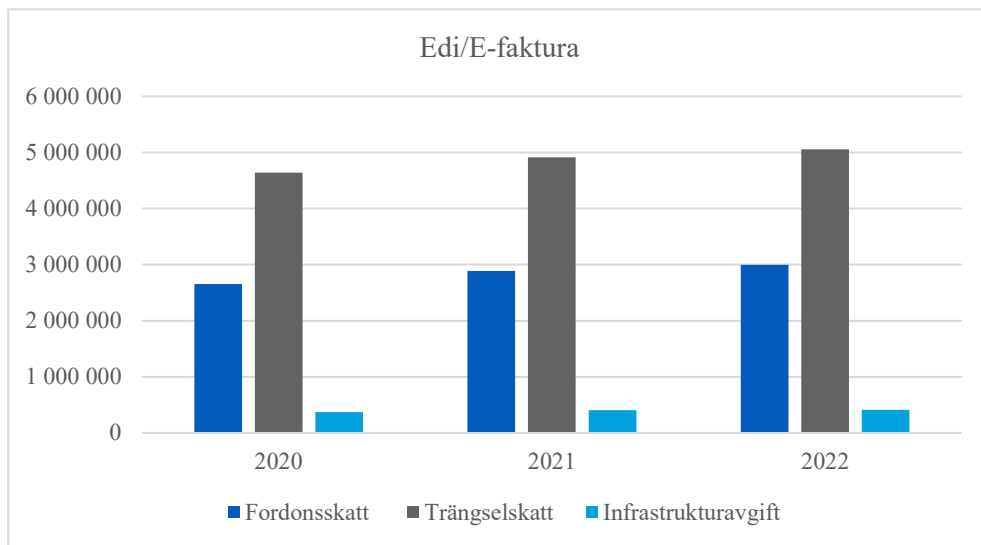


Diagram 3. Antal utskick via Mina meddelanden per utskicksflöde 2020–2022



¹ Volymen för ”övriga” avser informationsutskick till fordonsägare om ändrad distributionskanal för debitering av fordonsskatt och är inte ordinarie utskick.

Diagram 4. Antal utskick via elektroniska fakturor per utskicksflöde 2020–2022

**Inrapporteringen till Strada tillbaka på samma nivåer som före pandemin**

För att kunna följa utvecklingen av omkomna och allvarligt skadade har Transportstyrelsen registret Strada. Datakvaliteten i registret är till stor del beroende av sjukhusens rapporteringsgrad. Under pandemin minskade rapporteringen på grund av sjukvårdens förhöjda belastning, men den har nu återgått till samma nivå som före pandemin. Myndigheten har fortsatt fokus på att öka rapporteringen från sjukvården, eftersom det fortfarande finns sjukhus som har låg rapporteringsgrad.

3.7 Redovisning av avgiftsbelagd verksamhet

Den avgiftsbelagda verksamheten delas in i avgifter som disponeras och avgifter som inte disponeras av myndigheten. Den del som avser avgifter som inte disponeras delas upp i avgifter med krav på full kostnadstäckning och avgifter med undantag från krav på full kostnadstäckning.

Analysen görs jämfört med den budget som anges i regleringsbrevet för 2022.

3.7.1 Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna disponeras

Tabell 57. Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna disponeras, med krav på full kostnadstäckning

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans	Budget intäkter	Budget kostnader	Budget resultat
Offentligrättslig verksamhet								
Adm. felparkeringsavgifter	0	28 134	28 134	0	0	23 000	23 000	0
Adm. infrastrukturavgifter Sundsvall	0	2 961	2 961	0	0	4 000	4 000	0
Adm. infrastrukturavgifter Motala	0	4 736	4 736	0	0	3 000	3 000	0
Summa	0	35 831	35 831	0	0	30 000	30 000	0
Uppdragsverksamhet								
Informationsuttag	-32 304	90 284	101 375	-11 091	-43 396	95 000	81 000	14 000
Övriga uppdrag	14 041	14 004	13 762	242	14 283	11 000	16 000	-5 000
Summa	-18 264	104 288	115 137	-10 849	-29 113	106 000	97 000	9 000

I tabellen ovan presenteras resultat av avgifter som myndigheten disponerar. Uppdelningen utgår från den struktur som ges i regleringsbrevet för 2022 och delas upp i:

- offentligrättslig verksamhet
- uppdragsverksamhet.

Kostnader som planerat inom den offentligrättsliga verksamheten

När det gäller de avgifter som disponeras för särskilda ändamål redovisashär den del som finansierar verksamhet inom Transportstyrelsen.

Här ingår intäkter som disponeras för administration av felparkeringsavgifter och infrastrukturavgifter. För dessa blir resultatet alltid noll, eftersom den intäkt som täcker kostnaderna avräknas.

Transportstyrelsen disponerar inkomster från felparkeringsavgifter som tas ut för kommunernas räkning. Av de inbetalda felparkeringsavgifterna behåller staten en fastställd del för att täcka myndigheternas kostnader.

Transportstyrelsen disponerar den del av statens inkomster som behövs för att täcka utgifter för administrationen, medan resterande del redovisas mot inkomsttitel. Under 2022 var myndighetens kostnader något högre än planerat till följd av högre kostnader inom några it-projekt.

Inkomster från infrastrukturavgifter disponeras för system och administrationsutgifter förknippade med avgiftsupptaget. Resterande inkomster förs till Trafikverkets räntekonto i Riksgäldskontoret. Utfallet var i linje med budgeterade kostnader.

Lägre underskott än planerat inom uppdragsverksamheten

Uppdragsverksamheten består av informationsuttag ur vägtrafikregistret och övriga uppdrag. Resultatet 2022 är sämre än planerat för informationsuttag. Intäkterna är lägre än budgeterat på grund av lägre volymer medan kostnaderna är högre än planerat, främst till följd av en förändrad modell för att fördela indirekta kostnader inom Transportstyrelsen. Den nya modellen är mer korrekt men medför att kostnaderna ökar inom uppdragsverksamheten. Arbetet med att balansera det ackumulerade resultatet kommer att fortsätta och bedömningen är att balans kan uppnås på tre års sikt. Inom direktåtkomst och direktanmälan planeras avgiftshöjningar från den 1 april 2023.

Övriga uppdrag består bland annat av sms-tjänsten Vem äger fordonet?, där Transportstyrelsen tar ut en avgift för varje fråga. Inom området har Transportstyrelsen ett betydande överskott ackumulerat. Det ackumulerade överskottet för övriga uppdrag härrör i allt väsentligt från sms-tjänsten. För att komma till rätta med överskottet har Transportstyrelsen avropat en gratis tjänst och kommer därmed att göra sms-tjänsten avgiftsfri. Myndigheten planerade att införa gratis tjänsten i november, men till följd av tekniska problem har det ännu inte skett.

Övriga uppdrag omfattar även viss verksamhet inom luftfart. Transportstyrelsen samarbetar med utländska myndigheter och organisationer kring typcertifiering. Volymer har varit lägre än förväntat, men timtaxan som tas ut enligt avtal med utländsk myndighet har höjts. Resultatet blir därför endast marginellt sämre än planerat.

3.7.2 Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna ej disponeras

Offentlighetsrättslig verksamhet med krav på full kostnadstäckning

Tabell 58. Offentlighetsrättslig verksamhet med krav på full kostnadstäckning

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans	Budget intäkter	Budget kostnader	Budget resultat
Vägtrafik	-165 478	1 319 639	1 230 831	88 809	-76 669	1 367 000	1 323 000	44 000
Spårtrafik ¹	39 913	35 146	48 699	-13 553	26 359	45 000	51 000	-6 000
Sjöfart	-9 324	22 834	35 102	-12 268	-21 592	26 000	30 000	-4 000
Luftfart	-32 383	112 933	136 776	-23 843	-56 226	138 000	143 000	-5 000
Summa	-167 273	1 490 551	1 451 407	39 144	-128 128	1 576 000	1 547 000	29 000

¹ I Regleringsbrev för budgetåret 2022 avseende Transportstyrelsen används benämningen Järnväg.

För huvuddelen av myndighetens avgiftsbelagda verksamhet redovisas avgifterna mot inkomstitel på statens budget.

Merparten av Transportstyrelsens avgifter har krav på full kostnadstäckning, vilket innebär att samtliga kostnader ska täckas av avgiftsintäkter. Intäkter

och kostnader ska därmed över tid vara i balans, inklusive det ackumulerade resultatet.

Inom många områden minskade intäkterna till följd av pandemin, och vissa sådana effekter noteras ännu under 2022. För att underlätta för företag i det ansträngda läget till följd av pandemin genomförde Transportstyrelsen inga avgiftshöjningar till 2021. Vidare beslutade myndigheten att endast genomföra begränsade avgiftshöjningar till 2022. Detta bidrog till att negativa resultat ackumulerades inom många områden. Avgiftshöjningar kommer därför att bli nödvändiga under kommande år med start 2023.

Transportstyrelsen har fått regeringens medgivande att balansera de ackumulerade resultaten – inom luftfart, sjöfart och vägtrafik – över en längre tidsperiod, eftersom regeringen har fattat beslut om att avgifterna ska vara i balans senast 2028. Transportstyrelsen ser dock problem att balansera resultaten genom avgiftshöjningar inom flera områden, eftersom det riskerar att få påtagliga negativa konsekvenser för företagen. Transportstyrelsen planerar därför att inkomma med en framställan till regeringen om att få stryka upparbetade underskott inom ett antal områden. Framställan är planerad att skickas in tillsammans med budgetunderlaget 2024–2026.

Årligt överskott inom vägtrafik

Inom vägtrafik fanns vid ingången av 2022 ett underskott som under året minskade. Det positiva resultatet är främst hänförligt till betydligt lägre kostnader än förväntat inom programmet Nytt vägtrafikregister under 2022. Eftersom vägtrafikregisteravgiften höjdes inför 2022 i syfte att omhänderta kostnader för programmet, medförde de uteblivna kostnaderna att stora överskott upparbetades under året.

Nybilsförsäljningen var under 2022 lägre än beräknat, vilket ger upphov till minskade intäkter inom flera områden, däribland registreringsskyltar, vägtrafikregisteravgift och hållbarhetsprovning. Den minskade nybilsförsäljningen ger också upphov till vissa kostnadsminskningar, till exempel lägre portokostnader. Dock är intäktsminskningen betydligt större än de minskade kostnaderna, vilket gör att den lägre nybilsförsäljningen har bidragit till ett lägre resultat.

Vägtrafikområdet är förknippat med stora interna obalanser där främst verksamheten inom registerhållning har upparbetat överskott, medan tillståndsprövning och vissa områden inom tillsyn har underskott upparbetade. För att komma i balans har myndigheten genomfört avgiftsförändringar till 2023. Vägtrafikregisteravgiften sänks från 75 kronor till 63 kronor, medan avgifterna för tillståndsprövning och tillsyn höjs i ett första steg från och med 2023.

Inom typgodkännande av fordon och fordonskomponenter finns fortfarande ett betydande underskott upparbetat. För att komma till rätta med det införde Transportstyrelsen 2022 en ansökningsavgift som tas ut i kombination med löpande timtaxa. Det gör att det årliga utfallet under 2022 är positivt, men något sämre än budgeterat. Inom yrkestrafik är kostnaderna lägre än planerat, eftersom myndigheten inte har hunnit anställa personal som planerat. Det gör att resultatet är bättre än förväntat inom yrkestrafikområdet.

För att komma i balans till 2028 ser Transportstyrelsen att ytterligare avgiftshöjningar kommer att vara nödvändiga inom vägtrafik. De nödvändiga höjningarna är så pass stora att myndigheten planerar att framställa till regeringen om möjligheten att få stryka upparbetade resultat inom några områden.

Lägre avgiftsuttag än förväntat inom spårtrafik

Inom spårtrafik var både intäkterna och kostnaderna mindre än planerat, men sammantaget blir resultatet något lägre. Huvudsakligen beror avvikelserna på att myndigheten tillfälligt saknade vissa avgiftsbemyndiganden till följd av fjärde järnvägspaketet. Effekten av detta blev att myndigheten inte kunde fakturera betydande belopp inom vissa områden, medan vissa kostnader behövde finansieras genom anslagsposten Verksamhet som inte finansieras med avgifter, i stället för anslagsposten Verksamhet som finansieras med avgifter.

Fjärde järnvägspaketet infördes den 1 juni 2022, och det finns ännu viss osäkerhet kring påverkan på volymutvecklingen. När effekterna är kända vad gäller kostnader och volymer planerar Transportstyrelsen att balansera det upparbetade överskottet. Ambitionen är att det ska ske över en treårsperiod till och med 2025.

Underskott inom sjöfart

Huvuddelen av avgifterna inom sjöfart har inte krav på full kostnadstäckning. Den del som har krav på full kostnadstäckning visar ett underskott som är större än planerat. Vid ingången av 2022 fanns ett underskott som ökade under året. Intäkterna är lägre än planerat och kostnaderna högre.

Till största delen beror de lägre intäkterna på lägre volymer än planerat inom behörigheter. Det är en direkt följd av de förlängningar av giltighetstider för certifikat som beslutats till följd av pandemin, och som förlängdes ytterligare under 2022. Transportstyrelsen hade förväntat sig en större volym under året till följd av att många certifikatinnehavare under pandemin sköt upp sin förnyelse, men en sådan ökning har ännu inte identifierats. Eftersom handläggningen till stor del är automatiserad, innebär inte minskade volymer att myndighetens kostnader blir lägre.

Kostnaderna är högre främst beroende på fakturering från Sjöfartsverket avseende förordnade lotsar för perioden 2020–2021.

Sammantaget visar sjöfartsområdet ett ackumulerat underskott efter 2022 och underskottet väntas öka ytterligare något under 2023. Transportstyrelsen har analyserat vilka avgiftsökningar som krävs för att komma i balans till 2028. Bedömningen är att avgifterna kommer att höjas ytterligare under perioden med start 2023.

Lägre intäkter inom luftfart

Luftfart visar ett sämre resultat än planerat under 2022. Både intäkterna och kostnaderna är lägre än planerat.

De lägre intäkterna är främst hänförliga till områdena drönare, registerkontroller och minskade tillsynsavgifter från flygplatser. Området drönare var nytt till 2021 och omfattades vid införandet av stor osäkerhet kring framför allt volymer. Volymerna blev lägre än planerat 2021 och man kan nu notera att de var fortsatt lägre än förväntat under 2022. Inom området registerkontroller är volymerna högre än under pandemin, men fortsatt lägre än under ”normalåren” före pandemin. Tillsynsavgifterna för flygplatser baseras på antalet avresande passagerare. Intäkterna från dessa avgifter har blivit lägre till följd av att flygplatserna hamnat i lägre avgiftskategori på grund av lägre passagerarvolym.

Kostnaderna är lägre främst till följd av lägre it-kostnader samt lägre personalkostnader, eftersom rekryteringar tagit längre tid än planerat.

Sammantaget innebär det att Transportstyrelsen efter 2022 beräknas ha ett ackumulerat underskott inom luftfart. Detta kommer att tas med i beräkning av kommande års avgiftsförändringar. I likhet med inom vägtrafik konstateras dock att flera områden är problematiska att balansera genom avgiftshöjningar utan att påtagliga negativa konsekvenser riskeras. Transportstyrelsen planerar därför att framställa till regeringen om möjligheten att få stryka upparbetade resultat inom ett antal områden.

Offentligrättslig verksamhet utan krav på full kostnadstäckning

Tabell 59. Offentligrättslig verksamhet utan krav på full kostnadstäckning

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans	Budget intäkter	Budget kostnader	Budget resultat
Vägtrafik	-10 659	0	0	0	-10 659	0	0	0
Spårtrafik ¹	-33 157	141	4 146	-4 005	-37 162	0	4 000	-4 000
Sjöfart	-104 687	66 383	69 951	-3 568	-108 255	51 000	63 000	-12 000
Luftfart	-97 342	15 295	41 179	-25 884	-123 226	18 000	36 000	-18 000
Summa	-245 846	81 820	115 277	-33 458	-279 303	69 000	103 000	-34 000

¹ I Regleringsbrev för budgetåret 2022 avseende Transportstyrelsen används benämningen Järnväg.

