

TRANSPORTSTYRELSENS ÅRSREDOVISNING FÖR 2010

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	GD HAR ORDET	4
2	OMVÄRLDSANALYS	6
3	TRANSPORTSTYRELSENS INTERNA UTVECKLINGSARBETE	8
4	TRANSPORTSTYRELSENS BIDRAG TILL UPPFYLLANDET AV DE TRANSPORTPOLITISKA MÅLEN.....	10
4.1	Regelgivning	13
4.1.1	Järnväg	14
4.1.2	Luftfart	15
4.1.3	Sjöfart.....	16
4.1.4	Vägtrafik	16
4.2	Tillståndsprovning.....	17
4.2.1	Järnväg	17
4.2.2	Luftfart	18
4.2.3	Sjöfart.....	19
4.2.4	Vägtrafik	19
4.3	Tillsyn.....	21
4.3.1	Järnväg	22
4.3.2	Luftfart	22
4.3.3	Sjöfart.....	24
4.3.4	Vägtrafik	24
4.4	Registerhållning	25
4.4.1	Järnväg	26
4.4.2	Luftfart	26
4.4.3	Sjöfart.....	26
4.4.4	Vägtrafik	27
4.5	Transportstyrelsens sektoransvar för civil luftfart.....	29
4.6	Luftburna sjuktransporter – Svenska Nationella Ambulansflyget	29
5	ETT KLIMATEFFEKTIVT TRANSPORTSYSTEM.....	31
6	INTERNATIONELLT ARBETE.....	34
6.1	Järnväg	34
6.2	Luftfart	35
6.3	Sjöfart.....	36
6.4	Vägtrafik.....	37
7	KOSTNADSEFFEKTIVA REGELVERK OCH RUTINER FÖR MEDBORGARE OCH FÖRETAG	40
8	KOMPETENSFÖRSÖRJNING.....	41
8.1	Vidtagna åtgärder under året	41
8.2	Analys av det andra verksamhetsåret och framtida inriktning	43
9	FINANSIELL REDOVISNING	45
9.1	Kapitalförändring	46
9.2	Ekonomisk översikt - redovisning av kostnader och intäkter per verksamhetsindelning	46
9.2.1	Redovisning av år 2010.....	46
9.2.2	Redovisning av år 2009.....	47
9.3	Särredovisning av avgiftsbelagd verksamhet	48
9.3.1	Redovisning av år 2010.....	48
9.3.2	Redovisning av år 2009.....	48

9.4	Sammanställning över väsentliga uppgifter	49
9.5	Resultaträkning.....	50
9.6	Balansräkning.....	51
9.7	Anslagsredovisning	52
9.8	Redovisning mot inkomsttitel	52
9.9	Tilläggsupplysningar och noter	53
9.9.1	Tilläggsupplysningar.....	53
9.9.2	Redovisningsprinciper	53
9.9.3	Värderingsprinciper	53
9.9.4	Insynsråd och styrelse	55
9.9.5	Ledande befattningshavare	55
9.9.6	Sjukfrånvaro.....	56
9.9.7	Noter	57
9.10	Underskrift	62

Transportstyrelsens andra verksamhetsår är nu avslutat. Det har varit ett intensivt år då mycket har hänt. Verksamheten har fortsatt att växa genom att nya verksamheter har kommit till och antalet medarbetare har därmed också ökat.

Vid årets början tog vi över länsstyrelsernas ansvar för körkorts- och yrkestrafikfrågor. Övertagandet av yrkestrafikfrågorna gick bra, men problemen i körkortsverksamheten har varit många. Vi tog över större ärendebalanser än väntat och hade stora tekniska problem under det första halvåret. Följden blev långa väntetider och svårigheter att få kontakt med oss. Tack vare engagerade insatser från medarbetarna har situationen successivt förbättrats under andra halvåret och verksamheten fungerar nu tillfredsställande.

Bilprovningens verksamhet öppnades upp för konkurrens vid halvårsskiftet. Vi skrev ett tjugotal nya föreskrifter under kort tid och vi förberedde våra IT-system för de nya aktörerna. Förändringen har genomförts utan större problem, delvis som en följd av att antalet nya aktörer ännu är begränsat. Under året har vi också förberett övertagandet från polisen av den tillsyn av kör- och vilotidsreglerna som sker direkt mot företagen. Övertagandet skedde den 1 januari 2011 och verksamheten kommer att nå full omfattning andra halvåret 2011.

Marknaden för persontrafik på järnväg i Sverige öppnades helt för konkurrens den 1 oktober 2010. Förändringen slår i praktiken igenom på allvar under 2011 när nya aktörer har möjlighet att begära spårutrymme för att köra egen trafik. I takt med att nya aktörer tillkommer blir konkurrensen om de mest attraktiva tåglägena allt hårdare och lika tillgång till trafiknära tjänster blir av stor betydelse. Som en följd blir Transportstyrelsens regelgivning och tillsyn allt viktigare för att säkerställa att den nya marknaden fungerar väl.

Flyget påverkades dramatiskt under våren av vulkanutbrottet på Island. Under det akuta skedet stoppades flyget inom stora områden. Transportstyrelsen gjorde omfattande insatser för att bedöma var det gick att flyga. Händelsen ledde till kraftigt minskat flygresande och därigenom till minskade intäkter för vår del och ekonomiska problem för branschen. Den uppkomna situationen ställde behovet av samordning på sin spets och nödvändigheten av en harmonisering av luftfartens förutsättningar i EU. I krissituationer blottläggs brister men också behoven av ett kraftigt och snabbt agerande av EU:s olika institutioner.

Inom sjöfarten har minskningen av det svenskflaggade tonnaget fortsatt, samtidigt som vi utrett möjligheterna att delegera mer av vår verksamhet till andra aktörer. Redan nu har utvecklingen påverkat omfattningen av vår tillsynsverksamhet.

Från årsskiftet 2010/2011 förändrades Transportstyrelsens finansiering. Finansieringen är nu mer likformig mellan trafikslagen. Kostnaderna för regelgivning ska täckas av anslag och kostnaderna för tillsyn, tillstånd och registerhållning av avgifter. Förändringen innebär att verksamheter som hittills helt finansierats med anslag nu får betala avgifter. Avgiftsintäkterna betalas in till statskassan och kommer tillbaka till Transportstyrelsen som ett anslag. Förändringen har krävt ett omfattande arbete under de två år vi varit verksamma och kommer också att ha en stor påverkan framåt. Trots de händelser som påverkat våra intäkter under året har myndighetens ekonomi utvecklats väl under året. I takt med att samhällsekonomin

har återhämtat sig efter den tidigare krisen har verksamhetsvolymen växt, samtidigt som verksamheten har kunnat effektiviseras och året har resulterat i ett överskott. Det goda ekonomiska resultatet har underlättat övergången till den nya finansieringsmodellen.

Under våren genomförde vi ett strategiarbete i Transportstyrelsens ledningsgrupp. Syftet var att skapa en tydlig koppling mellan riksdagens mål och regeringens uppdrag för verksamheten och vår egen verksamhetsplan. Strategiarbetet engagerade många och har varit framgångsrikt.

Vid halvårsskiftet ersattes myndighetens insynsråd av en styrelse, varigenom Transportstyrelsen blev en s.k. styrelsemyndighet. Detta innebär att styrelsen ansvarar inför regeringen för myndighetens verksamhet och ska se till att den bedrivs effektivt och enligt gällande rätt och de förpliktelser som följer av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen, att den redovisas på ett tillförlitligt och rättvisande sätt samt att myndigheten hushållar väl med statens medel.

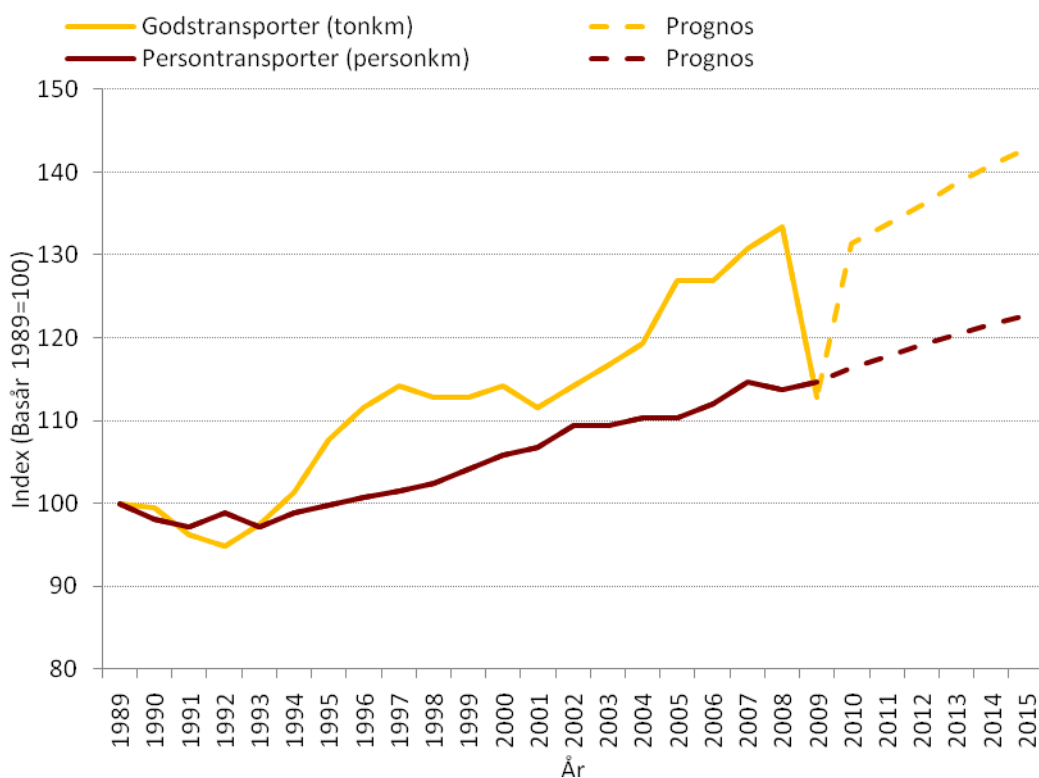
När jag blickar tillbaka på 2010 kan jag konstatera att vårt arbete alltmer inriktas på att uppfylla de transportpolitiska målen och att vi rör oss i den riktningen. De konsekvensutredningar vi gör när vi skriver föreskrifter blir successivt allt bättre. Vi har fortsatt att arbeta målmedvetet med regelförenkling och vi har satt upp ambitiösa mål för att gå igenom hela vårt befintliga regelverk. Verksamheten har alltså utvecklats väl under 2010. Förutsättningarna för att klara alla de utmaningar vi kan se framför oss är därmed goda!