För vissa områden har Transportstyrelsen möjlighet att sätta avgifter som inte täcker kostnaderna för verksamheten. Det rör sig framför allt om viss

tillsyn inom luftfart, tillsyn och registerhållning inom sjöfart, tillstånd medicinska dispenser spårtrafik samt verksamhet som rör museiorganisationer inom spårtrafik. Det är områden där ett avgiftsuttag som uppnår full kostnadstäckning riskerar att få stora negativa konsekvenser för hela eller delar av branscher. Därmed finns där inget krav på att intäkter och kostnader ska balansera över tid. Den del av kostnaderna som inte täcks av intäkter belastar anslagspost Verksamhet som inte finansieras med avgifter. I praktiken innebär det att inget underskott ackumuleras. Behovet av subvention var under 2022 i linje med vad Transportstyrelsen hade planerat.

Sjöfart visar ett högre resultat än planerat, vilket beror på såväl högre intäkter som lägre kostnader. Intäkterna är framför allt högre inom området vattenskoter, där volymerna är högre än förväntat. Kostnaderna är lägre främst avseende systemkostnader inom området fartyg. Resultatet för tillsyn och registerhållning av fartyg är något bättre än förväntat till följd av de lägre kostnaderna.

Inom luftfart är intäkterna lägre och kostnaderna högre än budgeterat. Inom området luftvärdighetsorganisationer har en konvertering till nytt regelverk genomförts, vilket gjorde att kostnaderna blev högre än budgeterat.

Myndigheten har höjt avgifterna för 2023 för att också fortsättningsvis kunna inrymma subventionerna inom anslagsposten Verksamhet som inte finansieras med avgifter.

3.7.3 Övrig återrapportering av avgiftsbelagd verksamhet

Enligt regleringsbrevet för 2022 ska Transportstyrelsen redovisa myndighetens intäkter och kostnader för avgiftssystemet för undervägsavgifter samt gemensam avgift för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS). Transportstyrelsen ska också redovisa intäkter som redovisas mot inkomsttitel för de områden som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen.

Avgiftssystemet för undervägsavgifter

Tabell 60. Avgiftssystemet för undervägsavgifter

Verksamhet (belopp i tkr)	Intäkter	Kostnader
Avgiftssystemet för undervägsavgifter	294 217	281 513
Summa	294 217	281 513

Transportstyrelsen ingår i systemet med undervägsavgifter och förvaltar systemet i Sverige. Kostnaderna består av Sveriges medlemsavgift till Eurocontrol, utbetalningar till flygplatser för kommunikation, navigation

och övervakning samt Transportstyrelsen kostnader för regelgivning och tillsyn av flygtrafiktjänst i svenskt luftrum. Avgiftssystemet för undervägsavgifter visar balans mellan intäkter och kostnader. Intäkterna får Transportstyrelsen från Eurocontrol, som fakturerar flygbolagen baserat på genomförda flygningar. Resultatet visar ett överskott på 12,7 miljoner kronor, vilket även motsvarar det ackumulerade överskottet.

Transportstyrelsen har i enlighet med villkoret i regleringsbrevet redovisat det ackumulerade överskottet mot inkomstitel. I tabellen ovan visas de totala intäkterna. De intäkter som har redovisats mot inkomstitel återfinns även i tabell 62.

Gemensam avgift för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS)

Tabell 61 Gemensam avgift för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS)

Verksamhet (belopp i tkr)	Intäkter	Kostnader
GAS	554 611	836 471
Summa	554 611	836 471

Intäkterna inom GAS består av en avgift som tas ut av flygbolag för avresande passagerare från svenska flygplatser. Kostnaderna består av utbetalningar till flygplatser för deras kostnader för säkerhetskontroll. Till följd av pandemin har flygtrafiken minskat kraftigt, vilket gjort att intäkterna har minskat. Kostnaderna påverkas inte i samma utsträckning, eftersom en stor del av flygplatsernas kostnader är fasta. Det innebär att resultatet, liksom under 2021, visar ett betydande underskott 2022.

Myndigheten bedömer att också utfallet 2023 kommer att bli negativt. Totalt kommer det därför att vara ett betydande ackumulerat negativt resultat vid utgången av 2023.

Transportstyrelsen har analyserat hur underskottet ska kunna balanseras. Bedömningen är att det troligtvis kommer att ta lång tid att nå balans, särskilt med tanke på att det dröjer innan flygtrafiken åter är på normal nivå. Att flygbranschen är hårt belastad av pandemin gör att avgiftshöjningar är svåra för företagen att hantera. Myndigheten för en dialog med Regeringskansliet både om tiden för att balansera underskottet och om möjligheten till kapitaltillskott.

Intäkter som redovisas mot inkomsttitel för de områden som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen

Tabell 62. Intäkter som redovisas mot inkomsttitel för de områden som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen

Verksamhet (belopp i tkr)	Intäkter
Överskott undervägsavgifter	12 704
Felparkeringsavgifter	59 076
Rest- och dröjsmålsavgifter	81 006
Överlastavgifter	24 372
Överträdelse kör- och vilotider	28 769
Överträdelse cabotage	-1 482
NIS	125
Summa	204 570

Tabellen ovan visar det ackumulerade överskottet inom avgiftssystemet med undervägsavgifter samt olika typer av böter och sanktionsavgifter, framför allt statens del av felparkeringsavgifterna, rest- och dröjsmålsavgifter samt överträdelseavgifter.

3.8 Uppföljning av investeringsbudget

Tabell 63. Uppföljning av verksamhetsinvesteringar per objekt enligt regleringsbrev

tkr	Totalt	Ack. utfall t.o.m. 2021	2022 Utfall	2022 Budget	Differens	2023 Prognos	2024- Prognos
Verksamhetsinvesteringar per objekt							
Nytt vägtrafikregister	1 101 493	9 141	44 351	112 000	67 649	90 000	958 000
Uppbörd och sidoordnad bokföring (USB)	419 088	131 111	64 577	57 000	-7 577	73 400	150 000
Nya Strada	36 524	36 524	0	0	0	0	0
Effektivt kundflöde	53 118	21 347	11 772	12 000	228	10 600	9 400
Malus upphör	23 128	23 128	0	0	0	0	0
Ny fordonsregistrering (eCoC)	19 796	12 285	7 511	29 000	21 489	0	0
Mobilitetspaketet	13 562	3 940	3 621	11 000	7 379	6 000	0
Ägarbundet användningsförbud	21 000	0	0	5 000	5 000	7 000	14 000
It-drift i egen regi	348 608	1 112	54 496	49 000	-5 496	126 000	167 000
Nytt bildfångstsystem	65 791	1 936	20 854	25 000	4 146	28 000	15 000
E-arkiv	20 065	0	1 065	4 000	2 935	8 000	11 000
Summa utgifter för investeringar	2 122 172	240 525	208 247	304 000	95 753	349 000	1 324 400

tkr	Totalt	Ack. utfall t.o.m. 2021	2022 Utfall	2022 Budget	Differens	2023 Prognos	2024- Prognos
Finansiering							
Lån i Riksgäldskontoret	1 109 214	153 140	98 073	173 000	74 927	99 000	759 000
Anslag	928 183	83 775	100 008	120 000	19 992	231 000	513 400
Avgifter som disponeras	84 775	3 609	10 166	-	-	19 000	52 000
Summa finansiering	2 122 172	240 525	208 247	293 000	94 919	349 000	1 324 400

Tabellen ger inte en fullständig bild av Transportstyrelsens verksamhetsinvesteringar.

I tabellen ovan redovisas en uppföljning av de verksamhetsinvesteringar som specifikt anges i myndighetens regleringsbrev. Nedan följer kommentarer till utfall och framtida prognos.

Totalt sett är utfallet lägre än budget, vilket till största delen beror på resursbrist. Det har varit svårt att rekrytera rätt kompetens, men det beror även på prioritering av andra, för myndigheten, viktiga områden. Prognoserna är osäkra beroende på att flera av myndighetens verksamhetsinvesteringar är komplexa och delvis beroende av varandra, men även på grund av resursbristen.

För Nytt vägtrafikregister är utfallet lägre än budgeterat, vilket huvudsakligen beror på resursbrist. Prognosen för genomförandet är fortfarande mycket osäker. Projektet har en hög komplexitet och fortsatta svårigheter med resurstillgång, vilket medför en osäker tidplan och prognos. Från och med 2023 ingår prognosen för Ny fordonsregistrering (eCoC) i prognosen för Nytt vägtrafikregister.

Projekt Uppbörd och sidoordnad bokföring (USB) har blivit mer omfattande än vad man tidigare har räknat med. Det beror till största delen på att kunskapen om hur komplexiteten i angränsande system påverkar utvecklingsarbetet har ökat.

För It-drift i egen regi är utfallet högre än budget. Det beror på att omfattningen av investeringsbehovet inom it-säkerhetsområdet inte var känt vid tidpunkten när bilagan till regleringsbrevet togs fram.

Utvecklingsarbetet har under 2022 delats i två delar som drivs parallellt. Den ena delen avser behovet på grund av avtalsslut, vilket innebär att myndigheten bygger upp en egen it-driftsförmåga med egen personal samt investeringar i hårdvara. Den andra delen avser säkerhetshöjande it-åtgärder, vilket syftar till att nå en ökad säkerhet och säker informationsöverföring.

3.9 Medarbetare och kompetens

För Transportstyrelsens måluppfyllelse är det avgörande att myndighetens medarbetare har rätt kompetens, känner stort engagemang för uppdraget, trivs och vill utvecklas i myndigheten. Transportstyrelsen ska ha en god arbetsmiljö som främjar hälsa, allas delaktighet och lika villkor.

Rätt kompetens – den största och viktigaste utmaningen

Att möta framtiden med rätt kompetens är den största och viktigaste utmaningen för många organisationer i dag. Transportstyrelsen har arbetat intensivt för att kompetensförsörja organisationen med rätt kompetens och detta arbete kommer att fortsätta under flera år. Fokus framåt kommer att handla om att säkerställa ett verksamhetsanpassat strategiskt kompetensförsörjningsarbete.

Transportstyrelsen har identifierat ett antal kompetenser inom framförallt it-området där det just nu råder en ökad nationell efterfrågan. Detta ställer särskilda krav när det gäller att attrahera, rekrytera och utveckla medarbetare inom och utanför myndighetens egen organisation. Under året har en rad olika initiativ tagits och särskild vikt kommer fortsatt att läggas på analys och aktiva åtgärder som styr mot verksamhetens behov.

Nya initiativ stärker kompetensförsörjningen

För att stärka myndighetens position som en attraktiv arbetsgivare och tydliggöra arbetsgivarvarumärket har ett nytt kommunikationskoncept tagits fram: På Transportstyrelsen spelar du roll! Med ord och bild lyfts det fram att myndigheten har ett samhällsviktigt uppdrag där medarbetarna har en viktig roll. Konceptet har i samband med rekrytering av it-kompetens haft önskad effekt så till vida att en ökning av antalet sökande som matchar myndighetens krav har noterats. Ökningen tyder på att myndigheten har lyckats skapa uppmärksamhet kring lediga jobb och även kring Transportstyrelsen som organisation.

Transportstyrelsen samarbetar i flera olika konstellationer av myndigheter kring statens gemensamma utmaningar inom kompetensförsörjning. Åtgärderna som prioriteras inom ramen för dessa samarbeten är åtgärder med fokus på att attrahera, behålla och utveckla kompetens. Detta är ett sätt för myndigheten att

- stärka den egna attraktionskraften, men också lyfta fram staten som arbetsgivare
- bli kostnadseffektivare i kompetensförsörjningsaktiviteter
- dra nytta av samlad kompetens inom statsförvaltningen för att säkerställa nödvändig kompetensförsörjning inom myndigheten och statsförvaltningen i stort.

Transportstyrelsen har startat ett traineeprogram med inriktning mot kompetens inom informationssäkerhet. Programmet har fallit väl ut och varit ett starkt bidrag till kompetensförsörjningen inom ett av de svårrekryterade områden som tidigare identifierats. Beslut har fattats om att ett traineeprogram ska genomföras även under nästkommande år.

Distansarbete ger ökad flexibilitet i var arbete kan utföras

Myndigheten införde möjlighet till distansarbetsavtal under 2022. När verksamheten så tillåter finns det möjlighet till enskild överenskommelse om distansarbete upp till 3 dagar i veckan. Det är 703 kvinnor och 489 män som har ingått en överenskommelse med arbetsgivaren om distansarbete, vilket motsvarar 54 procent av de anställda. I samband med uppföljningar som gjorts har myndigheten kunnat notera att möjligheten upplevs som attraktiv ur flera perspektiv. Inte minst bör man lyfta fram upplevelsen av bättre balans i livet utifrån ökad flexibilitet, vilket kan ha en direkt påverkan på hälsa och tillfredsställelse med livssituation.

Med distansarbete följer nya utmaningar med koppling till såväl verksamhet som ledar- och medarbetarskap. Myndigheten har därför utvecklat nya rutiner och arbets sätt kopplat till dialoger mellan chef och medarbetare. Utvärdering av distansarbetsformen samt aktivt tillvaratagande av aktuella forskningsresultat lär oss mer om hur myndigheten behöver utveckla rutiner och arbets sätt framöver. De senaste mätningarna av arbetsmiljön visade att de flesta medarbetare upplever att de har de förutsättningar som de behöver för att utföra sitt arbete både på kontoret och på sin distansarbetsplats.

3.9.1 Anställda och personalomsättning

Tabell 64. Antal anställda 2020–2022

Antal anställda per 31 december	Tillsvidareanställda			Visstidsanställda		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Antal totalt	2 000	2 003	2 187	19	29	40
Antal kvinnor	1 094	1 092	1 192	9	23	29
Antal män	906	911	995	10	6	11
Andel kvinnor	55 %	55 %	55 %	47 %	79 %	72 %
Andel män	45 %	45 %	45 %	53 %	21 %	28 %

Antalet anställda har ökat jämfört med föregående år. Ökningen under 2022 berodde främst på att större projekt inom it- och säkerhetsområdet utökade sin bemanning.

Transportstyrelsen har utöver anställd personal cirka 200 konsulter som arbetsleds av och arbetar i verksamheten, främst inom it. Konsulttimmar omräknat till årsarbetskrafter var 2022 cirka 120 och för 2021 cirka 110 årsarbetskrafter.

Tabell 65. Personalomsättning 2020–2022

Personalomsättning	2020	2021	2022
Kvinnor	8 %	6 %	8 %
Män	9 %	9 %	11 %
Totalt	8 %	8 %	9 %

Personalomsättningen befinner sig fortsatt på en rimlig nivå om 9 procent. Totalt 192 medarbetare avslutade sin anställning under 2022. Generellt finns en spridning inom samtliga verksamheter, men det finns också vissa roller där antalet avslutade anställningar har ökat jämfört med tidigare år. Samtidigt sammanfaller ökningarna med hur marknaden utvecklats för dessa grupper.

Ett särskilt fokus under året har varit att följa och förstå vad Transportstyrelsen som arbetsgivare kan och bör göra för att minska oönskad rörlighet och behålla medarbetare. Lönebild och villkor i övrigt är naturligtvis viktiga områden att värdera, men även arbetsätt och metoder har visat sig ha betydelse. De flesta som slutar på Transportstyrelsen för att påbörja en ny anställning fortsätter sin karriär inom den offentliga sektorn, medan de flesta inom it-området oftast lämnar myndigheten för en anställning inom den privata sektorn.

Tabell 66. Transportstyrelsens chefer 2020–2022, antal och andel

Chefer per 31 december	2020	2021	2022
Kvinnor	81 (51 %)	85 (51 %)	96 (56 %)
Män	78 (49 %)	81 (49 %)	75 (44 %)
Totalt	159	166	171

Antalet chefer ökade under året, vilket huvudsakligen beror på myndighetens större projekt inom it- och säkerhetsområdet som har föranlett organisationsförändringar. Könsfördelningen bland chefer speglar väl könsfördelningen bland alla anställda.

Tabell 67. Medelålder 2020–2022

Medelålder	2020	2021	2022
Kvinnor	45	46	45
Män	46	47	46

Medelåldern för myndighetens anställda har under flera år varit kring 46 år. Förändringarna är över tid små.

Tabell 68. Åldersfördelning 2020–2022

Antal medarbetare per 31 december	Kvinnor			Män		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Ålder						
20–29	71	70	72	65	51	63
30–39	293	279	311	211	220	241
40–49	347	356	387	292	287	287
50–59	281	294	302	246	261	296
60–65	109	111	113	99	95	100
66–	2	5	7	3	3	8

Antalet medarbetare ökade under 2022 i samtliga åldersgrupper. Det har skett vissa mindre förskjutningar mellan åldersgrupperna.

3.9.2 Sjukfrånvaro

Tabell 69. Sjukfrånvaro 2018–2022

Sjukfrånvaro (procent)	2018	2019	2020	2021	2022
Total sjukfrånvaro	4,7	4,4	4,2	3,8	4,6
Andel av total sjukfrånvaro som varat längre än 60 dagar	43,7	42,4	40,7	47,6	44,7
Total frånvaro, kvinnor	5,9	5,5	5,3	4,7	5,6
Total frånvaro, män	3,2	3,1	2,8	2,7	3,3
Total frånvaro, anställda –29 år	3,9	3,5	3,8	3,4	5,2
Total frånvaro, anställda 30–49 år	4,6	4,1	4,2	3,6	4,3
Total frånvaro, anställda 50– år	4,9	5,1	4,2	4,1	4,8

Personalens sjukfrånvaro för 2022 var 4,6 procent. Sjukfrånvaron har minskat under flera år, men 2022 skedde en ökning inom samtliga grupper. Den nivå som sjukfrånvaron nu har på Transportstyrelsen motsvarar den nivå som sjukfrånvaron befann sig på före pandemin. Perioden under pandemin var därmed en period med något lägre sjukfrånvaro jämfört med perioden före och efter. Sjukfrånvaron nationellt var under pandemiåren generellt lägre än före pandemin, vilket sannolikt är den trend som Transportstyrelsen också ser.

Sjukfrånvaron är fortsatt högre bland kvinnor än män. Skillnaden mellan könen ökade från 2021 till 2022 från att ha minskat under flera år. Sjukfrånvaron inom Transportstyrelsen är generellt sett högre inom ärendestyrd verksamhet. Där är också andelen anställda kvinnor större. Enligt flera undersökningar finns det ett tydligt samband mellan graden av egenkontroll i arbetet och påverkan på hälsa och sjukfrånvaro. Myndigheten

arbetar inom dessa verksamhetsdelar sedan flera år med proaktiva aktiviteter som kan påverka hälsa och frisknärvaro.

Transportstyrelsen följer Folkhälsomyndighetens rekommendationer gällande covid-19. Under 2022 kvarstod rekommendationen om att stanna hemma och undvika nära kontakt med andra när man är sjuk och har symtom som kan vara covid-19 och den har därmed tillämpats av myndigheten. Att många kan utföra sina arbetsuppgifter på distans och arbeta hemifrån när de har lindrigare symtom som inte påverkar arbetsförmågan har troligen bidragit till ökad närvaro. Samtidigt sprids flera smittsamma sjukdomar lättare under vintern och det var många i Sverige som insjuknade i covid-19, RS-virus, influensa och vinterkräksjukan under hösten och vintern 2022. Det har troligen bidragit till en ökad sjukfrånvaro vid myndigheten.

3.10 Övrig återrapportering

I detta kapitel redovisas väsentlig verksamhet som inte kan sorteras in under någon av Transportstyrelsens huvuduppgifter, och även verksamhet med återrapporteringskrav och regeringsuppdrag som ska redovisas i årsredovisningen. Regeringsuppdrag som redovisats 2022 på annat sätt än i årsredovisningen och de regeringsuppdrag som har inkommit till Transportstyrelsen och ännu inte redovisats är sammanställda i 3.10.8.

3.10.1 Marknadsövervakning

Transportstyrelsen har i uppdrag att övervaka och ansvara för frågor som rör marknadstillträde och konkurrensvillkor på transportmarknaden.

Uppdraget omfattar även villkor för resenärer och köpare av godstransporttjänster. Transportstyrelsen ska verka för en väl fungerande och effektiv transportmarknad. Uppdraget innebär att myndigheten analyserar olika transportmarknaders funktionssätt för att identifiera kvaliteter och brister och tar fram åtgärdsförslag. Transportstyrelsen för också en löpande dialog med Konkurrensverket och Konsumentverket.

Nedan visas några exempel på aktiviteter som genomfördes under 2022.

Grönare luftfart – ekonomiska möjligheter för svenska flygbolag att minska sina utsläpp

Transportstyrelsen har tagit fram en rapport med syfte att undersöka och beskriva svenska flygbolags finansieringsmöjligheter i arbetet med att minska luftfartens utsläpp. Intervjuer med flygbolag och en branschorganisation låg till grund för resultatet.

I närtid menar flygbolagen att mycket handlar om att öka användningen av biobränslen. Vidare menar de att flygplansflottorna måste moderniseras. Flygbolagen arbetar även med operativa åtgärder, vilket innebär åtgärder

som inte kräver om- eller nybyggnation av flygplan. Flygbolagen upplever att deras möjlighet att påverka omställningen i viss mån är begränsad. De menar att det delvis beror på att det inte finns en fungerande marknad för biobränslen. Dessutom skiljer sig inställningen åt mellan flygbolag kring att modernisera flygplansflottan. Vissa menar att det inte är värt att utveckla flottan utan ett tekniksprång, medan andra anser att äldre flygplan oavsett måste fasa ut.

Många gröna satsningar kräver en god ekonomisk situation, vilket många flygbolag inte har i dag mot bakgrund av både pandemin och ett osäkert världsläge. De är dock överens om att omställningsarbetet är en avgörande pusselbit och efterfrågar en politisk tydlighet kring hur flygbranschen ska utvecklas och kunna bidra till transportsystemet samtidigt som utsläppen minskar.

Grönare transporter – en jämförelse mellan flygbolags och rederiers möjligheter att minska sina utsläpp

Det finns tydliga politiska ambitioner om att såväl sjö- som luftfarten ska minska sina utsläpp av växthusgaser. En central fråga är då hur omställningsarbetet ska finansieras. För att flygbolag och rederier ska kunna arbeta med utsläppsminskande åtgärder krävs det en trygg ekonomisk grund att stå på, en grund som skakats om ordentligt i och med en global pandemi och ett för närvarande osäkert världsläge.

Transportstyrelsen har tagit fram ett PM med en jämförande analys av sjö- och luftfartens möjligheter att bidra till omställningsarbetet. Vilka vägar som är möjliga och deras potential skiljer sig något åt mellan trafikslagen, precis som deras ekonomiska möjligheter att genomföra åtgärder för att minska utsläppen. Exempelvis ser förutsättningarna vid ny- och ombyggnation olika ut på sjön och i luften. Medan flygplan massproduceras och har en annorlunda certifieringsprocess, har rederier större möjlighet att själva utforma sina fartyg med olika tekniker. Även möjligheterna att arbeta med operativa åtgärder skiljer sig åt. Rederier har större möjlighet att påverka körsätt och val av färdvägar jämfört med flygbolagen, som i stället styrs av flygtrafikledningen.

Kriget i Ukraina och dess påverkan på sjöfarten och luftfarten

Kriget i Ukraina är främst en humanitär tragedi men det har även fått andra konsekvenser, bland annat på sjöfarten och luftfarten. Transportstyrelsen har beskrivit i två olika rapporter vad det är som händer och hur sjöfarten respektive luftfarten har påverkats av kriget.

Den direkta påverkan på den svenska sjöfarten var liten. Inga svenskflaggade fartyg eller sjömän med svensk behörighet har fastnat i krigsområdet, och sjötrafiken mellan ryska och svenska hamnar var liten redan före kriget. Däremot blev den indirekta påverkan större, bland annat

genom de beslutade sanktionerna och problem med bemanning. Dessutom har de ökade bränslepriserna gjort sjötransporterna dyrare.

Analysen av luftfarten visade att kriget har medfört stora konsekvenser för den europeiska luftfartsmarknaden. Nedstängda marknader kan resultera i lönsamhetsproblem, inte bara för flygbolag utan även för flygplatser och kringverksamheter. Som helhet bör denna kris emellertid inte bli lika påtaglig som den under pandemin, när industrier och hela länder stängde ner. Samtidigt kan de indirekta effekterna bli allvarliga för luftfarten. I takt med att kriget fortgår ökar risken för negativa ekonomiska konsekvenser för Europa och Sverige. Utvecklingen kan leda till minskad ekonomisk tillväxt i Europa och att efterfrågan på flygtransporter minskar.

Kopplingen mellan de transportpolitiska målen och Agenda 2030

Omvärlden ställer allt högre krav på att samhällsutvecklingen ska vara hållbar. Allt fler ställer också högre krav på att arbetsgivare tar ansvar och systematiskt arbetar för en hållbar utveckling. De ökande förväntningarna gör att det är viktigt även för Transportstyrelsen att arbeta med hållbar utveckling. I det sammanhanget är det avgörande att ha insikt i att flera av de övergripande mål som Transportstyrelsen har att förhålla sig till hänger ihop med hållbarhet. Det är också tydligt att flera av målen har en koppling till varandra, främst genom hur de ska uppnås.

Transportstyrelsen tog därför fram en rapport där myndigheten tydliggjorde hur de transportpolitiska målen, de tre hållbarhetsdimensionerna och målen inom Agenda 2030 förhåller sig till varandra. I arbetet konkretiserades och förtydligades det också, på en övergripande nivå, vad de transportpolitiska målen och Agenda 2030-målen innebär inom trafikslagen sjö- och luftfart och hur dessa skulle kunna arbeta för att bidra till måluppfyllelse. Det konstaterades att den största delen av arbetet ryms inom den sociala hållbarhetsdimensionen. Ur ett hållbarhetsperspektiv är det dock avgörande att alla dimensioner tas i beaktande, och det är först då en hållbar utveckling kan ske. Rapporten avslutades med nio rekommendationer till fortsatt arbete.

Återkommande marknadsundersökning inom taxi

Under 2022 lät Transportstyrelsen genomföra en uppföljande mätning av taxiresenärers attityder till prissättning och prisinformation samt vilka jämförpriser som olika taxibolag tillämpar (Undersökning om prissättning och prisinformation vid taxiresor). Den föregående mätningen genomfördes 2019. Regelbundna marknadsundersökningar är av värde för att undersöka taxiresenärers erfarenheter av prissättning av och prisinformation om taxiresor. Det är också av värde att följa prisutvecklingen av de jämförpriser som taxibolagen tillämpar.

Resultatet från 2022 års mätning visar att taxikunderna är nöjda med sina resor och andelen mycket nöjda har ökat jämfört med 2019. Även om jämförpriset har ökat upplever resenärerna fortfarande att priset är skäligt. Totalt 60 procent av kunderna känner till att bilarna ska ha väl synlig prisinformation och andelen som använder den har ökat från var fjärde till var tredje kund. Andelen bilar utan prisdekal har dock också ökat – från 1 till 8 procent.

Viss återhämtning 2021 i utbudet på järnvägslinjerna i Sverige

I rapporten Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2021 följer Transportstyrelsen utvecklingen sedan avregleringen av järnvägsmarknaden. Utbudet på järnvägslinjerna har varit till godo för resenärerna i form av större utbud, kortare restider och mer differentierade biljettpriser. Mellan 2010–2019 ökade det långväga tågresandet per invånare med 11 procent, och järnvägens marknadsandelar ökade på bekostnad av både flyg- och bussresor. Under pandemin minskade emellertid utbudet kraftigt. Även om en mindre återhämtning skedde under 2021 är det osäkert om det långväga resandet med tåg, och då särskilt tjänsteresandet, kommer att återgå till hur det var före pandemin. Det kan vara så att människors resvanor förändrats permanent av den.

Utvecklingen för person- och godstransporter under pandemin

Rapporten Transportmarknaden i siffror för 2021 visar att pandemin har haft stora effekter på persontransportmarknaden med kraftigt minskat resande, vilket medfört att såväl omsättning som lönsamhet försämrats. Särskilt utmanande har det varit för mindre aktörer och för företag som kör kommersiell trafik. För godstransportmarknaden ser den ekonomiska situationen betydligt ljusare ut, eftersom varken utbud eller efterfrågan förändrats mer än på marginalen. Resultaten för både person- och godstransportmarknaden hade varit sämre utan statliga stöd.

Stöd till utredarens plan för utvecklingen av Arlanda

För att en avveckling av Bromma flygplats ska vara möjlig på sikt behöver flygkapaciteten säkras för inrikesflyget på Arlanda. Transportstyrelsen har därför ombetts att ta fram faktaunderlag, analyser och bedömningar av den utredare som fått uppdraget av Infrastrukturdepartementet att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats.

Mot bakgrund av den beställningen har en rapport tagits fram. Den innehåller bland annat statistik för flygtrafiken, redogörelse för hur den civila luftfarten utvecklats, prognos för den framtida utvecklingen av luftfarten och förslag på åtgärder för att minska miljö- och klimatpåverkan från flygtrafiken på Arlanda.

3.10.2 Forskning och innovation

Transportstyrelsen ska svara för forskning och innovation (FoI) som motiveras av myndighetens uppgifter. Syftet med resultaten från forskning och innovation är att de ska bidra till utveckling av Transportstyrelsens arbete inom transportområdet. FoI-insatserna ska vara av relevans för de transportpolitiska målen, som innehåller funktionsmål om ökad tillgänglighet och hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa.

Transportstyrelsen samverkar med andra FoI-aktörer och medfinansiärer. Nedan redovisas syfte och resultat eller förväntad effekt av enskilda satsningar.

Policylabb för smarta fartyg

Transportstyrelsen har slutfört projektet Policylabb Smarta Fartyg som aktivt arbetat för att bidra till ett systematiskt lärande, bland annat för hur redare, utvecklare och myndigheter kan arbeta med innovation och regelutveckling kopplat till så kallade smarta fartyg⁵. Myndigheten avser att använda metoden med policylabb mer frekvent i framtiden för att möjliggöra morgondagens resor och transporter genom proaktiv regelutveckling. Tre policyer har identifierats relaterat till tre undersökta fall:

- Navigationsstöd från land – ett gemensamt ställningstagande mellan Sjöfartsverket och Transportstyrelsen om att navigationsstöd från land kan fylla en funktion, men att en sådan tjänst behöver utforskas vidare innan den kan regleras.
- Ljusteröfärjan – vid dagens certifieringsförfarande verifieras oftast tekniska krav på fartyget genom en hänvisning till ett etablerat och sammanhållet regelverk. För smarta fartyg som Ljusteröfärjan är det lämpligt att komplettera certifieringen med en säkerhetsargumentation för att fartyget ska anses sjövärdigt.
- Smarta marina drönare – fartyg som är kortare än fem meter och som inte är passagerarfartyg omfattas i dag inte per automatik av Transportstyrelsens tillsyn. Så länge ingen begär att fartyget ska inspekteras eller under förutsättning att det inte är inblandat i en incident, är sannolikheten låg att en inspektion sker. Om en inspektion sker, gäller det att visa hur man följt lag och förordning samt allmänna sjövägsregler.

⁵ Smarta fartyg är ett samlingsbegrepp för flera olika typer av fartyg som anses vara en del av framtiden, till exempel fjärrstyrda, obemannade eller bemannade fartyg med ett ökat beslutsstöd.

Bullernivåer – utveckling av beräkningsmodell

Transportstyrelsen har medfinansierat och bidragit till utveckling av en noggrannare beräkningsmodell för att beräkna bullernivåer från vägar och järnvägar. Resultatet ska stödja flera myndigheter vad gäller metoder för beräkning av bullernivåer vid tillämpning av plan- och bygglagen, miljöbalken och andra regelverk.