Staffan Widlert
Generaldirektör

Efter en plötslig och djup konjunkturedgång, som resulterade i att efterfrågan på transporter föll kraftigt, vände utvecklingen uppåt under 2010.

Transportstyrelsens prognos över efterfrågan på transporter fram till 2015 visar på en fortsatt ökning av efterfrågan för såväl gods- som persontransporter. Den ökade efterfrågan medför krav på effektivare utnyttjande av transportsystemet. De senaste årens transportpolitiska inriktning har varit att underlätta överflyttning av gods- och passagerartrafik mellan de olika trafikslagen, och den inriktningen kommer sannolikt att bestå de närmaste åren. För Transportstyrelsens del kommer utvecklingen att innebära ett ökat behov av konkurrens- och marknadsbevakning av marknader som är föremål för strukturella förändringar. Efterfrågeökningen och de strukturella förändringarna kommer också att innebära högre krav på Transportstyrelsens tillsynsarbete samt öka behovet av statistiskt underlag för att följa och utvärdera hur säkerheten, miljön och transportmarknaden utvecklas.

Figur 1. Indexerade tidsserier över utfallet av gods- respektive persontransportarbetet i Sverige 1989–2009 samt prognoser för 2010–2015.



Källa: Trafikanalys. Transportstyrelsens bearbetning

Definitioner figur 1:

Godstransporter: Godstransportarbetet i Sverige, i tonkilometer. Statistiken visar vägtrafik, bantrafik och sjöfart. Luftfartens inrikesfrakt ingår inte, eftersom den endast utgör en liten andel av den totala frakten.

Persontransporter: Persontransportarbetet i Sverige, i personkilometer. Statistiken visar vägtrafik, bantrafik, inrikes luftfart, färjor samt gång, cykel och moped.

I takt med att efterfrågan på transporter ökar kommer transportsektorns energianvändning och miljöpåverkan att öka de närmaste åren. Det kommer sannolikt att medföra krav på myndigheten att ytterligare utveckla miljöarbetet. Den ökade efterfrågan på transporter kan medföra behov av nya ekonomiska styrmedel för att minska transporterens miljöpåverkan. För Transportstyrelsen kan det innebära nya utmaningar inom samtliga områden, med tyngdpunkt på kärnverksamheterna. Transportstyrelsen har nyligen av regeringen fått uppdraget att utarbeta ett förslag till en supermiljöbilspremie. Den typen av uppdrag kommer sannolikt att bli fler.

Den pågående av- och omregleringen inom olika transportmarknader, till exempel konkurrensutsättningen av persontrafiken på järnväg och fordonsbesiktningen, ställer särskilda krav på marknadstillsyn inom fler områden än tidigare.

Inom EU förstärks inriktningen mot en gemensam transportpolitik. Främst handlar det om att förbättra medborgarnas möjlighet till rörlighet inom gemenskapen. Den pågående institutionella integrationen av sakfrågor inom EU, exempelvis av säkerhetsfrågor, betyder att det pågående arbetet med att utveckla en internationell strategi på myndigheten kommer att behöva intensifieras ytterligare.

Under det andra året i Transportstyrelsens historia har det blivit uppenbart att myndigheten har det mesta av strukturer, processer och regelverk på plats för att fungera på ett ändamålsenligt och tillfredsställande sätt. Det interna utvecklingsarbetet har under 2010 således i högre utsträckning präglats av vidareutveckling och förbättring än av framtagandet av mer grundläggande organisatoriska komponenter, vilket var något som i viss mån präglade 2009. Myndighetens ambition i det interna utvecklingsarbetet är att förbättra processer och strukturer med syftet att på ett effektivt och ändamålsenligt sätt kunna hantera det trafikslagsövergripande perspektivet.

I flera fall har processer som infördes under 2009 kunnat vidareutvecklas under det gångna året. Det gäller till exempel lednings- och styrningssystem och riskanalyser. Vidare har förståelsen av de trafikpolitiska målen och det trafikslagsövergripande perspektivet fördjupats och legat till grund för bland annat framtagande av strategi för Transportstyrelsen, organisatoriska förändringar, intern kommunikation och kompetensutveckling.

Transportstyrelsen har under det gångna året kartlagt möjligheter till och förutsättningar för att införliva nya uppdrag utan att motsvarande resursökning sker. I en särskild rapport, ”Transportstyrelsens plan för hur myndigheten ska kunna anpassa sin verksamhet till nya förändrade krav”, har myndigheten redovisat omfattningen av förväntade tillkommande myndighetsuppgifter, de effektiviseringar som krävs för att dessa uppgifter ska kunna rymmas inom nuvarande kostnadsram samt pågående och planerade effektiviseringsarbete.

Under året har vidareutvecklingen av myndighetens ledningssystem fortsatt. Ledningen har genomfört ett omfattande mål- och strategiarbete under våren och sommaren, ett arbete som vidare har implementerats och förankrats i verksamhetsplaneringen.

Även myndighetsövergripande riskanalyser inom ramen för förordningen (2007:603) om intern styrning och kontroll (FISK) har genomförts av ledningsgruppen. Identifierade och värderade risker har därefter omsatts till konkreta riskreducerande aktiviteter som myndigheten ska genomföra under nästa planeringsperiod.

Under 2010 har grunderna till ett miljöledningssystem tagits fram, och den första rapporteringen i enlighet med förordningen (2009:907) om miljöledning i statliga myndigheter gjordes till Näringsdepartementet och Naturvårdsverket i augusti 2010. De dokument som redovisades var miljöutredning, miljöriktlinje, miljömål och handlingsplan samt en projektplan för inrättandet av miljöledningssystemet. Nästa rapportering i enlighet med förordningen är den årliga uppföljningen av miljöledningsarbetet och den sker i februari 2011.

Utvecklingen och implementeringen av ett processorienterat arbetssätt har fortgått under året med bland annat ett framtaget förslag på gemensam beskrivningsmodell och även beslutade gemensamma definitioner av tillstånds- och tillsynsprocessen. Dessutom har myndigheten under året utrett och beslutat att inrätta trafik-

slagsövergripande så kallade kompetenscentrum inom områdena tillsyn, tillstånd och Human Factors/människa-teknik-organisation. Syftet är att skapa synergier och bevaka ett trafikslagsövergripande perspektiv. Arbetet med att stärka utbytet inom och mellan trafikslagen har därmed tagit ytterligare ett steg framåt.

Inom ett flertal områden har interna styrande dokument utarbetats och beslutats. Som exempel kan nämnas riktlinjer för Transportstyrelsens styrande och stödjande dokument och en vägledning för dokument och ärendehantering. Detta med syfte att göra Transportstyrelsens arbetssätt enhetligt och skapa **en** myndighet.

TRANSPORTSTYRELSENS BIDRAG TILL UPPFYLLANDET AV DE TRANSPORTPOLITISKA MÅLEN

I maj 2009 antog riksdagen regeringens proposition (2008/09:93) Mål för framtidens resor och transporter. Det övergripande transportpolitiska målet¹ behålls oförändrat jämfört med tidigare, men tidigare sex delmål ersätts med ett funktionsmål, och ett hänsynsmål.

Funktionsmålet lyder:

”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 lyder:

”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.”

Transportstyrelsen bidrar till att uppfylla de transportpolitiska målen framför allt genom myndighetens huvuduppgifter inom regelgivning, tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning inom transportområdet. Verksamheten är särskilt inriktad på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem, i enlighet myndighetens instruktion, förordning (2008:1300). Regelgivningen som ligger till grund för de tillstånd som utfärdas och den tillsyn som utförs, tar hänsyn till detta.

För att få ett helhetsgrepp av myndighetens bidrag till att uppfylla målen är det emellertid nödvändigt att ensa definitionerna av processer och begrepp mellan trafiklagen. Utvecklingsarbetet som inleddes 2009 har fortsatt under året, men ett betydande arbete återstår.

Under året har en rad specifika åtgärder genomförts som svarar mot de transportpolitiska målen. Nedan presenteras ett urval.

Funktionsmål tillgänglighet

Transportpolitikens funktionsmål är synbarligen främst en fråga för infrastrukturmyndigheter i den fysiska planeringen. Men Transportstyrelsens verksamhet har tydliga effekter också på funktionsmålet.