Underlag till åtgärdsförslag mot manipulering av avgasrening

Transportstyrelsen har tagit fram underlag till regeringsuppdraget om åtgärder för att förhindra manipulering av viss fordonsutrustning. Med hjälp av de emissionsmodeller som används till att skatta utsläpp från vägtrafiken har det beräknats hur manipulerade fordon påverkar utsläppen i landet.

Vidare har myndigheten låtit genomföra utsläppstester på en personbil med borttaget partikelfilter och manipulerad avgasrening för att visa hur utsläppen påverkas.

Båda underlagen visade att manipulerade fordon ger en signifikant ökning av utsläppen av kväveoxider och partiklar.

Undersökning om minimibredder på cykelbanor

Det finns forskning som tyder på att en ökad bredd på cykelinfrastruktur korrelerar med en ökad användning av cykelinfrastrukturen. Andra studier konstaterar också att ju bredare cykelbanan är, desto säkrare är den, eftersom möjligheten att hinna korrigera ett misstag ökar med större bredd.

Transportstyrelsen har låtit undersöka om det finns kunskapsunderlag som stöd för att kunna ge allmänna råd om minimibredder på cykelbanor. Utgångspunkten var främst utrymmesbehov för cyklister utifrån framkomlighet, tillgänglighet, trafiksäkerhet och upplevd trygghet. Det ingick även att undersöka behovet av att ha olika cykelbanebredder på olika typer av cykelvägar utifrån till exempel trafikmängd, lokalisering och funktion (exempelvis om cykelbanan fungerar som pendlingsstråk).

Grundläggande säkerhetsnivå och säkerhetsmål för undermarkstationer

Att bygga underjordisk infrastruktur, eller specifikt stationer, blir allt vanligare – inte minst i våra storstadsregioner. Transportstyrelsen har tillsammans med Trafikverket drivit ett forskningsprojekt som syftar till att ta fram grundläggande säkerhetskrav och säkerhetsmål för trafiktunnlar och plattformsrum i undermarkstationer. Säkerhetsmålet uttrycks som riskacceptanskriterier och används för att värdera om säkerheten i anläggningen är tillräcklig utifrån en avvägd samhälls- och individsäkerhetsnivå. Katastrofrisker ingår vid bedömning av samhällsrisk, men det finns behov av att även utreda och värdera dessa specifikt.

Även om katastrofer är osannolika är de viktiga att beakta. Exempelvis olyckor med farligt gods, såsom explosiva ämnen, kan få extremt stora konsekvenser om de inträffar på en station där många personer vistas samtidigt.

Säkerhetskrav för korta vägtunnlar och förslag till kvantitativ riskanalysmetod

Transportstyrelsen har tagit fram kunskapsunderlag i syfte att fastställa grundläggande säkerhetskrav för att uppnå en relevant och väl avvägd lägsta acceptabel säkerhetsnivå för vägtunnlar som är 100–500 meter långa. Eftersom många vägtunnlar ligger i storstadsmiljö, har de ofta en hög trafikintensitet. Det kan samhällsekonomiskt motivera en säkerhetsnivå motsvarande den för längre tunnlar, för vilka säkerhetskraven enligt lag om säkerhet i vägtunnlar gäller.

Forskningsprojektet har också haft som syfte att ta fram kunskap som kan ligga till grund för val av relevant kvantitativ riskanalysmetod. Metoden kan sedan användas för verifiering av fastställda lägsta acceptabla säkerhetsnivåer för vägtunnlar och därmed beslut om huruvida ytterligare riskreducerande åtgärder behöver vidtas.

3.10.3 Rapportering till strategi för systematisk uppföljning av funktionshinderspolitiken 2021–2031

Transportstyrelsen ska enligt regeringsbeslut⁶ följa upp regeringens funktionshinderspolitik i årsredovisningen.

Transportstyrelsen verkar genom regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet för att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet där funktionsnedsättning, jämställdhet och barnrättsperspektivet ska beaktas.

Transportstyrelsen deltar kontinuerligt tillsammans med funktionshinderorganisationer i Trafikverkets nationella råd för tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning (RTAF) i frågor som rör samtliga trafikslag. Myndigheten arbetar även internationellt med regler för personer med funktionsnedsättning:

- Under ICAO:s generalförsamling antogs en resolution, ”Accessibility in International Civil Aviation”, som handlar om att identifiera och undanröja hinder som begränsar tillgången till flygtransporter för personer med funktionsnedsättning.

⁶ Regeringsbeslut daterat 2021-09-23 S2019/02213 och S2021/06595.

- En översyn av flygpassagerarförordningarna pågår inom EU och Transportstyrelsen har bidragit genom att deltaga i möten och workshoppar samt svara på enkäter.

Transportstyrelsen föreskriver byggregler med egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor. Under 2022 trädde nya föreskrifter i kraft. De innebär att

- gång- och cykelbanor ska utformas med särskild hänsyn tagen till personer med funktionsnedsättning
- gator och torg ska utformas så att de upplevs trygga och med hänsyn tagen till gåendes och cyklisters behov
- krav har införts på maximala nivåskillnader på cykelvägar
- plattformar för spårväg och tunnelbana ska utformas så att hjulförsedda hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning förhindras att komma i rörelse av sig själva och rulla ut på spåret.

Transportstyrelsen har föreslagit en begränsning av vilka eldrivna enpersonsfordon som får köras på trottoaren, för att öka tryggheten för gångtrafikanter och personer i rullstol. Regeringen har under 2022 valt att införa en sådan bestämmelse i trafikförordningen.

Nya medicinska krav som Transportstyrelsen har tagit fram för innehav av körkort vid diabetes har också trätt i kraft. De nya reglerna gör inte skillnad på typen av diabetes utan utgår i stället från typ av behandling och risk för hypoglykemi (lågt blodsocker, vilket kan leda till medvetslöshet). Regeländringen ska bidra till ökad tillgänglighet genom att det nu är möjligt för personer med fler typer av diabetes att ha körkort med högre behörigheter (för lastbil och buss).

För att möjliggöra särskilda anpassningar av bilar för personer med funktionsnedsättning prövar Transportstyrelsen löpande ansökningar om undantag från fordonstekniska krav. Utgångspunkten i handläggningen är att trafiksäkerheten ändå måste bibehållas.

Transportstyrelsen har tagit fram en nulägesbeskrivning av situationen för personer med funktionsnedsättning inom transportområdet, med utgångspunkt i Transportstyrelsens huvudsakliga ansvarsområden: regelgivning, tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning. Nulägesanalysen ligger till grund för att ta fram mål och kunna följa upp funktionshinderspolitiken.

3.10.4 Arbetet med jämställdhetsintegrering

I Transportstyrelsens inriktning för arbetet med jämställdhetsintegrering framgår att jämställdhet ska vara en ordinarie del av myndighetens kärnverksamhet och samordnas med allt beslutsfattande så att ett jämställdhetsperspektiv finns med i beslutsfattandet på alla nivåer. Inriktningen innehåller fem områden, och alla avdelningar har till uppgift att planera och genomföra aktiviteter inom sitt sakområde i överensstämmelse med inriktningen.

Nedan redovisas vad som gjorts inom de fem områdena.

Verka för ett mer ansvarsfullt beteende i trafikrummet

I samband med de konsekvensanalyser som görs, till exempel när regler ska tas fram, ska det uppmärksammas om förslagen påverkar kvinnor och män olika så att hänsyn kan tas till detta. Kunskap om jämställdhet i konsekvensanalyser har varit en del av Transportstyrelsens myndighetsövergripande föreskriftsutbildning för utredare.

Tillmäta kvinnor och mäns förutsättningar, attityder och värderingar lika stor vikt vid regelutveckling

Det finns många vetenskapliga studier som visar att kvinnor är utsatta för högre risk än män vid en bilkrock. Även andra aspekter såsom ålder, vikt och längd kan påverka men de könsrelaterade skillnaderna är störst. Nyare fordonstyper har visserligen gynnat både män och kvinnor men skillnaden i risk kvarstår. Därför driver Transportstyrelsen, för Sveriges räkning, jämställd krockssäkerhet i det internationella forumet för reglering av fordons säkerhet (UNECE/ WP.29/GRSP). 2022 enades parterna om att starta en särskild arbetsgrupp där Sverige kommer vara ordförande. Arbetet har två perspektiv:

- Att på kort till medellång sikt hitta möjliga lösningar med existerande verktyg och se över gällande regelverk.
- Att på lång sikt undersöka potentialen i virtuella krocktester som ett sätt att öka krockskyddets jämställdhet.

Verka för att öka möjligheterna för kvinnor att arbeta inom transportområdet

I den pågående revideringen av EU-gemensamma bestämmelser för lokförare ingår bland annat frågan om att öka attraktiviteten för yrket, framför allt för ungdomar och kvinnor. Transportstyrelsen uppmuntrar initiativet och har bidragit genom att ta fram statistik och genom att försöka nyansera och bredda den bild över vilka faktorer som skulle kunna påverka lokföraryrkets attraktivitet för kvinnor.

Sverige ingår tillsammans med sju andra medlemmar från IMO:s råd i en gemensam arbetsgrupp som ILO (International Labour Organization) och

IMO inrättade under 2022. Gruppen arbetar med att ta fram rekommendationer om hur organisationerna kan arbeta vidare med att stävja mobbing, sexuella trakasserier och sexuellt våld i sjöfartssektorn. Det kan innebära att ta fram förslag på lagstiftning, policyer och informationskampanjer eller liknande.

Inom ECAC (European Civil Aviation Conference) pågår ett arbete med att inkludera jämställdhets- och mångfaldsperspektivet i den europeiska luftfarten. Sverige var ett av endast 18 länder som svarade på ECAC:s enkät om jämställdhet och mångfald, som skickades ut till alla 44 medlemsländer.

Transportstyrelsen deltog på ICAO:s generalförsamling 41, där frågan om ökad jämställdhet lyftes som separat agendapunkt. Sverige var en av de stater som uttryckte vikten av ökad jämställdhet inom luftfartssektorn. Generalförsamlingen antog dessutom en resolution som lyfter vikten av ökad jämställdhet och att ICAO samt dess medlemsstater gemensamt behöver göra ansträngningar för att förbättra representationen inom sektorn. Sverige lyfte även behovet av att ICAO aktivt arbetar med att öka den kvinnliga representationen bland sekretariatets anställda, eftersom det i dagsläget finns en tydlig överrepresentation av män som är anställda på ICAO, speciellt i högre befattningar.

Säkerställa ett likvärdigt bemötande från Transportstyrelsen

Under 2022 genomfördes ingen aktivitet inom området. Men det finns planer för verksamhet under 2023.

Skapa intern förmåga till normkritik och se kvinnor och mäns olika villkor

Transportstyrelsen har arbetat med att ta fram en webbutbildning om jämställdhet inom transportområdet, tillsammans med Trafikverket. Utbildningen vänder sig till anställda på båda myndigheterna och ger grundläggande kunskap om jämställdhet och hur man kan arbeta med analys, utredningar och konsekvensutredningar ur ett jämställdhetsperspektiv.

3.10.5 Transportstyrelsens totalförsvarsarbete – redovisning av medel för civilt försvar

Enligt regeringsbeslutet Anvisningar för det civila försvaret för försvarsbeslutsperioden 2021–2025 ska Transportstyrelsen redovisa användningen av de medel om 34,6 miljoner kronor som tillförts myndigheten under anslaget civilt försvar. Transportstyrelsen nyttjade 33,3 miljoner kronor av anslaget under 2022.

Dessa medel har fördelats enligt följande:

- 22 miljoner kronor – personalkostnader för egen anställd personal och konsulter, som arbetat med de särskilt prioriterade områdena, varav cirka 2,4 miljoner kronor avser kompetensutvecklingsinsatser.
- 7,2 miljoner kronor – kostnader för lokaler (robusthetshöjande åtgärder) inklusive avskrivningar som uppgår till cirka 2 miljoner kronor.
- 4,1 miljoner kronor – övriga driftskostnader, där största delen avser inköp av varor för utveckling av myndighetens förmåga att hantera, förvara och kommunicera säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter.

Oförbrukade medel inom anslaget beror i huvudsak på lägre personalkostnader med anledning av att personal har slutat eller varit tjänstledig.

Transportmyndigheterna har i regeringsbeslut I2021/00673 fått i uppdrag att gemensamt redovisa förslag på hur anslagsmedel för perioden 2022–2025 bör fördelas mellan myndigheterna för att uppnå störst nytta för det civila försvaret avseende transportområdet som helhet. Myndigheterna har kommit överens om nedanstående prioritering vid fördelning av givna anslagsmedel:

1. stärka myndigheternas grundläggande analys- och planeringsförmåga
2. öka myndigheternas robusthet och förmåga i samhällsviktiga verksamheter och i stödet till Försvarmakten
3. utveckla transportområdet som helhet och öka den samlade förmågan.

Resultat av Transportstyrelsens genomförda åtgärder sammanfattas här:

- Myndighetens säkerhets- och beredskapsorganisation har förstärkts, både personellt och kompetensmässigt. Det har resulterat i en ökad förmåga att planera, samordna, bedriva och följa upp säkerhetsrelaterad verksamhet.
- För att identifiera samhällsviktig och säkerhetskänslig verksamhet samt prioriterad verksamhet vid höjd beredskap har en ny process för säkerhetsplanering etablerats. Där identifierar och bedömer myndigheten på ett enhetligt sätt verksamheten utifrån alla säkerhets- och beredskapsperspektiv. Syftet är att skapa planeringsförutsättningar för en säker och robust leverans i myndighetens uppdrag i vardag, vid kris i fredstid och vid höjd beredskap.
- Arbetet med att förbereda övertagandet av it-driften i egen regi i slutet av 2024 har fortsatt. Arbetet omfattar också säkerhets- och robusthetsfrågor kopplat till civilt försvar inom informations säkerhet, it-säkerhet och fysisk säkerhet. Detta har

skapat bättre förutsättningar för att bedriva myndighetens verksamhet även under svårare omständigheter.

- Myndighetens förmåga att samverka inom beredskapsområdet transporter har stärkts. Den stärkta förmågan har även nyttjats i uppstartsfasen av det gemensamma arbetet med att utveckla den aktuella beredskapssektorn.
- Förmågan att genomföra säkerhetsrelaterade analyser av egen verksamhet har fortsatt att utvecklas. Myndigheten har nu förmåga att genomföra dessa analyser med egna resurser (utan konsultstöd).
- Krisledningsförmågan har utvecklats ytterligare genom utveckling av ledningsplatser, säkra kommunikationer (RAKEL och signalskydd), tjänsteman i beredskap samt upprättande av lägesbilder.
- Flera ombyggnationer av lokalerna har genomförts i syfte att öka myndighetens säkerhet och robusthet. Exempelvis har det byggts en alternativ ledningsplats, ytterligare signalskyddsrum, lokaler för förvaring, bearbetning och samtal om säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter och ombyggnationer i datacentret.
- Förmågan att kommunicera säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter har utvecklats.
- Förmågan att säkert hantera fysiska och elektroniska säkerhetsskyddsklassificerade handlingar har stärkts.
- Skyddet av skyddsvärda elektroniska informationstillgångar har fortsatt stärkts genom uppdatering av det fysiska skyddet, inkluderat brandskyddet, i myndighetens datahallar och datahallsrelaterade utrymmen.
- Säkerhetskompetensen har stärkts inom hela myndigheten.

3.10.6 Förberedelser inför att Sverige väntas bli tillverkarland för elflygplan

Enligt regleringsbrevet för 2022 ska Transportstyrelsen redovisa hur myndigheten, inom ramen för sina ansvarsområden, arbetar för att förbereda myndigheten inför att Sverige väntas bli tillverkarland för elflygplan.

EU-lagstiftning reglerar certifiering, tillverkning, underhåll och operation av flygplan som används för kommersiell flygtrafik. Det är EASA som ansvarar för att godkänna nya flygplan inom EU. Godkännandet omfattar konstruktionsorganisationen för tillverkare samt granskning och certifiering av konstruktionen av luftfartyg. Medlemsländerna i EU ansvarar för att hantera godkännanden av de organisationer som tillverkar kompletta flygplan eller delar till flygplan som omfattas av EU-lagstiftning.

Ett företag i Sverige har lämnat in en ansökan om tillstånd för tillverkningsorganisation till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen har

därefter haft regelbunden kontakt med bolaget. Regelbunden kontakt sker också med EASA som hanterar företagets ansökan om konstruktionsorganisation och typcertifiering av elflygplanet. De regelbundna kontakterna med både ansökande företag och EASA har bidragit till att förbereda Transportstyrelsen inför att Sverige förväntas bli ett tillverkarland för elflygplan. Myndigheten har fått god information om vilka behov och förväntningar som finns för att kunna hantera en tillverkningsorganisation inom elflyg. En del av det identifierade behovet är ett utökat resursbehov för att kunna bygga upp den nödvändiga kompetensen för att omhänderta en större tillverkningsorganisation.

3.10.7 Arbetet med att öka tillsynen av vägtransportbranschens regelefterlevnad

Enligt regleringsbrevet 2022 ska Transportstyrelsen redovisa sitt arbete med att öka tillsynen av vägtransportbranschens regelefterlevnad. Av redovisningen ska framgå hur den särskilda satsningen om 13 miljoner kronor, som har beslutats enligt förslag i Budgetpropositionen för 2022, bidragit till ökad tillsyn.

I och med de utökade medel som tilldelats har Transportstyrelsen haft möjlighet att rekrytera 28 nya medarbetare för att arbeta med yrkestrafikfrågor. Rekryteringarna har genomförts för att förstärka tillsynsområdet, hantera tillkommande uppgifter till följd av mobilitetspaketet och för att utöka samarbetet med andra myndigheter. Merparten av medarbetarna påbörjade sin anställning under våren och 2022 har präglats av förberedelser för att ta emot och lära upp de nya medarbetarna.

Transportstyrelsen har under flera år endast haft resurser för att prioritera tillsyn utifrån de grävsta överträdelserna och skulderna inom yrkestrafiken, vilket kan leda till brister inom trafiksäkerheten, konkurrensneutraliteten och förarnas sociala villkor. Den genomförda resursförstärkningen kommer efter upplärning av nya medarbetare att möjliggöra en utökning av tillsynen. Transportstyrelsen påbörjade under året ett arbete för att få största möjliga utväxling av tillsynen. Det handlar dels om en något förändrad organisation, dels om fortsatt arbete med att effektivisera verksamheten och säkerställa att tillsyn utövas där den gör mest nytta för samhället. I arbetet ingår att ta fram en plan för den tillkommande tillsynsmängden och att se över lämplig myndighetssamverkan för bäst effekt.

3.10.8 Sammanställning av regeringsuppdrag

Nedan följer en sammanställning av regeringsuppdrag till Transportstyrelsen som redovisats 2022 på annat sätt än i årsredovisningen

och de regeringsuppdrag som har inkommit till myndigheten men som ännu inte redovisats.

Dessutom bistår Transportstyrelsen i ett 20-tal regeringsuppdrag ställda till andra myndigheter, till exempel Trafikverket och MSB.

Ankomst-datum	Uppdrag	Dnr	Redovisnings-datum
2019-12-27	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2020 avseende prioritering i arbetet med civilt försvar	TSG 2019-10118	Enligt regeringsbeslut 2015-12-10 avseende planeringsanvisningar för det civila försvaret (Ju2015/09669/SSK).
2020-12-10	Uppdrag att fortsatt ta emot personer med funktionsnedsättning som medför nedsatt arbetsförmåga för praktik 2021–2023	TSG 2020-11237	2021-04-01 2022-04-01 2023-04-01 2024-02-15
2020-12-16	Uppdrag att fortsatt ta emot nyanlända arbetsökande för praktik 2021–2023	TSG 2020-11444	2021-04-01 2022-04-01 2023-04-01 2024-02-15
2021-12-17	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2022 avseende prognoser	TSG 2021-12580	2022-02-06 2022-04-25 2022-07-28 2022-10-23
2021-02-22	Uppdrag att analysera förutsättningarna för att utveckla registerföringen av arbetsmaskiner	TSG 2021-1734	2022-10-01
2021-03-01	Uppdrag om förstärkta insatser mot brottslighet inom avfallsområdet	TSG 2021-1975	2022-03-15
2021-04-08	Uppdrag att utreda åtgärder för att förhindra manipulering av viss fordonsutrustning	TSG 2021-3376	2022-06-30
2021-09-23	Uppdrag att analysera och lämna förslag om trängselavgifter inom den svenska luftfarten	TSG 2021-9269	2022-01-24
2021-10-25	Uppdrag att analysera regelfrågor så att andelen resor med cykel kan öka	TSG 2021-10413	2022-03-31 2022-10-31
2021-10-27	Uppdrag att utreda regler för A-traktorer	TSG 2021-10478	2022-11-01
2021-12-15	Uppdrag om att möjliggöra arbete hemifrån vid statliga myndigheter	TSG 2021-12508	
2022-01-28	Uppdrag att medverka i genomförandet av Europeiska unionens strategi för Östersjöregionen	TSG 2022-831	2024-01-24 och därefter vartannat år
2022-02-11	Uppdrag att analysera dagens krav på vinterdäck för tunga fordon och utreda behovet av skärpta regler	TSG 2022-1366	2023-03-31
2022-02-18	Uppdrag att analysera förutsättningarna för skärpt miljökontroll vid fordonsbesiktning	TSG 2022-1737	2023-02-15
2022-03-21	Uppdrag att föreslå ytterligare krav på etablering för att bedriva yrkesmässig trafik i Sverige	TSG 2022-2878	2022-12-01
2022-03-21	Uppdrag att analysera och följa upp mobilitetspaketets genomförande i Sverige	TSG 2022-2879	2024-03-08 (slutredovisning), delredovisning vid behov

Ankomst-datum	Uppdrag	Dnr	Redovisnings-datum
2022-03-25	Uppdrag att föreslå ett avgiftssystem för statliga elvägar	TSG 2022-3082	2022-11-01
2022-06-17	Uppdrag till bevakningsansvariga myndigheter att lämna en sammanfattande redovisning av risk- och sårbarhetsanalyser	TSG 2022-6328	2022-10-31 (senast)
2022-06-27	Uppdrag att lämna förslag till regler som möjliggör inrättandet av regionala skyddsombud inom sjöfarten	TSG 2022-2702	2023-02-01
2022-06-28	Uppdrag i regleringsbrevet för 2022 avseende lastsäkring vid godstransporter på järnväg	TSG 2021-12580	2023-01-10
2022-06-28	Uppdrag i regleringsbrevet för 2022 avseende ökad motståndskraft mot cyberattacker och andra it-incidenter	TSG 2021-12580	2022-10-01
2022-07-12	Uppdrag att genomföra den nationella strategin för marknads kontroll	TSG 2022-7117	Via Swedac 2023-07-16 2024-07-16 2025-07-16
2022-09-01	Uppdrag att följa upp mål om handläggningstider samt om bemötande och service hos vissa myndigheter	TSG 2022-8278	2023-02-15 – 2029-02-15
2022-09-02	Uppdrag att utreda en modernare utbildning för yrkesförarkompetens	TSG 2022-8327	2023-12-15
2022-09-08	Uppdrag att vidta energibesparingsåtgärder inom den statliga förvaltningen	TSG 2022-8458	Månatligen okt 2022 – apr 2023



Finansiell redovisning

4 Finansiell redovisning

Verksamheten har bedrivits inom ramen för respektive tilldelat anslag (förvaltningsanslag, anslag för intag av trängselskatt, anslag för arbete med civilt försvar och anslag för utbetalning av klimatbonus). Tilldelade anslag uppgick enligt regleringsbrev sammanlagt till totalt 10 007 miljoner kronor. Av dessa har 9 387 miljoner kronor förbrukats och avräknats. Belopp som avräknats har ökat med 2 220 miljoner kronor jämfört med 2021. Transportstyrelsen har betalat ut 6 905 miljoner kronor i klimatbonus, vilket kan jämföras med föregående års utbetalning på 4 810 miljoner kronor. Verksamhetskostnaderna för övriga anslag var 125 miljoner högre än år 2021.

Bonus kan fordonsägare få när de har köpt och ställt på en klimatbonusbil samt lämnat in en försäkran till Transportstyrelsen. Utbetalning av bonus kan ske tidigast sex månader från köpet av klimatbonusbilen. Under 2022 fick Transportstyrelsen ett uttökat anslag så att bonusen kunde betalas ut till berättigade bilägare. Regeringen beslutade under hösten 2022 om en avveckling av bonusen. Vid årsskiftet 2022/2023 fanns det 78 511 fordon som troligtvis är berättigade bonuspremien. Dessa utestående premier uppgår till maximalt 3 545 miljoner kronor och kommer att belasta 2023 års anslag för klimatbonus.

Under 2022 hade myndigheten en anslagsväxling, där 7,5 miljoner kronor flyttades från verksamhet som finansieras med avgifter till verksamhet som inte finansieras med avgifter. Anledningen var att kostnader kopplat till arbetet inom fjärde järnvägspaketet bokförts mot verksamhet som inte finansieras med avgifter samt arbetet med drivmedelskompensation.

Införlivandet av fjärde järnvägspaketet i svensk lagstiftning var tänkt att träda i kraft den 1 januari 2022. Efter ytterligare försening trädde den nya lagstiftningen i kraft den 1 juni 2022. Fram till dess att den nya lagstiftningen trädde i kraft hade myndigheten inte något bemyndigande att ta ut avgifter för de ärenden som inkom. Det ledde till att de ärenden som kom in fram till och med den 31 maj tvingades bli kostnadsförda på anslagsposten för verksamhet som inte finansieras med avgifter.

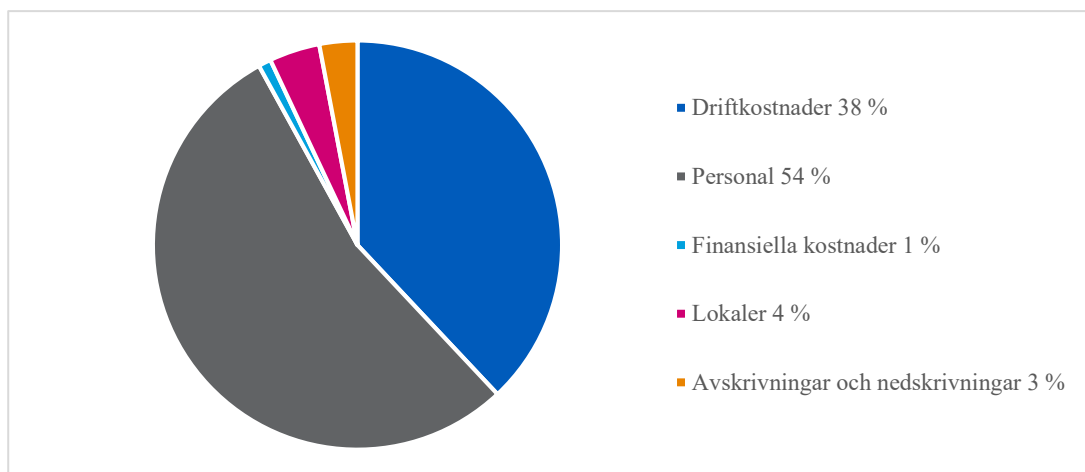
Myndigheten arbetade under året med att se över genomförandet av en eventuell utbetalning av drivmedelskompensation. Kostnaderna för detta arbete har uppstått inom olika delar av myndighetens verksamhet och har gemensamt kostnadsförts inom verksamhet som inte finansieras med avgifter. Det har lett till en ökad kostnad jämfört med årets budgeterade utfall.

Verksamhetens kostnader

Transportstyrelsens totala kostnader för verksamheten uppgick till 2 840 miljoner kronor. Det är en ökning med 201 miljoner kronor. Ökningen beror på att den anslagsfinansierade verksamheten har ökat med 125 miljoner kronor och den övriga verksamheten (uppdragsfinansierad och verksamhet som finansieras av avgifter som Transportstyrelsen får disponera) med 76 miljoner kronor.

Ökningen inom den anslagsfinansierade verksamheten beror främst på högre kostnader för egen personal och konsulter. Myndigheten har även haft ökade portokostnader. Kostnaderna för resor, utbildning och konferenser har ökat efter att ha legat på en låg nivå till följd av pandemieffekter.

Diagram 5. Fördelning av verksamhetens kostnader 2022, 2 840 miljoner kronor



4.1 Resultaträkning

Belopp i tkr		2022	2021
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag		2 482 270	2 357 143
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	not 1	334 240	262 728
Intäkter av bidrag		8 987	11 713
Finansiella intäkter	not 2	3 881	19
Summa		2 829 377	2 631 602
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	not 3	-1 539 811	-1 454 916
Kostnader för lokaler		-116 225	-104 703
Övriga driftkostnader	not 4	-1 082 154	-1 006 240
Finansiella kostnader	not 5	-13 722	-151
Avskrivningar och nedskrivningar		-88 332	-73 461
Summa		-2 840 244	-2 639 470
VERKSAMHETSUTFALL		-10 867	-7 868
Uppbördsverksamhet			
Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras	not 6	1 777 395	1 599 991
Skatteintäkter m.m.		19 012 189	19 151 326
Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamhet		-20 848 700	-20 719 789
Saldo	not 7	-59 116	31 528
Transfereringar			
Medel som erhållits från statens budget för finansiering av bidrag		6 904 642	4 809 582
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag	not 8	646 237	359 717
Finansiella intäkter		113	27
Lämnade bidrag	not 9	-7 832 853	-5 536 377
Saldo	not 10	-281 860	-367 051
ÅRETS KAPITALFÖRÄNDRING	not 11	-351 844	-343 391

4.2 Balansräkning

Belopp i tkr		2022-12-31	2021-12-31
TILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Balanserade utgifter för utveckling	not 12	173 029	159 663
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	not 13	1 261	1 891
Pågående immateriella anläggningstillgångar	not 14	176 233	164 101
Summa immateriella anläggningstillgångar		350 523	325 655
Materiella anläggningstillgångar			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	not 15	13 344	7 374
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	not 16	35 310	13 483
Pågående nyanläggningar	not 17	367	2 476
Summa materiella anläggningstillgångar		49 020	23 333
Finansiella anläggningstillgångar			
Andra långfristiga fordringar	not 18	356 503	316 955
Summa finansiella anläggningstillgångar		356 503	316 955
Varulager m.m.			
Varulager och förråd	not 19	2 113	2 572
Summa varulager m.m.		2 113	2 572
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar	not 20	251 097	262 315
Fordringar hos andra myndigheter	not 21	71 212	59 675
Övriga kortfristiga fordringar	not 22	1 571 230	1 804 122
Summa kortfristiga fordringar		1 893 539	2 126 111
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	not 23	119 382	80 182
Upplupna bidragsintäkter		19	-
Övriga upplupna intäkter		233 065	255 057
Summa periodavgränsningsposter		352 466	335 240
Avräkning med statsverket	not 24	-29 141	-299 537
Kassa och bank			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret		355 988	573 526
Summa kassa och bank		355 988	573 526
SUMMA TILLGÅNGAR		3 331 011	3 403 854

KAPITAL OCH SKULDER			
Myndighetskapital	not 25		
Statskapital		580	580
Balanserad kapitalförändring		736 511	1 079 902
Kapitalförändring enligt resultaträkningen	not 11	-351 844	-343 391
Summa myndighetskapital		385 247	737 091
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	not 26	953	243
Övriga avsättningar	not 27	8 549	13 810
Summa avsättningar		9 502	14 053
Skulder m.m.			
Lån i Riksgäldskontoret	not 28	393 951	338 792
Andra långfristiga skulder	not 29	36 169	61 851
Räntekontokredit i Riksgäldskontoret	not 30	-	-
Övriga krediter i Riksgäldskontoret	not 31	1 428 858	1 434 417
Kortfristiga skulder till andra myndigheter		136 066	133 225
Leverantörsskulder		233 778	170 700
Övriga kortfristiga skulder	not 32	413 065	353 307
Summa skulder m.m.		2 641 886	2 492 293
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	not 33	287 721	157 550
Öförbrukade bidrag		5 981	2 296
Övriga förutbetalda intäkter		674	572
Summa periodavgränsningsposter		294 375	160 418
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		3 331 011	3 403 854
Ansvarsförbindelser		Inga	Inga

4.3 Anslagsredovisning

Belopp i tkr

Anslag	Ingående överföringsbelopp	Årets tilldelning enligt RB	Omdisponerade anslagsbelopp	Indragning	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överföringsbelopp
Utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård							
1:8 ap.1 Klimatbonus	418	7 410 000	0	-418	7 410 000	-6 904 642	505 358
Utgiftsområde 22 Kommunikationer							
1:1 ap. 4 Civilt försvar - till Transportstyrelsen	6 277	34 638	0	-5 452	35 463	-33 329	2 135
1:11 ap.5 Trängselskatt - del till Transportstyrelsen	24 280	85 000	-24 280	0	85 000	-60 287	24 713
1:12 ap.3 Transportstyrelsen - verksamhet som finansieras med avgifter	100 067	1 597 398	-7 500	-55 271	1 634 694	-1 520 148	114 546
1:12 ap.4 Transportstyrelsen - verksamhet som inte finansieras med avgifter	10 069	769 835	7 500	0	787 404	-777 566	9 837
1:14 ap.6 Trängselskatt i Göteborg - del till Transportstyrelsen	21 873	110 000	-21 873	0	110 000	-90 940	19 060
Summa	162 984	10 006 871	-46 153	-61 141	10 062 561	-9 386 912	675 649

Kommentarer till väsentliga avvikelser

1:8 ap.1 Klimatbonus

Utbetalningarna inom klimatbonus är marknadsstyrda och inget myndigheten kan påverka. Det är antalet sålda bilar berättigade till klimatbonus som styr utbetalat belopp. Under första halvåret minskade antalet sålde klimatbonusbilar jämfört med tidigare prognoser, vilket ledde till minskade utbetalningar.