Under 2010 har Transportstyrelsen bidragit till att skapa bättre förutsättningar för effektiva transportlösningar och konkurrensneutrala spelregler genom översyn av avgiftsuttaget. Ett omfattande arbete har ägt rum vilket syftar till att myndighetens verksamhet i form av tillstånd, tillsyn samt registerhållning i huvudsak finansieras med avgifter från och med 2011. Transportstyrelsen har bemyndigats att besluta om avgifter och avgiftsnivåer. Avgifterna för tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning redovisas på inkomsttitel i statsbudgeten och disponeras sålunda inte

¹ Det övergripande transportpolitiska målet lyder: ”Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.”

direkt av myndigheten. Transportstyrelsen erhåller istället anslag för finansiering av verksamheten, vilket också inkluderar den regelgivande roll myndigheten har. Generellt gäller att avgifterna ska ge full kostnadstäckning, vilket konkret innebär att självkostnaden har beräknats för varje enskild produkt och avgift. Ingen kors-subventionering mellan trafikslagen ska ske över tiden, utan respektive trafikslag ska vara självfinansierat.

Under året har Transportstyrelsen även arbetat med att införliva det 3:e körkortsdirektivet om körkortskontroll i de nationella föreskrifterna. Arbetet fortgår, se vidare avsnitt 6.4.

I syfte att förbättra tillgängligheten har myndigheten under året identifierat och analyserat tjänster som kan tillhandahållas till medborgare och näringsliv elektroniskt. Transportstyrelsen har fortsatt att förbättra och utveckla myndighetens e-förvaltning genom att exempelvis utveckla specifika e-tjänster och e-betalningar. Här kan även nämnas utvecklandet av ett automatiserat ärendehanteringssystem för vissa körkortfrågor, samt automatkonsoliderade versioner av myndighetens författningar på internet.

Regelgivningen innebär restriktioner som ofta också är en kostnad för medborgaren eller näringslivet. I regelgivningsarbetet har ett fokusområde under 2010 varit att skapa en enhetlig och god nivå på myndighetens konsekvensutredningar. Att konsekvensutreda eventuella effekter av ett regelförslag är viktigt för att kunna fatta ett välgrundat beslut, eftersom varje regelgivning innebär en avvägning av olika mål.

Från och med den 1 januari 2013 kommer Transportstyrelsen ansvara för förvaltning och drift av trängselskattesystemet i Göteborg. Under 2010 har myndigheten tillsammans med Trafikverket påbörjat arbetet med att utveckla organisation och stödsystem, se vidare 4.4.4.

Det internationella förhandlingsarbetet är centralt inom myndighetens regelgivning. Genom att svenska regler anpassas till internationella konventioner förbättras tillgängligheten mellan Sverige och andra länder och kvaliteten för näringslivets transporter stärks. Det internationella arbetet utvecklas under avsnitt 6.

Transportstyrelsen har vidtagit åtgärder för regelförenkling i ett flertal föreskriftsarbeten, bland annat vad gäller föreskrifter om transport av last (förenklad lastsäkringsmanual) och föreskrifter om dagböcker (utökade möjligheter att föra journal istället för skeppsdagbok). Under året har myndigheten fattat beslut om att under perioden 2011-2015 granska samtliga författningar i syfte att säkerställa att reglerna är förenliga med de transportpolitiska målen.

Transportstyrelsen har tillsatt en projektgrupp som identifierar och kartlägger harmoniseringsbehov på området farligt gods för att förbättra intermodaliteten och förflyttningen av gods mellan trafikslagen. Trafikslagen utnyttjas i en kedja och därför behöver reglerna vara likartade, både mellan stater och mellan trafikslag. Projektet slutredovisas hösten 2011.

Transportstyrelsen verkar för lika villkor bland transportföretagen, i enlighet med den transportpolitiska principen att konkurrensen mellan olika trafikutövare och

transportalternativ ska främjas. I detta ingår att pröva personer och företag som söker tillstånd, genomföra en ekonomisk bedömning samt göra en lämplighetsprovning.

På luftfartsområdet granskade Transportstyrelsen under året flygbolagens förutsättningar att bedriva verksamhet i krigsdrabbade områden. Tillgänglighet vägs mot risk och bedömningar genomförs även utifrån passagerarens perspektiv. Vid tillståndsbedömningen av flygbolag kontrolleras det även att dessa har procedurer för att ta hand om funktionshindrade.

Tillsynen av utbildningsverksamhet inom trafikslagen ska kontrollera att undervisningen bedrivs med god kvalitet och på lika villkor. Genom de krav på åtgärdsprogram, varningar och återkallelser som görs bidrar tillsynen till bättre regelefterlevnad och att oseriösa företagare tvingas lämna systemet. Detta ger även positiv återverkan på hänsynsmålet. Väl utbildade förare leder till minskad olycksfrekvens och säkrare vägtrafik samt till att miljömedvetandet ökar. God utbildning leder även till att kvaliteten i näringslivets transporter förbättras.

Transportstyrelsen utför motsvarande tillsynsverksamhet mot företag och bolag, exempelvis taxi. Genom en omprövning av tillstånd och taxiförarlegitimationer bidrar tillsynen till lika villkor för transportföretagen och till att oseriösa verksamhetsutövare inte kan fortsätta bedriva verksamhet. Tillsynen bidrar till att skapa trygghet för medborgaren vid i första hand persontransporter.

Dessa är exempel på insatser som påverkar tillgängligheten, för passagerare och för ett konkurrenskraftigt transportsystem i enlighet med myndighetens instruktion. Transportstyrelsens tidigare sektoransvar för luftfart har emellertid avvecklats och Trafikverket har övertagit uppgifter som rör riksintressen för flygplatser och fysisk planering. Begreppet sektorsansvar har ersatts med konkreta uppdrag eller specifika ansvar direkt till de berörda myndigheterna. Det innebär att både Transportstyrelsen och Trafikverket har utsetts till myndigheter med ansvar i miljömålssystemet.

Hänsynsmål säkerhet, miljö och hälsa

Hänsynsmålet säkerhet, miljö och hälsa ligger ofta nära det område som Transportstyrelsen normalt förknippas med.

En av de mest centrala uppgifterna för myndigheten är att verka för ett säkert transportsystem. Transportsystemet ska anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Arbetet med att verka för målet genomsyrar samtliga av myndighetens processer och det internationella arbetet.

Transportstyrelsen arbetar med att ta fram föreskrifter som införlivar EU-rättsakter i det så kallade tredje sjösäkerhetspaketet. Paketet presenterades av kommissionen år 2005 för att stärka sjösäkerheten i europeiska farvatten och däri ingår 2 förordningar och 6 direktiv.

Värt att nämna är också införlivningen av IMSBC-koden (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code). Koden omfattar alla fartyg som transporterar fast gods i bulk till sjöss. Syftet med koden är att underlätta säker stuvning och transport av fast gods i bulk genom att den tillhandahåller information och instruktioner om

tillvägagångssätt när transporter med dessa produkter planeras. Koden blir obligatorisk från och med den 1 januari 2011.

Transportstyrelsen bidrar till både funktionsmålet och hänsynsmålet genom att till exempel ge medborgare och näringsliv tillgång till en god förarutbildning och se till att de förare som beviljas tillstånd är trafiksäkra.

Under 2010 har myndigheten bedrivit ett internt projekt med fokus på lastsäkring. Projektet ska leda fram till en målbild för Transportstyrelsens hantering av lastsäkring samt förslag till strategi för hur Transportstyrelsen ska uppnå målet. Lastsäkring är en fråga som berör regelgivning, tillstånd och tillsyn inom samtliga trafikslag. Projektet har under 2010 genomfört en kartläggning av området och utarbetat en lägesrapport som underlag för det fortsatta arbetet, som ska slutrapporteras den 31 maj 2011.

Tillsynen inom exempelvis fordonsområdet leder till att tillverkare får en ökad medvetenhet om säkerhetskraven. De påpekanden som görs leder till säkrare produkter. Tillsynen inom väg- och tunnelområdet leder på sikt till säkrare tunnlår och vägar inom TEN-vägnätet.

Arbetet med att begränsa klimatpåverkan från transportsektorn har blivit allt viktigare i takt med att transporternas miljökonsekvenser uppmärksammas allt mer. Hänsynsmålets precisering om att Sverige år 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen är ett led i denna strävan.

Transportstyrelsen verkar för målet bland annat genom att ge dispenser till anpassning av fordon för drift med alternativa drivmedel såsom konvertering till drift med etanol. Dessutom ges dispenser för att kunna använda fordon till att prova ut ny teknik både vad gäller säkerhet och miljö. Tillsynen inom avgasrening, bränslekvalitet och buller från utomhusutrustning ska säkerställa att miljökraven uppfylls och i förlängningen bidra till bättre hälsa och miljö.

Även inom luftfart och sjöfart har Transportstyrelsen arbetat med frågan om att reducera utsläppen av växthusgaser, exempelvis genom internationellt arbete med att ta fram nya regelverk för alternativa drivmedel och förbättrad bränsleeffektivitet.

Att minska klimatpåverkan är dock inte den enda aktuella frågan inom miljöområdet. Transportstyrelsen har också i olika internationella arbetsgrupper verkat för att minska utsläppen av kväveoxider från luftfarten och sjöfarten, samt även svaveloxider från sjöfarten.

4.1 Regelgivning

Regelgivningen och regelförvaltningen utgår från de transportpolitiska målen, främst när det gäller säkerhet, men även i fråga om miljö, hälsa och ett tillgängligt transportsystem.