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

Under 2018 blev det nationella systemet för trängselskatt helt avskrivet. Anslagsnivån har inte anpassats till kostnadsnivån utan är på samma nivå som tidigare år.

4.3.1 Villkor för anslag

1:12 ap.4 Verksamhet som inte finansieras med avgifter

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

Transportstyrelsen har betalat avgiften.

4.4 Redovisning mot inkomsttitel

Belopp i tkr

Inkomsttitel	Beräknat belopp	Inkomster
2511 036 – Expeditions- och ansökningsavgifter		730
2534 004 – Avgifter för körkort och motorfordon		11 527
2534 005 – Avgifter för järnvägsområdet	45 000	35 286
2534 006 – Avgifter för luftfartsområdet	156 000	141 135
2534 007 – Avgifter för sjöfartsområdet	77 000	89 668
2534 008 – Avgifter för vägtrafikområdet	1 367 000	1 307 182
2624 002 – Inkomster av uppbörd av felparkeringsavgifter		55 838
2711 006 – Restavgifter och dröjsmålsavgifter		81 006
2714 322 – Överlastavgift		24 372
2714 323 – Avgift vid överträdelser av kör- och vilotider		28 769
2714 324 – Avgift vid överträdelser av regler om cabotage		-1 482
2714 327 – Sanktionsavgift informationssäkerhet		125
2714 328 – Sanktionsavgift felparkering		3 237
9341 017 – Stämpelskatt		9 671
9461 012 – Fordonsskatt		15 406 022
9461 022 – Saluvagnsskatt		9 546
9462 014 – Vägavgifter		805 472
9463 011 – Trängselskatt, Göteborg		870 585
9463 012 – Trängselskatt, Stockholm		1 831 617
9463 031 – Trängselskatt tillägg, Göteborg		52 617
9463 032 – Trängselskatt tillägg, Stockholm		85 775
Summa	1 645 000	20 848 700

Kommentarer till väsentliga avvikelser

2534 005 – Avgifter för järnvägsområdet

Inom järnvägsområdet är avgifterna lägre än beräknat. Framst beror det på att införandet av fjärde järnvägspaketet har påverkat möjligheten att fakturera vissa avgifter fullt ut.

2534 006 – Avgifter för luftfartsområdet

Inkomsterna inom luftfartsområdet är lägre än beräknat belopp. Det beror främst på att volymerna inom den relativt nya verksamheten för drönare är fortsatt lägre än förväntat, vilket resulterade i lägre intäkter. Det var även vissa kvarvarande volymminskningar till följd av pandemieffekter, däribland registerkontroller.

2534 007 – Avgifter för sjöfartsområdet

Inkomsterna inom sjöfartsområdet är lägre än beräknat främst beroende på lägre intäkter än förväntat inom området behörigheter. De förlängningar av giltighetstider för certifikat som beslutades till följd av pandemin under 2020, och som förlängdes under 2021, föranledde inte den förväntade

volymökningen under 2022. Inom området vattenskoter blev volymerna högre än förväntat, vilket ledde till högre intäkter än beräknat.

2534 008 - Avgifter för vägtrafikområdet

Även inom vägtrafikområdet är inkomsterna lägre än beräknat, vilket i stor utsträckning beror på en lägre nybilsförsäljning än förväntat. Den lägre nybilsförsäljningen påverkar flera avgifter, däribland vägtrafikregisteravgiften, avgifterna för registreringsskyltar och avgiften för hållbarhetsprovning.

4.5 Finansieringsanalys

Belopp i tkr		2022	2021
DRIFT			
Kostnader	not 34	-2 756 463	-2 573 548
Finansiering av drift			
Intäkter av anslag		2 482 270	2 357 143
Intäkter av avgifter och andra ersättningar		334 240	262 728
Intäkter av bidrag		8 987	11 713
Övriga intäkter		3 881	19
Summa medel som tillförts för finansiering av drift	not 35	2 829 377	2 631 602
Ökning(-)/minskning(+) av lager		460	119
Ökning(-)/minskning(+) av kortfristiga fordringar	not 36	-141 144	-257 865
Ökning(+)/Minskning(-) av kortfristiga skulder	not 37	59 600	1 122 238
Inlevererat överskott, balanserad kapitalförändring		-	-
KASSAFLÖDE FRÅN DRIFT		-8 170	922 546
INVESTERINGAR			
Investeringar i materiella tillgångar		-39 482	-5 631
Investeringar i immateriella tillgångar		-99 405	-109 781
Summa investeringsutgifter		-138 887	-115 413
Finansiering av investeringar			
Lån från Riksgäldskontoret		143 488	108 781
- amorteringar		-88 329	-73 112
Ökning av statskapital med medel som erhållits från statens budget		-	-
Försäljning av anläggningstillgångar		-	-
Summa medel som tillförts för finansiering av investeringar		55 159	35 669
KASSAFLÖDE TILL INVESTERINGAR		-83 728	-79 743
UPPBÖRDSVERKSAMHET			
Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras av myndigheten		1 777 395	1 599 991
Skatteintäkter m.m.		19 012 189	19 151 326
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder	not 38	105 867	-28 345
Inbetalningar i uppbördsverksamhet		20 895 451	20 722 973
Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamhet		-20 848 700	-20 719 789
KASSAFLÖDE FRÅN/TILL UPPBÖRDSVERKSAMHET		46 751	3 183
TRANSFERERINGSVERKSAMHET			
Lämnade bidrag		-7 832 853	-5 536 377
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder	not 39	379 865	37 146
Utbetalningar i transfereringsverksamhet		-7 452 987	-5 499 231
Finansiering av transfereringsverksamhet			
Medel som erhållits från statens budget för finansiering av bidrag		6 904 642	4 809 582
Medel som erhållits från andra myndigheter för finansiering av bidrag		-	-
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag		646 237	359 717
Finansiella intäkter		113	27
Summa medel som tillförts för finansiering av transfereringsverksamhet		7 550 993	5 169 326
KASSAFLÖDE FRÅN/TILL TRANSFERERINGSVERKSAMHET		85 205	-336 308
FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL		52 858	516 080
SPECIFIKATION AV FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL			
Likvida medel vid årets början		273 989	-242 091
Ökning(+)/minskning(-) av tillgodoavande Riksgäldskontoret		-217 538	573 526
Ökning(+)/minskning(-) av avräkning med statsverket		270 396	-57 446
Summa förändring av likvida medel		52 858	516 080
Likvida medel vid periodens slut		326 847	273 989

4.6 Sammanställning av väsentliga uppgifter

Belopp i tkr

	2022	2021	2020	2019	2018
Låneramar					
Beviljad låneram (enl. 7 kap 1 § budgetlagen)	577 000	380 000	307 500	410 000	580 000
Utnyttjad låneram (vid räkenskapsårets slut)	393 951	338 792	303 123	280 614	309 181
Kontokrediter hos Riksgäldskontoret¹					
Beviljad räntekontokredit (enl. 7 kap 4 § budgetlagen)	50 000	50 000	850 000	140 000	100 000
Övriga kontokrediter	1 600 000	1 600 000			
Max utnyttjad räntekontokredit under året	ej nyttjad	373 853	485 472	ej nyttjad	ej nyttjad
Max utnyttjad övrig kontokredit under året	1 434 417	1 434 417			
Räntekonto					
Ränteintäkter ²	4 389	-	23	794	1 776
Räntekostnader	13 578	-	9	487	1 265
Avgiftsintäkter som disponeras					
Utfall	980 383	622 445	552 461	1 148 985	1 215 497
Varav offentligrättsliga avgifter och uppdragsverksamhet	976 148	619 227	548 715	1 143 366	1 212 789
Budget ³	136 000	103 000	112 000	123 000	118 000
Avgiftsintäkter som inte disponeras					
Utfall	1 777 395	1 599 991	1 585 603	1 547 992	1 384 011
Varav offentligrättsliga avgifter	1 585 528	1 405 893	1 370 264	1 358 961	1 190 106
Budget	1 645 000	1 580 000	1 524 000	1 424 000	1 237 000
Anslagskredit					
Beviljad ⁴	435 230	77 562	76 491	75 677	85 907
Utnyttjad	-	-	-	752	-
Anslagssparande	675 649	162 984	197 213	106 539	96 469
Personal					
Årsarbetskrafter	1 918	1 887	1 823	1 792	1 729
Medeltal anställda	2 130	2 052	2 019	1 995	1 936
Driftkostnad per årsarbetskraft	1 428	1 360	1 390	1 450	1 430
Kapitalförändring					
Årets kapitalförändring	-351 844	-343 391	-317 363	-76 835	178 281
Balanserad kapitalförändring	736 511	1 079 902	1 397 265	1 474 100	1 295 819

¹ Maximalt utnyttjad övrig kontokredit 2021 inträffade vid utgången av året, vilket är anledningen till att 2022 har samma belopp för maximalt utnyttjad kontokredit. Under 2022 har med andra ord utnyttjad kontokredit aldrig överskridit den ingående balansen för 2022.

² Jämförelsetalen för 2018 har justerats.

³ Jämförelsetalen för 2018–2019 har justerats med anledning av att avgiftsfinansierade transfereringar fr.o.m. 2020 inte ingår i Regleringsbrev beräknad budget för avgiftsbelagd verksamhet där intäkter disponeras. Vidare har beräkning av budget för offentligrättslig verksamhet fr.o.m. 2020 förändrats, vilket även tagits hänsyn till i justering av jämförelsetalen.

⁴ För 2022 tilldelades myndigheten en anslagskredit för anslag 1:8 ap.1 Klimatbonus på 351 000 tkr. Tidigare år har ingen anslagskredit tilldelats för detta anslag.

4.7 Tilläggsuppgifter och noter

4.7.1 Redovisningsprinciper

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

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

Brytdatum den 5 januari 2023 har använts för inkommande leverantörsfakturor, utgående kundfakturor och inomstatliga mellanhavanden.

Samtliga skattefordringar har värderats enligt fastställda värderingsprinciper.

4.7.2 Förändrade redovisningsprinciper i uppbördsverksamheten

Myndigheten har under de senaste åren arbetat med att förbättra kvaliteten på datauttagen i systemet som är kopplat till vägtrafikregistret. Detta har möjliggjort att myndigheten under de senaste åren kunnat byta redovisningsprincip från kontantmetod till faktureringsmetod för ett antal skatter och avgifter och i dag återstår endast körkortsavgift. Arbetet med att förbättra befintliga datauttag för körkortavgifter pågår men en övergång till faktureringsmetod har ännu inte skett.

4.7.3 Värderingsprinciper

Allmän värderingsprincip

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

Anläggningstillgångar

Som anläggningstillgångar redovisas egenutvecklade immateriella tillgångar som har ett anskaffningsvärde om minst 1 000 000 kronor och för inköpta immateriella anläggningstillgångar tillämpas ett halvt prisbasbelopp som gräns. Materiella tillgångar som har ett anskaffningsvärde om minst ett halvt prisbasbelopp redovisas som anläggningstillgång. Utöver beloppsgränserna ska dessutom den beräknade ekonomiska livslängden uppgå till lägst 3 år.

Objekt som utgör en fungerande enhet och uppfyller ovanstående kriterier klassificeras som anläggningstillgångar. Avskrivning sker från och med den månad anskaffningen kan tas i bruk.

Anläggningstillgångar under uppförande i hyrda lokaler redovisas under posten förbättringsutgifter på annans fastighet och där är beloppsgränsen 100 000 kronor.

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) It-utrustning Personbilar Förbättringsutgifter på annans fastighet Möbler, kontorsrum Maskiner, tekniska anläggningar
7 år	Teknisk plattform

Linjär avskrivningsmetod tillämpas.

Varulager

Inköp av råkort, som främst används vid körkortstillverkning, redovisas som lager.

Kundfordringar och uppbördsfordringar, avgifter i ekonomisystemet

Utestående fordringar har värderats genom en kollektiv bedömning. Fordringar som förfallit med mer än 90 dagar bedöms vara osäkra till 100 procent.

Uppbördsfordringar, skatter och avgifter i vägtrafikregistret

Utestående fordringar har värderats genom en kollektiv bedömning per skatt och avgift. Fordringar som har förfallit med mer än 60 dagar värderas utifrån en beräkning där betalningsbenägenhet vägs in. I de fall någon beräkning inte är möjlig görs reservering med 100 procent.

Följande procentsatser har beräknats:

Fordonskatt inkl. dröjsmål	81 %
Saluvagnsskatt inkl. dröjsmål (värderas med fordonskatt)	81 %
Trängselskatt inkl. tilläggsavgift	97 %

Vägavgift inkl. administrations- och dröjsmålsavgift	95 %
Körkortsavgifter	67 %
Tillsynsavgifter	83 %
Yrkestrafikavgifter	98 %
VTR-avgift inkl. påminnelse	93 %
Felparkeringsavgifter	96 %
Skyltavgifter inkl. påminnelse	77 %
Påställningsavgift	100 %
Export nytt fordon	100 %
Registreringsbevis	93 %
Registerhållningsavgift saluvagnsskatt	100 %

Leverantörsskulder

Leverantörsskulder i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs.

Periodavgränsningsposter

Förutbetalda kostnader och intäkter samt upplupna kostnader och intäkter bokförs som periodavgränsningspost om beloppet överstiger 100 000 kronor per faktura. Föregående årsbokslut tillämpades 50 000 kronor per faktura.

4.7.4 Styrelsen

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr)
Peter Norman , ordförande F.d. statsråd	<ul style="list-style-type: none"> - Entropics AB, ordförande - GotlandsHem AB, ordförande - GotlandsHem Värme AB, ordförande - Oscar Properties AB, ordförande - Kungliga musikhögskolan, ordförande - Nasdaq Sverige AB, ledamot - Valerum AB, ordförande - Stadsfinans Management Sverige AB, ordförande - Uppfinnaren 1 AB, ordförande - Peter Norman Finanskonsult AB, ledamot 	90 200

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr)
Staffan Bengtsson F.d. överintendent	- Nämnden för läkemedelsförmåner, ordförande - Nämnden för statligt tandvårdsstöd, ordförande - Försvarets materielverk, vice ordförande	47 291
Jan Landahl F.d. riksrevisor	- Harpsundsnämnden, ordförande - Riksgälden, vice ordförande	48 444
Anette Landén Avdelningschef	- Ekobrottsmyndighetens insynsråd, ledamot	46 331
Ingrid Udén Mogensen F.d. informationssäkerhetschef	- Inga övriga uppdrag	45 950
Linda Olofsson (ledamot fr.o.m. 220701) Direktör	- Statens väg- och transportforskningsinstitut, ledamot	24 620

Ledamöter vars förordnande upphört under 2022

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr)
Johan Trouvé (ledamot t.o.m. 220630) VD	- Maquire Group AB, ordförande - Thomas Concrete AB, ledamot	23 100

4.7.5 Ledande befattningshavare

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr)
Jonas Bjelfvenstam Generaldirektör Transportstyrelsen	- Linköpings universitet, ledamot - Arbetsgivarverket, ledamot	1 671 127

Ledande befattningshavare vars förordnande upphört under 2022

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr)
Anita Johansson (t.o.m. 220930) Överdirektör Transportstyrelsen	- Pensionsmyndigheten, ledamot - Mittuniversitetet, ledamot - Kyrkholmen konsult AB, ledamot	1 018 443

4.7.6 Noter

Belopp i tkr. Summeringar och avrundningar enligt rapporteringen i Hermes. Differenser kan därmed uppstå vid summering av olika avsnitt. Siffror inom parentes i löpande text avser 2021. Belopp som avrundas till 0 redovisas med "0". Poster som saknar utfall redovisas med "-".

Not 1 Intäkter av avgifter och andra ersättningar

Av intäkter av avgifter och andra ersättningar utgör 2 644 tkr (2 867 tkr) intäkter enligt 4 § avgiftsförordningen.

Not 2 Finansiella intäkter	2022	2021
Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	4 389	-
Övriga ränteintäkter	53	113
Övriga finansiella intäkter	-561	-95
	3 881	19
Not 3 Kostnader för personal	2022	2021
Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	-1 012 534	-961 895
varav styrelse och ej anställd personal	-1 436	-1 605
Sociala avgifter	-522 070	-498 328
varav styrelse och ej anställd personal	-169	-252
Övriga personalkostnader	-5 206	5 308
varav styrelse och ej anställd personal	-	-
	-1 539 811	-1 454 916
Not 4 Övriga driftkostnader	2022	2021
Reparationer och underhåll	-3 095	-3 748
Offentligrättsliga avgifter, skatter, kundförluster m.m.	-2 600	-2 228
Resor, representation, information	-28 823	-9 715
Medlemsavgifter	-156 424	-123 287
Inköp av varor	-131 082	-113 060
Köp av tjänster	-760 130	-754 203
	-1 082 154	-1 006 240
Medlemsavgifter består huvudsakligen av Sveriges medlemsavgift i Eurocontrol.		
Not 5 Finansiella kostnader	2022	2021
Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	-13 578	-35
Övriga räntekostnader	-9	0
Övriga finansiella kostnader	-135	-115
	-13 722	-151

Not 6 Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras	2022		2021	
	Intäkter	Kostnader	Intäkter	Kostnader
Offentligrättsliga avgifter	1 588 496	1 451 407	1 407 308	1 388 594
<i>Offentligrättsliga avgifter med ekonomiska mål</i>				
Järnväg	35 153	48 699	41 631	43 402
Luftfart	112 729	136 776	114 112	132 627
Sjöfart	22 881	35 102	24 956	32 046
Vägtrafik	1 321 938	1 230 831	1 159 264	1 180 519
<i>Övriga offentligrättsliga avgifter</i>				
Järnväg	141	-	155	-
Luftfart	28 579	-	29 707	-
Sjöfart	67 074	-	37 485	-
Vägtrafik	-	-	-	-
Andra ersättningar	195 675	-	203 178	-
Förluster avseende offentligrättsliga avgifter	-3 147	-	-1 575	-
Förluster avseende andra ersättningar	-3 809	-	-9 079	-
Ränteintäkter	180	-	159	-
	1 777 395	1 451 407	1 599 991	1 388 594

Not 7 Saldo uppbörd	2022	2021
Återföring av föregående års periodiserade skatter	-755 648	-724 120
Periodiserade trängselskatter	-226 604	-194 663
Periodiserade fordonsskatter	877 169	907 353
Periodiserade saluvagnsskatter	6 836	6 390
Periodiserade vägavgifter	39 130	36 567
	-59 116	31 528

Not 8 Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag	2022	2021
Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	540 209	232 167
Communication, Navigation, Surveillance (CNS)	106 028	127 550
	646 237	359 717

Not 9 Lämnade bidrag	2022	2021
Lämnade bidrag avser:		
Klimatbonus	-6 904 642	-4 809 582
Flygplatsers kostnader, Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	-822 182	-599 245
Flygplatsers kostnader, Communication, Navigation, Surveillance (CNS)	-106 028	-127 550
	-7 832 853	-5 536 377

Not 10 Saldo transfereringar

Saldo transfereringar -281 860 tkr (-367 051 tkr) består av resultat av Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS).
Under-/övertäckningen regleras genom avgiftssättning.

Not 11 Kapitalförändring enligt resultaträkningen	2022	2021
Avgiftsfinansierad verksamhet		
Över-/Underskott GAS	-281 860	-367 051
	-281 860	-367 051
Uppdragsfinansierad verksamhet		
Över-/Underskott i uppdragsverksamheten	-10 867	-7 868
	-10 867	-7 868
Uppbörd		
Periodiserade skatter	-59 116	31 528
	-59 116	31 528
Bokfört värde	-351 844	-343 391
Not 12 Balanserade utgifter för utveckling	2022-12-31	2021-12-31
Ingående anskaffningsvärde	1 133 252	1 102 487
Årets anskaffningar	87 273	71 162
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-61 427	-40 397
Utgående anskaffningsvärde	1 159 098	1 133 252
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-973 589	-952 398
Årets avskrivningar	-73 908	-61 588
Årets nedskrivningar	-	-
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	61 427	40 397
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-986 069	-973 589
Bokfört värde	173 029	159 663
Not 13 Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	2022-12-31	2021-12-31
Ingående anskaffningsvärde	17 628	17 908
Årets anskaffningar	-	-
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-	-280
Utgående anskaffningsvärde	17 628	17 628
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-15 737	-15 387
Årets avskrivningar	-630	-630
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	-	280
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-16 367	-15 737
Bokfört värde	1 261	1 891
Not 14 Pågående immateriella anläggningstillgångar	2022-12-31	2021-12-31
Ingående anskaffningsvärde	164 101	125 482
Årets anskaffningar	100 365	114 014
Årets färdigställda anläggningar	-87 312	-71 162
Återförda IB-värden	-921	-4 233
Utgående anskaffningsvärde	176 233	164 101
Bokfört värde	176 233	164 101

Under 2022 har fem projekt aktiverats till ett värde av totalt 58,3 tkr och fyra

projekt har delaktiverats till ett värde av totalt 29 tkr.
Under 2022 har ett projekt omvärderats p.g.a. att man inte uppnått beloppsgräns.

Not 15 Förbättringsutgifter på annans fastighet	2022-12-31	2021-12-31
Ingående anskaffningsvärde	46 647	45 524
Årets anskaffningar	11 961	1 527
Tillgångar under uppförande	-	-
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-	-405
Utgående anskaffningsvärde	58 608	46 647
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-39 273	-36 625
Årets avskrivningar	-5 991	-3 052
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	-	405
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-45 264	-39 273
Bokfört värde	13 344	7 374

Under 2022 har tre lokalanpassningar färdigställts, två i Örebro och en i Norrköping.

Not 16 Maskiner, inventarier, installationer m.m.	2022-12-31	2021-12-31
Ingående anskaffningsvärde	120 455	121 506
Årets anskaffningar	29 630	1 668
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-1 332	-2 719
Utgående anskaffningsvärde	148 753	120 455
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-106 972	-101 495
Årets avskrivningar	-7 803	-8 190
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	1 332	2 713
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-113 443	-106 972
Bokfört värde	35 310	13 483

Årets anskaffningar består av diverse utrustning för datahall samt säkra kommunikationer.

Not 17 Pågående nyanläggningar	2022-12-31	2021-12-31
Ingående anskaffningsvärde	2 476	40
Årets anskaffningar	367	2 436
Rättelse	-2 476	-
Årets färdigställda anläggningar	-	-
Utgående anskaffningsvärde	367	2 476

Not 18 Andra långfristiga fordringar	2022-12-31	2021-12-31
Långfristig fordran, utomstatlig	356 503	316 955
Utgående balans	356 503	316 955

Från 2021 har fordringar som klassificerats som långfristiga särredovisats på eget konto. Fordringarna avser i sin helhet luftfartsintäkter avseende Eurocontrol för en route och CNS.

Not 19 Varulager och förråd	2022-12-31	2021-12-31
Ingående balans	2 572	2 691
Ökning(+)/minskning(-)	-460	-119
Utgående balans	2 113	2 572

Varulager och förråd består av råkort.

Not 20 Kundfordringar	2022-12-31	2021-12-31
Kundfordringar		
Fakturerade	139 027	164 257
Aviserade	1 885 187	1 816 231
-varav felparkeringsavgift	1 531 633	1 483 988
Avgår		
Uppbördsfordringar, avgifter	-319 853	-320 940
Osäkra kundfordringar	-1 453 263	-1 397 233
-varav felparkeringsavgift	-1 429 276	-1 374 199
	251 097	262 315

Uppbokad fordran avseende felparkeringsavgift består till stor del av fordringar som förfallit till betalning med mer än två år och har därför reglerats i uppbokning av osäkra fordran avseende felparkeringsavgift.

Not 21 Fordringar hos andra myndigheter	2022-12-31	2021-12-31
Kundfordringar hos andra myndigheter	1 580	2 066
Fordran ingående mervärdesskatt	69 633	57 608
	71 212	59 675

Not 22 Övriga kortfristiga fordringar	2022-12-31	2021-12-31
Uppbörd		
Uppbördsfordringar, avgifter	319 853	320 940
Osäkra uppbördsfordringar, avgifter	-232 178	-225 253
Uppbördsfordringar, trängselskatter	848 671	845 396
Osäkra uppbördsfordringar, trängselskatter	-510 352	-494 226
Uppbördsfordringar, fordonskatter	1 228 753	1 257 275
Osäkra uppbördsfordringar, fordonskatter	-349 917	-348 254
Uppbördsfordringar, vägavgifter	44 085	41 016
Osäkra uppbördsfordringar, vägavgifter	-4 967	-4 461
Uppbördsfordringar, saluvagnsskatt	6 080	5 600
Osäkra uppbördsfordringar, saluvagnsskatt	-899	-865
Eurocontrol, fakturerade intäkter	22 340	11 422
Eurocontrol, reglering intäkter	51 040	-
Fordran GAS	147 632	394 209
Övrigt	1 088	1 323
	1 571 230	1 804 122

Ökningen av fordringar avseende Eurocontrol kan delvis förklaras av att en mindre andel av fordran har klassificeras som långfristig fordran i jämförelse med föregående år. Anledningen till att en högre andel anses vara kortfristig är att prestationsplan för tredje referensperioden har blivit godkänd, vilket innebär att en stor del av fordran mot flygplatserna kommer att regleras under 2023. Vidare har för 2022 en annan bedömning skett om vad som anses vara långfristig för en del av fordran. För 2021 omfördes 6,3 mnkr till långfristig men motsvarande omföring har inte skett för 2022 eftersom det anses vara kortfristig.

Minskad fordran avseende GAS (Gemensamt avgiftsutjämningsssystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage) kan till största delen förklaras av att flygplatserna för 2021 budgeterade en högre kostnad än det slutliga utfallet som blev lägre med anledning av pandemin och restriktioner. För 2022 var flygplatserna mer återhållsamma i sin budgetering men på grund av lättade restriktioner och återgång av luftfarten blev de slutliga kostnaderna högre mot budget.

	2022-12-31	2021-12-31
Not 23 Periodavgränsningsposter		
Förutbetalda kostnader, drift		
Medlemsavgifter	37 383	35 967
Hyror	20 773	19 043
Övrigt	61 226	25 172
	119 382	80 182
Upplupna bidragsintäkter		
Övrigt	19	-
	19	0
Upplupna övriga intäkter		
Drift		
Eurocontrol	15 500	10 657
Tjänsteförsäljning m.m.	9 974	15 369
Uppbörd		
Avgifter som ej disponeras	7 747	9 257
Trängselskatt	187 884	206 974
Transfereringar:		
Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	11 960	12 800
	233 065	255 057
Summa periodavgränsningsposter	352 466	335 240
Not 24 Avräkning med statsverket		
Uppbörd		
Ingående balans	-125 248	-121 173
Redovisat mot inkomsttitel	-20 848 700	-20 719 789
Uppbördsmedel som betalats till icke räntebärande flöde	20 669 281	20 715 715
Medel från räntekonto som tillförts inkomsttitel	-	-
Fordringar/Skulder avseende uppboörd	-304 666	-125 248
Anslag i icke räntebärande flöde		
Ingående balans	-	-
Redovisat mot anslag	6 904 642	4 809 582
Medel hänförliga till transfereringar mm som betalats till icke räntebärande flöde	-6 904 642	-4 809 582
Fordringar/Skulder avseende anslag i icke räntebärande flöde	0	0
Anslag i räntebärande flöde		
Ingående balans	-162 565	-114 954
Redovisat mot anslag	2 482 270	2 357 143
Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-2 596 871	-2 455 421
Återbetalning av anslagsmedel	106 876	50 667
Skulder avseende anslag i räntebärande flöde	-170 291	-162 565
Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto i Riksbanken		
Ingående balans	-11 724	-5 964
Inbetalningar i icke räntebärande flöde	24 329 795	23 751 208
Utbetalningar i icke räntebärande flöde	-10 107 615	-7 850 834
Betalningar hänförliga till anslag och inkomsttitlar	-13 764 639	-15 906 133
Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto i Riksbanken	445 816	-11 724
Saldo avräkning med statsverket	-29 141	-299 537

Not 25 Myndighetskapital

	Statskapital	Bal.kap. Avgiftsfin. verks.	Bal.kap. Uppdrags- fin. verks.	Bal.kap. Uppbörds- verks.	Kapital- förändring enl. RR	Summa
Utgående balans 2021	580	-385 979	-11 046	1 476 927	-343 391	737 091
A Ingående balans 2022	580	-385 979	-11 046	1 476 927	-343 391	737 091
Föregående års kapitalförändring	-	-367 051	-7 868	31 528	343 391	-
Årets kapitalförändring	-	-	-	-	-351 844	-
B Summa årets förändring	0	-367 051	-7 868	31 528	-8 453	-351 844
C Utgående balans 2022	580	-753 030	-18 914	1 508 455	-351 844	385 247

Not 26 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

	2022-12-31	2021-12-31
Ingående avsättning	243	329
Årets pensionskostnad	1 020	186
Årets pensionsutbetalningar	-310	-272
Utgående avsättning	953	243

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

Not 27 Övriga avsättningar

	2022-12-31	2021-12-31
Ingående avsättning	13 810	21 268
Årets avsättning	3 026	2 878
Årets upplösning	-8 287	-10 337
Utgående avsättning	8 549	13 810

Avser till sin helhet avsättningar till lokala omställningsmedel.

Not 28 Lån i Riksgäldskontoret

	2022-12-31	2021-12-31
Ingående balans	338 792	303 123
Under året upptagna lån	143 488	108 781
Årets amorteringar	-88 329	-73 112
Utgående balans	393 951	338 792

Beviljad låneram

577 000 **380 000**

Not 29 Andra långfristiga skulder

	2022-12-31	2021-12-31
Långfristig skuld utomstatlig	36 169	61 851
Utgående balans	36 169	61 851

Från 2021 och framåt har skulder som klassificerats som långfristiga särredovisats på separat konto. Skulderna avser i sin helhet luftfart avseende Eurocontrol för en route och CNS.