Tabell 1. Regelgivning 2008-2010

Trafikslag	Antal kungörelser i TSFS för			Antal timmar bokförda på regelgivningsarbete		Total kostnad (tkr)	
	2008	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Järnväg	34	4	6	23 242	25 545	21 815	21 182
Luftfart	47	14	52	57 211	78 061	65 970	65 279
Sjöfart	100	69	42	91 783	104 156	82 717	83 608
Vägtrafik	-*	61	94	103 954	120 871	96 250	127 369
Summa	181	148	194	276 190	328 633	266 752	297 437

**Vägtrafik: Eftersom Vägverkets författningssamlingsregister för 2008 innehåller ett stort antal ändringsförfattningar där hänvisningar till Vägverket har ersatts med hänvisningar till Transportstyrelsen, har antalet kungörelser för 2008 inte redovisats för trafikslaget vägtrafik i tabellen ovan. Även inom trafikslagen järnväg och sjöfart har av samma skäl ett stort antal ändringsförfattningar getts ut under 2008.*

2009 års siffror har justerats för att förbättra jämförbarheten mellan åren. Antal timmar och kostnader har omfördelats mellan verksamheterna varför tabell 1-4 i kapitel 4 påverkats.

Under 2010 har Transportstyrelsens nationella regelarbete resulterat i 194 (148) kungörelser i Transportstyrelsens författningssamling (TSFS). Dessa kungörelser rör i huvudsak föreskrifter och allmänna råd, men även rena tillkännagivanden har förekommit. Myndigheten har under året utvecklat formerna för regelframtagning och fokuserat på att öka kunskaperna om arbetet med konsekvensutredningar vid regelgivning. En stor del av regelarbetet bedrivs även i internationella fora, där Transportstyrelsen aktivt deltar för att tillvarata svenska intressen. En förklaring till ökningen inom vägtrafik är att uppgifter har överförts från Länsstyrelsen till Transportstyrelsen.

Transportstyrelsens regelarbete är omfattande och antalet utgivna kungörelser för åren 2009 och 2010 speglar väl det regelarbete som hela tiden löpande behöver bedrivas för att regelmassan ska vara ändamålsenlig.

4.1.1 Järnväg

Under 2010 har 4 (1) grundförfattningar och 2 (3) ändringsförfattningar beslutats. Ändringsföreskrifterna avser Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JTF), som utgör en central funktion för säkerhet i trafiken på järnväg. Även en handbok till JTF har tagits fram i syfte att underlätta för företagen och deras personal i säkerhetstjänst. Införandet av handboken är ett första steg i en strategi att dela upp JTF i funktionella regler på föreskriftsnivå och anvisningar till hur reglerna kan tillämpas på handboks-nivå. I och med den senaste föreskriftsändringen togs ytterligare ett steg mot delning.

Under året har det tagits fram föreskrifter om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet ”Rullande materiel – godsvagnar” i järnvägssystemet för konventionella tåg, föreskrifter som bidrar till tillgänglighetsmålet.

Under året beslutades nya föreskrifter om godkännande av delsystem för järnväg respektive spåranläggningar och fordon för tunnelbana och spårväg. Bestämmelserna om godkännande inom järnvägssystemet och motsvarande bestämmelser för tunnelbana och spårväg delades upp i två olika författningar. Föreskrifterna ger

främst stöd för hänsynsmålet säkerhet och är redaktionellt omarbetade för att tydliggöra och förenkla godkännandeprocessen. De innehåller endast små sakliga ändringar, huvudsakligen föranledda av nya Europarättsliga regler.

Transportstyrelsen har inom järnvägsområdet även tagit fram nya föreskrifter om avgifter.

4.1.2 Luftfart

Under året har 35 (12) grundförfattningar och 17 (2) ändrings- och upphävande-författningar beslutats. Fler föreskrifter har under året beslutats jämfört med 2009. Förklaringen är att det omfattande regelarbetet med att ersätta äldre författningar – ett arbete som pågick även innan Transportstyrelsen bildades – under 2010 resulterade i ett flertal nya författningar inom framför allt områdena luftfartsskydd och flygplatser. Till detta kommer att flera regelarbeten försenades i avvaktan på nya bemyndiganden i den nya luftfartslagen. Ett flertal regelarbeten föranleddes av den nya lagen och luftfartsförordningen som trädde i kraft den 1 september 2010.

På luftfartsskyddsområdet har en viktig uppgift under 2010 varit att implementera nya förordningskrav. Den 29 april 2010 trädde förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten i kraft. Det medförde att ett helt nytt nationellt säkerhetsprogram måste utarbetas och införas, vilket också gjordes enligt tidtabell trots det pressade tidsschemat.

På flygplatsområdet har det nationella regelarbetet lett fram till en ny uppsättning av målbeskrivande regler som ersätter tidigare regelverk.

Den 15 september 2010 publicerades nya föreskrifter och allmänna råd om trafikregler för luftfart. Reglerna ersätter den tidigare regleringen på området och ska följas av personal på flygplatser, personal som utövar flygtrafikledningstjänster och piloter.

I detta sammanhang förtjänar också att nämnas att det inom EU pågår ett omfattande arbete med utveckling av tillämpningsförfattningar till förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet (grundförordningen). Tillämpningsförfattningarna avser flygdrift, pilotcertifiering, medicinska krav, tredjelandoperatörer och flygledningstjänst/flygtrafiktjänst. Förutom att bereda och besvara de remissförslag till EU-regler som skickas ut av den europeiska flygsäkerhetsbyrån, EASA², och Europeiska kommissionen deltar Transportstyrelsen fortlöpande i regelarbetet genom att delta i några av de arbetsgrupper som inom ramen för EASA:s uppdrag tar fram förslag till tillämpningsförfattningar. Myndigheten deltar för Sveriges räkning i den kommittologikommitté som biträder kommissionen när regelförslagen behandlas och genom att bistå regeringens kansliet när förslagen behandlas i övrigt inom EU.

² Europeiska byrån för luftfartssäkerhet är ett EU-organ som har till uppgift att utarbeta bestämmelser och verkställa uppdrag inom luftfartssäkerhetsområdet. Byrån utgör en viktig del av Europeiska unionens strategi för att upprätta och bibehålla en hög och enhetlig nivå på civil luftfartssäkerhet i Europa.

4.1.3

Sjöfart

Under 2010 har 13 (27) grundförfattningar och 29 (42) ändrings- och upphävandeförfattningar beslutats. Färre föreskrifter har under året beslutats jämfört med 2009. En huvudsaklig förklaring är att det under en relativt koncentrerad tidsperiod har varit brist på personal.

Till viktiga händelser under året kan man räkna arbeten med att ta fram föreskrifter som införlivat EU-rättsakter i det så kallade tredje sjösäkerhetspaketet. Kommissionen presenterade paketet år 2005 för att stärka sjösäkerheten i europeiska farvatten och däri ingår 2 förordningar och 6 direktiv. De aktuella föreskrifterna har införlivat direktiv 2009/17/EG om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen (övervakningsdirektivet) och direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll (hamnstatskontrolldirektivet).

På miljöområdet är det särskilt värt att nämna den föreskrift som införlivat IMSBC-koden, se under Hänsynsmål säkerhet, miljö och hälsa, inledningen av avsnitt 4.

Transportstyrelsen har inom sjöfartsområdet även tagit fram nya föreskrifter om avgifter.

4.1.4

Vägtrafik

Under 2010 har 94 (61) författningar beslutats, varav 66 (16) är ändrings- och upphävandeförfattningar. Två av författningarna har kungjorts i Svensk trafikföreskriftssamling. En stor del av regelgivningen under 2010 är föranledd av införlivanden av EU-direktiv i svensk rätt.

Inom körkortsområdet har det i föreskrifterna om introduktionsutbildning införts ett avsnitt om hur körsättet kan påverka bränsleförbrukning, bränslekostnader och utsläpp. Föreskrifterna om medicinska krav för innehav av körkort har anpassats till direktiv 2009/112/EG om ändring av rådets direktiv 91/439/EEG om körkort. Genom de nya föreskrifterna om vägsäkerhet genomförs direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet.

Inom fordonsområdet kan man nämna föreskrifter som avser omregleringen av fordonsbesiktningen samt anpassning av tekniska bestämmelser för cyklar. Utgångspunkten för Transportstyrelsens föreskrifter som beror på omregleringen av fordonsbesiktningen är att föreskrifterna ska leda till samma eller bättre besiktningens kvalitet som tidigare och att de inte ska innebära onödigt höga trösklar för nya besiktningsorgan. Bestämmelserna om cyklar har ändrats så att de omfattar små eldrivna fordon, vilket medför att sådana fordon kan få användas i trafiken. Det kan ge ökad tillgänglighet för personer med gångsvårigheter.

Inom trafikområdet har gällande föreskrifter anpassats till att regeringen tagit bort bestämmelserna om särskild vägvisningsplan för turistiskt intressanta mål. Genom nya föreskrifter om färd med lång eller bred odelbar last med föreskrivna undantag minskar behovet av att ansöka om undantag för enskilda färder. I föreskrifterna om taxitrafik har bestämmelserna om prisinformation ändrats för att förenkla informationen och underlätta för taxikunderna.

Transportstyrelsen har inom vägtrafikområdet även tagit fram nya föreskrifter om avgifter.

4.2 Tillståndsprovning

Det som ligger till grund för myndighetens tillsynsutövning är de tillstånd som är gällande. Tillstånd finns inom ett flertal områden, till exempel behörigheter för förare, olika typer av tillstånd för fordon eller fartyg, tillstånd för infrastrukturrådgivare och operativa tillstånd för företag.

Under 2010 var två frågor mer aktuella än andra. Det första var Transportstyrelsens övertagande av körkortsverksamheten vid årsskiftet 2009/2010, vilket genomfördes under stora problem. Det resulterade även i att myndigheten kritiserades av Justitieombudsmannen, JO. Det andra utgjordes av de restriktioner som infördes som en följd av askmolnet från vulkanen Eyjafjallajökul i april.

Tabell 2. Tillståndsprovning 2008-2010

Trafikslag	Antal beslutade tillståndsärenden			Antal timmar bokförda på tillståndsverksamhet		Total kostnad (tkr)	
	2008	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Järnväg	727	336	739	29 792	30 195	21 784	22 601
Luffart	*	18 929	18 840	114 810	117 510	127 030	96 628
Sjöfart	9 010	9 640	9 485	20 719	13 237	19 201	13 702
Vägtrafik	**	5 065	7 546	34 763	62 751	24 570	39 166
Trafikregistret	***	***	528 237	—	346 382	—	279 949
Summa	9 737	33 970	564 847	200 084	570 075	192 585	452 046

*Luftfart: Den redovisning Luftfartsstyrelsen lämnade tidigare år var en jämförelse av antal nedlagda timmar per tillstånd och tillståndstyp och avsåg tillstånd och tillsyn samlat.

**Vägtrafik: När verksamheten på nuvarande Vägtrafikavdelningen tillhörde Vägverket rapporterades inte verksamheten med samma mått som inom Transportstyrelsen. Verksamheten tillhörde olika avdelningar/resultatenheter och de värden som kan tas fram för 2008 motsvarar endast en del av verksamheten.

***Trafikregistret: Körkortsverksamheten vid Trafikregistret togs över från länsstyrelserna den 1 januari 2010, därför saknas jämförelsetal med tidigare år. Trafikregistrets tillståndsärenden särredovisas på grund av dess storlek.

4.2.1 Järnväg

Transportstyrelsen utfärdar licenser för företag som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik, säkerhetsintyg del A samt säkerhetsintyg del B. Under året har omprovning skett av flera av de mindre och medelstora tillståndshavare som återstod att omprövas sedan järnvägslagen (2004:519) trädde i kraft.

Transportstyrelsen har utfärdat 10 (2) licenser som visar att företaget har yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende. Myndigheten har även utfärdat 13 (3) säkerhetsintyg del A, som visar att företaget har ett säkerhetsstyrningssystem. Vidare har Transportstyrelsen utfärdat 15 (3) säkerhetsintyg del B, som visar att företaget uppfyller de svenska linjespecifika säkerhetskraven samt har fordon som antingen är godkända i Sverige och/eller uppfyller EU-kraven på driftskompatibilitet.

Transportstyrelsen har utfärdat totalt 26 (14) så kallade särskilda tillstånd för företag som endast bedriver verksamhet nationellt och i begränsad omfattning. Av de

företag som skulle omprövas enligt kraven i järnvägslagen har 4 inte omprövats i tid före 2010 års utgång, vilket innebär att dessa företag inte längre har rätt att bedriva verksamhet som järnvägsföretag. Inte i något fall har Transportstyrelsens handläggning varit orsak till detta.

Auktorisation är ett tillstånd för den organisation eller det företag som avser att organisera, men inte själv utföra järnvägstrafik. Detta tillstånd möjliggör ansökan om infrastrukturkapacitet hos infrastrukturförvaltarna. Transportstyrelsen har utfärdat 7 (1) tillstånd för auktorisation.

Säkerhetstillstånd bedöms främst utifrån infrastrukturförvaltarnas säkerhetsstyrningssystem, trafiksäkerhetsinstruktionen, som reglerar villkoren på infrastrukturen för järnvägstrafiken. Därtill granskas besiktningssprotokoll för berörd järnvägsinfrastruktur. Säkerhetstillstånd har utfärdats för 180 (149) infrastrukturförvaltare.

Inom området godkännande har Transportstyrelsen utfärdat 191 (80) godkännanden för fordon. Inom infrastrukturområdet samt inom tekniska delsystem har 167 (37) respektive 82 (46) godkännanden utfärdats. Under året har 26 (37) grundutbildningsplaner godkänts, och 22 (12) trafikplats- eller driftplatsnamn har fått ett godkännande av myndigheten.

Stora skillnader i antalet handlagda och beslutade tillståndsärenden inom järnvägsområdet beror dels på hur många ansökningar som inkommer och varierande komplexitet i dessa ärendens karaktär och omfattning.

4.2.2

Luftfart

År 2010 övergick kostnaderna (35 300 tkr) för flygräddningscentralen (Aeronautical Rescue Co-ordination Centre, ARCC) till annan huvudman. Samtidigt har de myndighetsgemensamma kostnaderna minskat med 24 900 tkr. Kostnadsminskningarna (internt köpta tjänster - 6 tkr och OH-minskning -18,9) fördelas proportionellt mellan tillstånd, tillsyn och registerhållning.

Certifikathantering är den mest omfattande tillståndshanteringen inom luftfarten. Antalet ärenden under 2010 var 10 370 (10 407), vilket är i nivå med 2009. Statistiken för antalet gällande certifikat visar minskningar med cirka 15 procent från 2005 till 2010. Den största minskningen rör antal segelflygcertifikat och antal privatflygcertifikat (-25 procent och -21 procent för samma period som ovan).

Under året etablerades ett branschråd med deltagande från Transportstyrelsen och marknaden med syfte att på ett tidigt stadium inhämta marknadens synpunkter på kommande regelförändringar. Det är viktigt att marknaden involveras i regelutvecklingsarbetet tidigt i processen och att myndigheten i sin tur har den tanken med i det fortsatta gemensamma regelutvecklingsarbetet inom EU.

Askmolnet över Europa

Det vulkanutbrott som inträffade på Island i april månad medförde att ett stort askmoln drabbade delar av Europa. Som ett resultat beslutade Transportstyrelsen om restriktionsområden som innebar att luftrummet indelades i tre zoner. I zon 1 var flygning inte tillåten, i zon 2 var flygning tillåten under vissa förutsättningar och i zon 3 var flygning tillåten. Transportstyrelsen inrättade en arbetsgrupp som arbetade med att skyndsamt pröva godkännanden som krävdes för flygbolagen för

flygning i zon 2. Myndigheten beslutade samtidigt, efter kontakt med Näringsdepartementet, att förlänga kredittiden till 90 dagar på fakturor avseende avgifter för luftfartens verksamhet för att underlätta flygbolagens ekonomi under dessa oförutsedda förhållanden. Under hösten beslutades att successivt sänka kredittiden till 60 dagar från den 1 december och med tillbakagång till 30 dagar från den 1 februari 2011. Beslutet togs mot bakgrund av den förbättrade trafikutvecklingen.

4.2.3 Sjöfart

Antalet ärenden rörande behörigheter har sedan år 2007 ökat för varje år, men sjönk 2010 till 8 713 (9 104). I huvudsak är det avslagen som minskat kraftigt medan undantagen ökat något. För säkerhetsbesättningsbeslut råder en nedåtgående trend, från 90 beslut 2009 till 46 beslut 2010. I arbetet med att minska sina kostnader söker redarna nya konstellationer eller gör försök att förändra bemanningen. Dessa förändringar prövar Transportstyrelsen mot gällande krav. Möjligtvis kan det bero på att redarna avvaktar i frågan gällande utflaggning. Antalet nyregistrering av fartyg har dessutom minskat medan avregistreringen ökat, se under 4.4.3 Registerhållning, Sjöfart nedan.

Under 2010 har Transportstyrelsen arbetat med att förenkla tillvägagångssättet för tillståndshavare. Från 2011 kommer exempelvis behörighetssystemet, BUMS, att öppnas upp så att redare kan verifiera äktheten i de sökandes behörighetshandlingar. Det kommer även att införas möjlighet till digitala ansökningar och utökade möjligheter för redarna att själva kontrollera om vederbörande uppfyller krav för olika behörigheter. Tillståndshavarna kommer inte längre att behöva medföra originalhandlingar utan endast giltigt ID och plastkort som visar behörighet.

Antalet nya lotsdispenser har ökat något, till 145 (136) efter att ha sjunkit under lågkonjunkturen. Även antalet kompletterade dispenser har ökat, till 91 (45). En anledning kan vara att trafiken ökat i takt med konjunkturförstärkningen. Antalet förnyade dispenser har minskat något, 260 (287), vilket kan vara resultatet av att giltighetstiden förlängts.

Antalet utfärdade kustfartstillstånd har nästan fembubblats under 2010 i jämförelse med föregående år, från 8 till 38. Den viktigaste orsaken till ökningen är att det under 2010 till skillnad från tidigare år genomförts närmare 20 resor med utländska gastankfartyg mellan Göteborg och Brofjorden. Eftersom det inte finns några svenska gastankfartyg att tillgå, har utländska fartyg med kustfartstillstånd genomfört transporten av denna typ av laster. Under 2009 framarbetades nya rutiner för ärendehandläggningen rörande tillstånd för sjösäkerhetsanordningar, till följd av delningen från Sjöfartsverket. Det påverkade antalet utfärdade tillstånd som 2009 var 74 stycken, att jämföra med 109 föregående år. Under 2010 var antalet 110 och därmed åter i nivå med 2008.