Not 30 Räntekontokredit i Riksgäldskontoret

	2022-12-31	2021-12-31
Beviljad kreditram	50 000	50 000
Utnyttjad kreditram	-	-

Not 31 Övriga krediter i Riksgäldskontoret	2022-12-31	2021-12-31
Beviljad kreditram	1 600 000	1 600 000
Utnyttjad kreditram	1 428 858	1 434 417

Not 32 Övriga kortfristiga skulder	2022-12-31	2021-12-31
<i>Drift</i>		
Innehållen skatt för egen personal	24 600	22 975
Eurocontrol	45 355	19 267
Felparkeringsavgifter	165 310	167 193
Övrigt	15 271	12 851
<i>Uppbörd</i>		
Avgifter som ej disponeras		
- körkortsavgifter	6 865	6 510
- avräkning Kammarkollegiet	-264	-89
Skatter		
- trängselskatter	404	1 755
Oplacerade medel	155 523	122 846
	413 065	353 307

Inbetalda uppbördsmedel kommer att tillföras inkomsttitel alternativt betalas vidare under 2023.

Not 33 Periodavgränsningsposter	2022-12-31	2021-12-31
<i>Upplupna kostnader</i>		
<i>Drift</i>		
Upplupna löneskulder inkl. sociala avgifter	8 095	3 576
Upplupna semesterlöner inkl. sociala avgifter	111 475	112 463
Utlägg och skattefria ersättningar	1 660	263
Köpta tjänster m.m.	23 651	29 971
<i>Transfereringar</i>		
Flygplatsers kostnader, Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	142 840	11 278
	287 721	157 550
<i>Oförbrukade bidrag</i>		
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	4 500	-
Övriga	1 481	2 296
	5 981	2 296
<i>Förutbetalda intäkter</i>		
<i>Uppbörd</i>		
Avgifter som ej disponeras	674	572
	674	572
Summa periodavgränsningsposter	294 375	160 418

Oförbrukade bidrag planeras att användas under 2023.

Not 34 Finansieringsanalys, kostnader	2022	2021
Kostnader enligt resultaträkningen	-2 840 244	-2 639 470
Justering:		
Årets förändringar av avsättningar	-4 551	-7 545
Realisationsförluster	0	6
Årets avskrivningskostnader	88 332	73 461
	-2 756 463	-2 573 548

Not 35 Finansieringsanalys, intäkter	2022	2021
Summa medel som tillförts för finansiering av drift	2 829 377	2 631 602
	2 829 377	2 631 602
Not 36 Kortfristiga fordringar, finansieringsanalys	2022	2021
Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB	2 778 305	2 505 585
Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB	-2 602 508	-2 778 305
Justering årets förändring:		
Fordringar uppbörd, avgifter	-8 011	9 612
Fordringar uppbörd, skatter	-40 026	45 918
Fordringar GAS	-246 578	-51 612
Upplupna intäkter, skatter	-19 090	-14 317
Upplupna intäkter, avgifter som ej disponeras	-1 510	617
Upplupna intäkter, GAS	-840	6 398
Befarade kundförluster GAS	-885	18 238
Förändring kortfristiga fordringar, drift	-141 144	-257 865
Not 37 Kortfristiga skulder, finansieringsanalys	2022	2021
Skulder m.m. och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB	-2 652 710	-1 471 147
Skulder m.m. och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB	2 936 262	2 652 710
Justering årets förändring:		
Lån i Riksgäldskontoret	-55 159	-35 669
Övriga skulder, uppbörd	-37 128	-13 362
Upplupna kostnader GAS, transfereringar	-131 562	-10 170
Förutbetalda intäkter, avgifter som ej disponeras	-102	-123
Förändring kortfristiga skulder, drift	59 600	1 122 238
Not 38 Kortfristiga fordringar och skulder, uppbörd	2022	2021
Årets förändring:		
Aviserade avgifter	8 011	-9 612
Aviserade skatter	40 026	-45 918
Upplupna intäkter, avgifter som ej disponeras	1 510	-617
Upplupna intäkter, skatter	19 090	14 317
	68 638	-41 830
Årets förändring:		
Övriga skulder, uppbörd	37 128	13 362
Förutbetalda intäkter	102	123
	37 230	13 485
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder, uppbörd	105 867	-28 345

Not 39 Kortfristiga fordringar och skulder, transfereringar	2022	2021
Årets förändring:		
Fordringar, GAS	246 578	51 612
Upplupna intäkter, GAS	840	-6 398
Osäkra kundfordringar, GAS	885	-18 238
	248 303	26 976
Årets förändring:		
Upplupna kostnader, GAS	131 562	10 170
	131 562	10 170
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder, transfereringar	379 865	37 146



Intern styrning och kontroll

5 Intern styrning och kontroll

Transportstyrelsens verksamhet omfattas av förordningen (2007:603) om intern styrning och kontroll. Myndighetsledningen ansvarar för att det finns en process för intern styrning och kontroll som fungerar på ett betryggande sätt. Denna process ska säkerställa att myndigheten med rimlig säkerhet fullgör sina uppgifter, uppnår verksamhetens mål och bedriver verksamheten effektivt, enligt gällande rätt och de förpliktelser som följer av Sveriges medlemskap i EU. Processen ska också säkerställa att verksamheten redovisas på ett tillförlitligt och rättvisande sätt samt att myndigheten hushållar väl med statens medel. Intern styrning och kontroll handlar om att fullgöra ansvaret för verksamheten.

5.1 Transportstyrelsens process för intern styrning och kontroll samt underlag för bedömning

Den övergripande ansvarsfördelningen i processen regleras i styrelsens beslut om arbetsordning för Transportstyrelsen och i generaldirektörens beslut om arbetsordning för Transportstyrelsen. Ansvarsfördelningen inom avdelningarna regleras i avdelningsvisa arbetsordningar och besluts- och delegationsordningar. Cheferna ansvarar för att arbetet bedrivs enligt fastställda ramar och arbets sätt samt för att den interna styrningen och kontrollen är betryggande och förenlig med Transportstyrelsens övergripande interna styrning och kontroll.

Det finns ett etablerat tillvägagångssätt för riskhanteringen på myndigheten, vilken är en central del i processen för intern styrning och kontroll. Uppföljning av risker och åtgärder görs inom ramen för den ordinarie verksamhetsuppföljningen för respektive avdelning och i dialog med myndighetsledningen.

I samband med årsrapporteringen inom intern styrning och kontroll tas ett underlag fram på myndighetsövergripande nivå, vilket ligger till grund för styrelsens bedömning av den interna styrningen och kontrollen. Underlaget baseras på löpande och systematiska uppföljningar under året, inklusive hantering av risker. Självskattningar av den interna miljön på respektive avdelning ingår också som en del i underlaget. Iakttagelser från internrevisionen, Riksrevisionen, JK, dataskyddsombudet samt externa fackorgan inom FN och EU utgör också en viktig del av underlaget.

Bedömningen av den interna styrningen och kontrollen lämnas i anslutning till myndighetsledningens intygande om rättvisande bild och underskrift av årsredovisningen.

5.2 Intern miljö och riskhantering

Transportstyrelsens ledningssystem beskriver arbetet och styrningen av verksamheten. Ledningssystemet ska hjälpa oss att uppnå myndighetens vision och mål genom att det ger gemensamma strategier och utgår från myndighetens förhållningssätt. Förhållningssätt, ledarskap och medarbetarskap är centrala för den interna miljön, samtidigt som målstruktur och den styrande och stödjande verksamheten ska skapa goda förutsättningar för arbetet i kärnverksamheterna.

Samtliga avdelningar har under 2022 analyserat och hanterat risker för sin verksamhet och Transportstyrelsens ledningsgrupp har också genomfört en riskanalys för myndigheten och identifierat risker som kräver gemensamma beslut eller åtgärder. De åtgärder som identifierats har vidtagits enligt plan med enstaka undantag. Transportstyrelsen bedömer att åtgärderna är ändamålsenliga och effektiva, även om de i flera fall tar lång tid att genomföra. De risker som verksamheten är utsatt för är acceptabla och hanterbara, givet de åtgärder som planerats.

5.3 Identifierade förbättringsområden

Här redovisas kort hur myndigheten har hanterat två tidigare redovisade förbättringsområden samt två nya identifierade förbättringsområden.

5.3.1 Redovisning av uppbördsfordringar

Transportstyrelsen har under en längre tid arbetat med att ta fram en kundreskontra för uppbördsfordringar. Arbetet bedrivs i ett omfattande och högt prioriterat projekt benämnt USB (Uppbörd och sidoordnad bokföring) och kommer att säkerställa en förbättrad uppbördshantering och sidoordnad bokföring för skatter och avgifter inom vägtrafikområdet. Lösningen ska säkerställa fullständighet och riktighet samt ge spårbarhet från beslut till huvudbok och omvänt.

Bokföringsunderlagets kvalitet har förbättrats kontinuerligt, parallellt med utarbetandet av det nya systemet för USB. Lösningen RCSA (Redovisningscentral för skatter och avgifter), vilket innebär ett förbättrat bokföringsunderlag som en kompensatorisk åtgärd tills dess att en ny reskontra är på plats, är nu implementerad i bokföringen.

Projektet USB pågår, men är konstaterat ur plan. Förseningen orsakas främst av att arbetet med att beskriva verksamhetsbehoven är mer omfattande och komplexare än förväntat och det finns även svårigheter att bemanna projektet. Resursutmaningen gäller både på verksamhets- och it-sidan. Utmaningen beror bland annat på den konkurrens som finns om resurser – såväl generellt på marknaden som internt inom myndigheten – och den gäller numerär, kontinuitet och kompetens.

I samband med myndighetens införande av agila arbetsätt med produktområden anpassas även projektet USB till detta. Projektdirektivet är under omarbetning för att stötta agilt arbete. En del av anpassningen är att fokusera på mindre men tätare leveranser med fokus på verksamhetsnytta.

Under 2022 driftsätte projektet stegvis en systemlösning som nu hanterar cirka 98 procent av inbetalningarna, innan de vidarebefordras till den tidigare systemlösningen. Det innebär att en första del av den tidigare lösningen har avvecklats. Den nya hanteringen har högre säkerhet, ger förutsättningar för fullständighet, riktighet och spårbarhet i inbetalningshanteringen samt har automatiserat placeringen av närmare 60 procent av de felaktiga inbetalningar som tidigare hanterades manuellt.

Liksom tidigare år bedömer Transportstyrelsen att redovisningen av uppbördsfordringar är ett förbättringsområde.

5.3.2 Styrning och kontroll inom informationssäkerhet

Det myndighetsövergripande säkerhetsarbetet samordnas i en säkerhetsrådsstruktur. Genom denna struktur har myndigheten utvecklat förmågan kring en samordnad årlig säkerhetsplanering, som omfattar samtliga strategiska säkerhetsområden.

Styrningen och kontrollen av krisledningsorganisationen har fortsatt att utvecklas, efter omhändertagande av de utvecklingsbehov som har identifierats i myndighetens utvärdering av krisledningsorganisationens insatser under pandemin. Bland annat har styrning, ledning och förmågan kring funktionen tjänsteman i beredskap utvecklats.

Fortsatta utbildningsinsatser har genomförts under 2022 för att fortsätta stärka hela myndighetens samlade kompetens och förmåga.

Transportstyrelsens säkerhetschef upprättar årligen en plan för säkerhetsskyddskontroller. Dessa kontroller omfattar även informationssäkerhetsområdet. Under 2022 genomfördes planerade kontroller, med ett gott resultat. En plan för 2023 är också upprättad och beslutad.

Transportstyrelsen har även fortsatt att genomföra ledningens genomgång avseende informationssäkerhet. Genomgången syftar till att myndighetsövergripande utvärdera och analysera resultatet av myndighetens informationssäkerhetsarbete samt att fatta beslut om eventuella förbättringar av ledningssystemet för informationssäkerhet (LIS). Ledningens genomgång är en del i att uppfylla kraven i förordningen (2007:603) om intern styrning och kontroll samt Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om statliga myndigheters informationssäkerhet. Mognadsgraden i myndighetens informationssäkerhetsarbete har ökat för varje år, vilket

styrks i den mätning som genomförs årligen inom ramen för ledningens genomgång avseende ledningssystemet för informationssäkerhet. Detta gäller även för 2022.

Inom ramen för myndighetens ledningssystem genomförs förbättringsrevisioner. Dessa introducerades under 2021 och genomförs nu löpande. En delmängd av dessa revisioner omfattar informationssäkerhetskrav.

Transportstyrelsens genomförda aktiviteter och åtgärder under de senaste åren har resulterat i en ökad styrning och kontroll inom säkerhetsområdet.

Det finns dock fortfarande utrymme för utveckling och förbättring och därför bedömer Transportstyrelsen fortsatt informationssäkerhet som ett förbättringsområde.

5.3.3 Avgiftshantering

Enligt reglerna för avgifter inom statlig verksamhet ska avgifterna uppnå full kostnadstäckning om inte annat anges och vara knutna till en motprestation. Över tiden ska avgiftsuttaget balansera mot kostnaderna för den aktuella motprestationen. Om kostnaderna har varit lägre än avgiftsuttaget, skapas ett överskott som ska regleras genom att avgifterna sänks och på så sätt återförs överskottet till det aktuella kollektivet.

Transportstyrelsen följer upp avgiftsuttaget per produkt. Totalt finns inom myndigheten flera hundra produkter av varierande omfattning, och ännu fler enskilda avgifter. Störst fokus inom såväl avgiftsarbete som produktuppföljning har varit på de större produkterna, vilket innebär att obalanser inom de mindre produkterna inte har beaktats i samma utsträckning som de större.

Myndigheten behöver säkerställa att avgiftsarbetet omhändertar samtliga produkter och att åtgärder vidtas för samtliga produkter i syfte att balansera upparbetade resultat. Detta är ett arbete som pågår för närvarande.

Myndigheten betecknar avgiftshanteringen som ett nytt förbättringsområde.

5.3.4 Styrning och leveransförmåga

Det finns ett behov av att stärka myndighetens förmåga att styra och planera produktionen kopplat till produktområdenas färdplaner samt de prioriterade områdena i verksamhetsplanen.

Myndigheten har i dag tre prioriterade områden som var för sig kräver mycket kapacitet att leverera (nytt vägtrafikregister, säkra framtida it-drift och fortsatta it-säkerhetsåtgärder). Dagens förmåga att leverera på dessa

områden samtidigt som den ordinarie löpande verksamheten inom produktområdena säkerställs behöver förbättras.

Planeringen av ovanstående verksamhet måste stärkas så att möjlighet ges till en realistisk utvecklingstakt och en kapacitetshöjning totalt sett. Planeringen måste ske gränsöverskridande mellan produktområdena och de prioriterade områdena, så att en sammantagen bedömning och prioritering kan göras av innehållet i relation till möjlig leveransförmåga. Detta måste göras på både kort och lång sikt.

En sådan sammanhållen plan bidrar till att kompetens- och resursförsörjningen inom myndigheten går i takt med önskade behov och utgår från en realistisk tillväxt och förmåga att leverera på överenskomna planer.

Myndigheten betecknar styrning och leveransförmåga som ett nytt förbättringsområde.

5.4 Samlad bedömning

Utifrån årets uppföljning går det att med rimlig säkerhet bedöma den interna styrningen och kontrollen inom myndigheten. Vi bedömer att Transportstyrelsen har en ändamålsenlig intern miljö och en etablerad process för intern styrning och kontroll.

Den samlade uppföljningen av Transportstyrelsens interna styrning och kontroll 2022 visar att det inte finns några väsentliga brister. Emellertid har fyra förbättringsområden identifierats enligt ovan där den interna styrningen och kontrollen kan bli bättre.



Underskrifter

6 Underskrifter

Vi bedömer att den interna styrningen och kontrollen vid myndigheten har varit betryggande under den period som årsredovisningen avser.

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

Peter Norman
Ordförande

Staffan Bengtsson

Jan Landahl

Anette Landén

Ingrid Udén Mogensen

Linda Olofsson

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör

Norrköping den 17 februari 2023.