4.2.4 Vägtrafik

Den 1 januari 2010 tog Transportstyrelsen över yrkestrafikverksamheten från 21 länsstyrelser. Vid övergången och en bit inpå det nya året uppstod en del tekniska problem som gjorde att handläggningen av ärenden i viss mån fördröjdes. De interna målen som sattes upp för prövningen av nya tillstånd var att en viss andel ärenden skulle vara beslutade och klara inom 5, 10 och 21 dagar. Målet var att 25 procent av tillståndsärendena skulle vara klara inom 5 dagar, 40 inom 10 dagar

och 72 inom 21 dagar. Utfallet för november och december 2010 blev 34, 63 respektive 90 procent, vilket innebar att samtliga uppställda mål nåddes.

Transportstyrelsen har under året handlagt 1 658 (1 765) ärenden om undantag gällande fordon, dels från tekniska krav, dels från kravet att bränslesäljare ska tillhandahålla förnybara drivmedel på sina säljställen.

Transportstyrelsen har under året övertagit provningsverksamheten för nationella typgodkännanden av fordon som en följd av att besiktningsverksamheten har omreglerats. Under året har 437 (340) typgodkännanden utfärdats.

Transportstyrelsen handlägger ärenden om tillstånd för körkort, förarutbildning och förarprovning. Under året har myndigheten godkänt 266 (296) trafiklärare. Vidare har 79 (74) utbildningsledare och 67 (88) trafikskolechefer godkänts.

Den 1 november 2009 införde Transportstyrelsen en särskild riskutbildning för behörighet A och A 1 för körkortsutbildningen. Myndigheten har under 2010 utfärdat 267 tillstånd för att få bedriva sådan verksamhet.

En förklaring till resursförändringen inom vägtrafik mellan åren 2009 och 2010, är ökad verksamhet inom yrkestrafikområdet som en följd av att nya uppgifter överförts från länsstyrelserna till Transportstyrelsen. Nya utbildningsformer inom trafikantområdet medför ett lägre antal beslutade ärenden.

Trafikregistret

Körkortsverksamheten som bedrevs vid landets 21 länsstyrelser övergick i Transportstyrelsens regi från och med 1 januari 2010. Avsikten med överflyttningen var att få en mer effektiv verksamhet, bland annat genom nyttjandet av modern teknik. Det samlade ansvaret för alla körkortsfrågor avsåg även att skapa bättre förutsättningar för en enhetlig rättstillämpning.

Vid årsskiftet skickades ca 100 000 pågående samt lika många redan avslutade ärenden över från länsstyrelserna till Transportstyrelsen. Därefter har ytterligare ca 30 000 ärenden skickats över under 2010. De övertagna ärendena digitaliserades för att kunna hanteras. Totalt skannades cirka 9,5 miljoner dokument under perioden januari–mars 2010. I början på året var det långa väntetider för medborgarna.

Under första tertialet 2010 var möjligheterna att handlägga ärenden och svara på frågor via telefon begränsade. Därtill hade verksamheten tekniska intrimningsproblem, vilket ytterligare försvårade handläggningen.

Under hösten 2010 riktade Justitieombudsmannen, JO, kritik mot Transportstyrelsen för långa handläggningstider och svårigheter för medborgare att komma i kontakt med myndigheten via telefon eller e-post.

Transportstyrelsen konstaterar att det fanns tre huvudsakliga orsaker till problemen:

- Brister i funktionalitet och kapacitet hos de IT-system som beslutades för verksamheten.

- Övertagen ärendebalans översteg den förväntade med 30–40 procent.
- Många medarbetare ställdes inför nya arbetsrutiner och en ny arbetsmiljö.

Två grupper av ärenden prioriterades under våren 2010. Det var dels enklare ärenden om körkortstillstånd och handledarskap (nya trafikanter som ville få möjlighet att ta körkort), dels indragning av körkort i de fall polisen bedömt att det funnits skäl att omhänderta körkortet.

Vidare genomfördes omfattande personalförstärkningar samt förbättringar av processer, rutiner och teknik för att snabba upp ärendehanteringssystemen. Enklare ärenden hanteras numera i stor utsträckning helt automatiskt. Transportstyrelsens kundtjänst för körkortsfrågor har under året tagit emot 2 198 091 anrop³ via telefon och besvarat 728 783 samtal. Under år 2010 har 141 378 tillstånd beslutats automatiskt i de datorbaserade systemen. Från oktober till och med december 2010 har snittväntetiden i telefon legat på cirka 3 minuter. Nya e-tjänster har införts för att förenkla ansöknings- och anmälningsprocesserna. Ny personal har anställts och utbildats för att snabba på och kvalitetssäkra handläggningen.

4.3

Tillsyn

Tillsynen utförs med syfte att behålla eller öka säkerheten inom transportsystemet och att bevaka att konkurrensen inte snedvrids på marknaden. Även miljötillsyn utförs.

Under 2010 genomfördes två omfattande omregleringar på transportmarknaden: konkurrensutsättningen av bilprovningen och avregleringen av persontrafiken på järnväg. Liberaliseringen kommer att innebära fler aktörer, nya affärsmodeller och ökad konkurrens. Det ställer särskilda krav på att Transportstyrelsens regelgivning och marknadstillsyn utvecklas i samma takt. Några av de viktigare åtgärderna 2010 var att förbereda och säkerställa rutiner och resurser för att möta utvecklingen.

Tabell 3. Tillsyn 2008-2010

Trafikslag	Antal genomförda tillsyner			Antal timmar bokförda på tillsynsverksamhet		Total kostnad (tkr)	
	2008	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Järnväg	155	212	203	27 267	29 370	19 656	23 525
Luftfart	-*	2 221	2 603	120 467	118 531	130 625	101 227
Sjöfart	5 234	5 414	5 760	103 155	107 692	90 740	93 586
Vägtrafik	-**	4 657	4 491	23 657	64 094	33 814	61 058
Summa	5 389	12 504	13 057	274 546	319 687	274 835	279 396

*Luftfart: Den redovisning Luftfartsstyrelsen lämnade tidigare år var en jämförelse av antal nedlagda timmar per tillstånd och tillståndstyp och avsåg tillstånd och tillsyn samlat.

**Vägtrafik: Under tiden för Vägverket rapporterades i tillsynsverksamheten endast marknadskontroll, dock inte på prestationsnivå. Tillsynsdata för 2008 är därför inte jämförbara med efterkommande år.

³ Anrop: När en person ringer till myndigheten oavsett om någon svarar eller ej.

4.3.1 Järnväg

Enligt Transportstyrelsens instruktion ska tillsyn, i enlighet med de föreskrifter som gäller för varje område, utövas över järnvägs-, tunnelbane- och spårvägssystemen.

Inom järnvägsområdet består tillsynen av säkerhetstillsyn, som omfattar järnväg, spårväg och tunnelbana samt tillsyn mot marknad och farligt gods, som omfattar enbart järnväg. Valet av tillsynsobjekt är riskbaserat. Den tillsyn som utförs syftar till att behålla och förbättra dagens situation. Tillsynen riktas mot verksamhetsutövarnas säkerhetsstyrningssystem och hur dessa fungerar i operativ drift för att verksamhetsutövarna själva ska upptäcka eventuella brister. Marknadstillsynen har främst riktats mot förutsättningarna för en avreglerad och konkurrensneutral persontrafik.

Under året har totalt 42 (27) förelägganden och 1 (1) förbud meddelats för säkerhetstillsynen, vid 203 (212) tillsynstillfällen. Utvecklingen förklaras av att myndigheten blivit bättre på att upptäcka risker och utfört riktad tillsyn mot områden där riskerna finns.

Vid årets tillsyner mot infrastrukturförvaltare har stor vikt lagts vid hur säkerheten tas om hand vid arbeten i spårmiljö. Flera olyckor och tillbud har medfört att Transportstyrelsen ställt krav på Trafikverket att vidta åtgärder. Transportstyrelsens tillsyn har visat att beslutade åtgärder inte verkställts fullt ut, vilket medfört nya krav på Trafikverket.

År 2010 har fokus även legat på revisioner av järnvägsföretag som är nya tillståndshavare eller som vid riskbedömning efter tillståndprocessen har klassats som nödvändiga att följa upp inom tolv månader. De genomförda revisionerna har ofta resulterat i ett större antal avvikelser som bottnar i en bristande förmåga hos tillståndshavarna att hantera sin egen säkerhetsstyrning.

Transportstyrelsen har under 2010 inriktat tillsynen mot platser där mycket farligt gods avsänds. Under året har 126 (103) enheter med farligt gods inspekterats, 2 (2) föreläggande har lagts och 9 (11) anmärkningar gjorts.

Transportstyrelsen har tillsammans med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, besökt 5 (2) företag på olika platser för att utveckla tillsynen av transportskydd. Detta är viktigt eftersom transportkedjan ofta berör flera trafikslag.

Under året har 3 (2) tvister inom ramen för marknadstillsynen handlagts. De är under fortsatt beredning.

4.3.2 Luftfart

Enligt Transportstyrelsens instruktion ska tillsyn, i enlighet med de föreskrifter som gäller för varje område, utövas över den civila luftfarten, särskilt flygsäkerheten och luftfartsskyddet.

Tillsynsarbetet inom luftfart fokuserar främst på ledningens förmåga att leda sina respektive organisationer, deras attityd till att följa regelverkets krav, säkerhets-

kulturen inom företaget och ledningens påverkan på organisationen. Som underlag vid tillsynerna används händelserapporter och haveriutredningar. Tillsynerna resulterade i 1 913 (2 316) anmärkningar. Att antalet anmärkningar minskade under året förklaras av att planerad tillsyn inom luftfartsskyddsområdet skjutits fram i avvaktan på ett nytt regelverk. Resurserna har istället lagts på implementering och informationsinsatser mot tillståndshavarna.

Projektet Tillsyn som bedrivits inom luftfartsområdet de senaste två åren har arbetat med att ta fram riktlinjer för tillsyner inom luftfart. Ett utbildningstillfälle för samtliga inspektörer har genomförts med avseende på de riktlinjer som fastställts och implementerats under året. Framtagning av ytterligare riktlinjer har arbetats fram under året och kommer att fastställas och implementeras under 2011, med ytterligare ett utbildningstillfälle för inspektörerna. Därefter övergår projektet till linjen.

I september beslutades gemensamt av luftfartsdirektörerna i Sverige, Norge och Danmark att förändra tillsynen av SAS. Beslutet medförde att det inte längre finns behov av ett gemensamt skandinaviskt tillsynskontor. Skandinaviska Tillsynskontoret lades ner den 31 december 2010. Sverige utför fortsättningsvis tillsyn av det flygoperativa tillståndet.

Många svenska bolag har en svag finansiell ställning som en följd av minskat resande under lågkonjunkturen. Ett flertal operativa licenser (7 flygoperativa företag, varav 4 kategori A⁴ och 3 kategori B⁵) har återkallats tillfälligt eller permanent på grund av bristande ekonomiska förutsättningar hos respektive bolag.

En avgift för säkerhetskontroll tas ut från flygoperatörer genom en avgift för avresande passagerare. Avgiftens storlek baseras på flygplatsernas budgeterade kostnader för säkerhetskontroll, prognoser för transporterat antal passagerare och Transportstyrelsens kostnad för förvaltning av systemet. Flygplatsernas redovisade kostnader för säkerhetskontroll uppgick under året till 612 322 tkr (558 910). Kostnaderna granskas årligen av Transportstyrelsen och vid granskningen av 2009 års kostnadsunderlag har totalt cirka 7 mkr av flygplatsernas kostnader underkänts och sedermera justerats.

Transportstyrelsen har även genomfört en fördjupad granskning beträffande flygtrafiktjänstens presenterade kostnader av det gemensamma svenska kostnadsunderlaget till Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst, Eurocontrol⁶. Myndigheten uppmärksammade brister i systemet som innebar att väsentligt högre kostnader än vad regelverket medger har redovisats till Eurocontrol.

Under året rapporterades totalt 4 450 (4155) luftfartshändelser⁷ in till Transportstyrelsen, vilket är en ökning i jämförelse med föregående år. Sedan juli 2007⁸, då

⁴ Operation som drivs med luftfartyg över 10 ton och över 19 säten.

⁵ Operation som drivs med luftfartyg under 10 ton och under 19 säten.

⁶ Eurocontrol är en europeisk organisation som styr luftrummet över delar av Europa.

⁷ Med händelse inom luftfart avses driftsavbrott, defekt, fel eller annan onormal omständighet som har inverkat eller kan inverka på flygsäkerheten, men som inte lett till sådana luftfartsolyckor eller tillbud som avses i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

⁸ LFS 2007:68 och LFS 2007:9 (om allmänna bestämmelser för flygtrafiktjänst, luftrumsplanering och flödesplanering).

rapportering av samtliga händelsetyper blev obligatorisk, noteras en kontinuerlig ökning. Bland de inrapporterade händelserna finns totalt 39 händelser som avser svensk luftfart och som har klassats som haveri. Haverierna kan delas upp i olika kategorier, varvid 13 haverier inträffade med privatflyg (2 omkomna, en allvarligt skadad), fyra haverier med helikopter, två haverier med segelflygplan, sju haverier med ultralätta luftfartyg (en allvarligt skadad) samt 13 haverier med paraglider eller paramotor (2 allvarligt skadade respektive 10 allvarligt skadade).

4.3.3 Sjöfart

Enligt Transportstyrelsens instruktion ska tillsyn, i enlighet med de föreskrifter som gäller för varje område, utövas över den civila sjöfarten, särskilt sjösäkerheten, sjöfartsskyddet och hamnskyddet.

Under 2010 har Transportstyrelsen inom sjöfartsområdet drivit utvecklingen av både inre och yttre effektivitet genom att precisera målen och påbörja en process för en ändamålsenlig uppföljning. En normtid för kontroll av tillsynsobjekt är framtagen, baserad på statistik under ett decennium.

Arbetet med att implementera systemtillsyn genom egenkontroll har intensifierats, och vid årsskiftet 2010/2011 hade en fjärdedel av rederierna påbörjat processen. Den metodik som används är unik: den baseras på fartygens underhållssystem för att följa upp att obligatoriska kontroller genomförs ombord. Systemet har väckt stort intresse i ett flertal länder.

Transportstyrelsen har genom uppdrag från regeringen analyserat och tagit fram förutsättningar för en utökad delegering av tillsynsverksamheten från myndigheten till erkända organisationer. Tillsynsverksamheten förväntas dock inte att minska i någon större omfattning. Kontroll av det arbete som de erkända organisationerna tidigare utfört (mindre delar av tillsynen har även tidigare varit delegerad) har genomförts i samband med ordinarie besiktning. Detta kommer i och med den utökade delegeringen inte längre att vara möjligt. Därför måste en utökad kontroll av de erkända organisationerna genomföras.

Under senare år har ett systematiskt sätt att arbeta med riskbaserad tillsyn introducerats. Arbetsmetoden innebär att uppgifter om olyckor och tillbud jämförs med tillsynsdata, för att därigenom styra tillsynen till de områden där den gör mest nytta.

Antalet tillsynsobjekt fortsätter att minska och uppgick vid årsskiftet till 2 052 (2102). Det är en minskning med 126 sedan 2008. I princip minskar alla fartygstyper men främst är det fiskefartyg (-84), bogserbåtar (-23) och tankfartyg (-15) som minskat, medan pråmar (+25) står för den positiva förändringen.

4.3.4 Vägtrafik

Enligt Transportstyrelsens instruktion ska tillsyn, i enlighet med de föreskrifter som gäller för varje område, utövas inom vägtransportsystemet.

Tillsynen inom vägtrafikområdet är uppdelad i normaltillsyn, marknadskontroll och marknadsövervakning. Valet av tillsynsobjekt styrs i vissa fall av regler om viss periodicitet, medan det i andra fall är riskbaserat. Inom tillsynsområdet sker

ett omfattande utvecklingsarbete. Ett tillsynsprojekt inom vägtrafikområdet har tagit fram enhetliga begrepp för tillsyn, beskrivit gemensamma förutsättningar för tillsyn och principer för en gemensam tillsynsprocess. Inom respektive sakområde har nya tillsynsområden etablerats, nya rutiner och stödsystem tagits fram, bland annat för uppföljning, statistikuttag och fakturahantering.

Inom fordonsområdet har fortlöpande kontroller av produktionsöverensstämmelse skett vid 19 (31) företag. Vid 11 (14) av företagen identifierades avvikelser av administrativ karaktär, vilka avhjälpes efter påpekande. Skillnaden i antalet kontroller mellan 2009 och 2010 förklaras av att företagens typgodkännanden ser olika ut. Tillsynen görs med 1,5 eller 3 års mellanrum beroende på typgodkännande.

Produktsäkerhetskontroller har skett utifrån 220 (271) anmälda brister. Samtliga brister har rapporterats åtgärdade. Inom produktsäkerhetsområdet har även en marknadskontroll genomförts i samverkan med Råd & Rön avseende cyklars säkerhet. 11 cyklar testades, varav 6 fick anmärkningar. Samtliga brister har avhjälpes.

Inom vägtrafik har ny verksamhet från länsstyrelserna tillkommit, vilket medför ökat antal tillsyner. Under året har definitionen på marknadskontroll förändrats, vilket medför ett lägre antal genomförda tillsyner inom det området.

Tillsynen inom förarutbildningsområdet har stärkts under året, dels genom nyrekryteringar, dels med nya rutiner kring tillsynsbesöken. Tillsynen av olika utbildarkategorier har lett till både återkallelser av tillstånd, varningar och krav på åtgärdsprogram. Den grupp som prioriterades under året har varit mopedutbildare och det är också den grupp som fortsatt får flest anmärkningar vid tillsyn.

Tillsynen inom yrkestrafikområdet består normalt av en så kallad femårskontroll, som görs av samtliga registrerade yrkestrafikföretag. Under året har emellertid tillsynen huvudsakligen skett i samband med att företag gjort fordonsanmälan eller andra utökningar av verksamheten. Den främsta anledningen till detta är resursbrist under verksamhetsövergången.

Marknadskontrollaktiviteter har även genomförts av motorfordons avgasrening och av motorbränslens kvalitet. Motorbränslens kvalitet har kontrollerats genom prover utförda av Svenska Petroleum Institutet (SPI). Avgasreningssystemen på 84 (75) fordon har kontrollerats. Resultaten har rapporterats till EU-kommissionen. En marknadskontroll har genomförts beträffande avgaser och buller från mobila maskiner.

4.4 Registerhållning

Registerhållning omfattar register som lämnar uppgifter om framförallt infrastrukturhållare, förare, och fordon. Syftet med registerhållningen varierar något mellan trafikslagen, men kan i huvudsak sägas omfatta områden som nationalitet, identifikationsuppgifter, ägare och eventuella säkerheter eller inteckningar i samband med krediter.

Det i särklass mest omfattande registret inom Transportstyrelsen är vägtrafikregistret. Registret omfattar cirka 10 miljoner fordon och drygt 6 miljoner förare. Antalet transaktioner som sker mot registret från handläggare inom Transportsty-

relsen, handläggare på andra myndigheter och allmänheten är mycket stort. Vägtrafikregistret behöver vara tillgängligt under hela dygnet under årets samtliga dagar, vilket ställer mycket höga krav på bland annat registrets driftsäkerhet.

Övriga trafikslags register är vid en jämförelse med vägtrafikregistret mer begränsade till sin omfattning. Det gäller såväl antalet hanterade objekt som antalet ställda transaktioner.

Registerhållningen utgår från de transportpolitiska målen och då särskilt ambitionen kring ett tillgängligt transportsystem.

Tabell 4. Registerhållning 2009-2010

Trafikslag	Antal timmar bokförda på registerverksamhet		Total kostnad (tkr)	
	2009	2010	2009	2010
Järnväg	2 824	1 506	2 112	1 966
Luffart	4 632	5 127	5 654	3 753
Sjöfart	13 331	11 015	10 146	10 775
Vägtrafik	22 013	21 959	36 584	44 355
Trafikregistret *	638 971	604 289	1 082 934	1 052 482
Summa	681 771	643 896	1 137 430	1 113 331

* Trafikregistret: Trafikregistrets uppgifter särredovisas på grund av dess storlek.

4.4.1 Järnväg

Merparten av Sveriges järnvägsfordon registrerades med 12-siffriga fordonsnummer i Transportstyrelsens fordonsregister under 2010.

Under året har ett register för förarbevis utvecklats. Anpassningar av befintligt tillståndsregister har gjorts för att möjliggöra ansökan av tillstånd för läkare, psykologer, utbildningsanordnare och examinatorer.

Skillnader i bokförda timmar för fordonsregister för järnväg beror främst på att fordonsregistret övergick i förvaltningsfas under 2009 vilket inledningsvis medförde ett högt resursbehov, bland annat för den migrering som genomfördes.

4.4.2 Luftfart

I samband med att den nya luftfartslagen trädde i kraft krävs inte längre att ett luftfartyg måste vara luftvärdigt för att kunna registreras.

Antalet ärenden i luftfartygs- och inskrivningsregistren var under året 924 (747). Under året registrerades 139 (123) luftfartyg medan 148 (113) luftfartyg avregistrerades, vilket innebär att antalet luftfartyg i Sverige minskar något. Den 31 december 2010 fanns totalt 3 153 (3 178) luftfartyg registrerade på svenskt register.

4.4.3 Sjöfart

Ett av huvudsyftena med fartygsregistret är att bekräfta att ett fartyg är svenskt och offentliggöra information om svenska fartygs identifikationsuppgifter, ägare och inteckningar (lån). Totalt finns 13 287 fartyg registrerade i fartygsregistret. År 2010 registrerades 437 (447) fartyg och 342 (305) fartyg avregistrerades. Totalt hanterades 5 903 (6 017) ärenden av sjöfartsregistret, vilket är i nivå med föregå-

ende år. Kopplat till det funktionsmålet tillgänglighet genomfördes under 2010 en förstudie om ett nytt fartygsregistersystem. Det befintliga systemet är utvecklat av Sjöfartsverket och uppfyller inte krav på stabilitet och användarvänlighet. I samband med förstudien inleddes också en utredning om möjligheterna till integration av sjöfarts- och luftfartsregistren.

4.4.4 Vägtrafik

Trafikregistret

Transportstyrelsens uppdrag är att förvalta och utveckla vägtrafikregistret och tjänster relaterade till registret. Vägtrafikregistret är ett nationellt, offentligt registersystem för kontroll av fordon, förare och yrkesmässig trafik på väg. Verksamheten är i sin helhet författningsreglerad, vilket resulterar i en omfattande myndighetsutövning. Myndighetsutövningen sker i huvudsak genom automatiserade, maskinella förfaranden, men även på traditionellt sätt genom särskilt beredda beslutsärenden. Myndigheten har en omfattande direktkontakt med medborgare och näringsliv. År 2010 hade Transportstyrelsens kundtjänster 1 362 554 (1 549 258) telefonsamtal relaterade till vägtrafikregistret.

Konjunkturuppgången blev inom fordonsområdet både snabbare och större än prognostiserat, vilket medförde större volymer än förväntat. Ökningen i nybilsförsäljningen påverkar "Nyregistrering av fordon", "Tillhandahållna registrerings skyltar", totalt antal "Registerförda fordon" och "Ågarbyten under året". Konjunkturuppgången har även medfört ökat antal "Direktimporterade fordon". Förändring i antalet "Tillverkade körkort" varierade mellan åren pga. 10-års utbyte av körkort, se tabell 5.

Under året har Transportstyrelsen fortsatt att utveckla stödsystem i samband med omreglering av besiktningsverksamheten i syfte att nya aktörer ska kunna ansluta sig mot vägtrafikregistret. En ny besiktningsaktör har anslutits. Under året har myndigheten även arbetat med utveckling av stödsystem i samband med det kommande övertagandet av tillsyn av yrkestrafikens kör- och vilotider från polisen.

Arbetet med att utveckla och anpassa stödsystem för körkortsverksamheten har fortsatt under 2010.

Tabell 5. Slutvolymen inom Trafikregistret 2008-2010

Område	Slutvolym, antal	2008	2009	2010
Vägtrafikregister	Registerförda fordon*	9 747 073	9 819 575	10 058 788
	Körkortshavare**	5 901 452	6 123 439	6 170 551
	Ägarbyten under året	2 912 000	2 787 000	3 122 305
	Nyregistrerade fordon	446 730	353 767	442 997
	Avregistrerade fordon	224 000	221 000	265 279
Ursprungskontroll	Direktimporterade fordon	27 425	18 195	22 247
Registreringsskylt	Tillhandahållna registrerings- skyltar***	1 026 389	810 387	1 055 681
Dubblett registreringsbevis	Tillhandahållna dubletter av registreringsbevis, del 1 och 2	515 771	502 615	493 218
Yrkestrafikregister	Yrkestrafiktillstånd	29 942	29 476	29 374
	Registrerade fordon i yrkestrafik	140 883	140 091	144 033
Behörighetshandlingar	Tillverkade körkort	635 122	681 156	662 601
Färdskrivarkort	Utfärdade färdskrivarkort	36 543	30 345	29 689

*Registerförda fordon består av fordon i trafik, avställda fordon och avregistrerade fordon.

**Exklusive traktorkort.

***Exklusive personliga skyltar.

Transportstyrelsen ansvarar för att fordonskatt, vägavgifter och trängselskatt betalas in till staten. Myndigheten ansvarar även för drift av trängselskattens betalstationer i Stockholm. Från och med den 1 januari 2011 är inriktningen att Trafikverket ska ta över ansvaret för driften av betalstationerna. Transportstyrelsen svarar för förvaltning och drift av övriga delar av trängselskattesystemet. Under året påbörjades arbete med att utveckla organisation och stödsystem för trängselskatt i Göteborg, som inleddes den 1 januari 2013. Arbetet bedrivs i samarbete med Trafikverket.

Transportstyrelsen har under året administrerat utbetalning av miljöbilspremie på uppdrag från regeringen. Den sista miljöbilspremie utbetalades i oktober 2010.

Tabell 6. Slutvolymen inom Trafikregistret 2008-2010

Område	Slutvolym, antal	2008	2009	2010
Miljöbilspremie	Utbetalade miljöbilspremier	32 223	34 932	4 148
Fordonsskatt	Debitering fordonsskatt*	6 692 455	6 974 464	7 065 241
Vägavgift	Debitering vägavgift	64 782	66 024	65 130
Trängselskatt	Debitering trängselskatt**	14 816 700	4 956 708	5 055 236
Kontrollavgift avgasrening	Debitering kontrollavgift avgasrening	290 033	229 464	336 709

*Avser debiteringar i ordinarie uppbördsperiod, exkluderad enskilda debiteringar under året som följd av påställning mm.

** Augusti 2008 infördes ett samlat skattebeslut per månad istället för ett dagligt, vilket leder till lägre antal skattebeslut för följande år.

Transportstyrelsen utför uppdragsverksamhet åt medborgare, näringsliv och offentlig verksamhet. Exempel på detta är försäljning av information, administration av felparkeringsavgifter och utfärdande av personliga registreringsskyltar. Priset vid försäljning av information har sänkts under året och ytterligare prissänkning kommer att ske under år 2011. Debiteringen av felparkeringsavgifter låg på ungefär samma nivå under 2009 och 2010 och uppgick till 1 369 398 stycken under 2010 (1 335 187). Antal utfärdade personliga skyltar uppgick till 2 365 under år

2010 (2 395). Se vidare avsnitt 10 för ekonomisk redovisning av uppdragsverksamheten.

Vägtrafik

Från och med 2003 rapporterar samtliga 21 polismyndigheter i STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Under 2010 registrerade polisen 16 840 (18 541) olyckor. Totalt finns därmed 147 235 polisrapporter i STRADA inrapporterade sedan 2003. Även akutsjukhus registrerar in skadefall i STRADA. Under året har 55 av landets akutsjukhus rapporterat in 38 466 (34 574) skadefall till STRADA. Det innebär att STRADA sammanlagt innehåller 225 674 skadefall som sjukvården registrerat sedan 2003. Under 2010 har 4 nya akutsjukhus börjat med inregistreringar i STRADA och därmed registrerar 82 procent av landets 67 akutsjukhus till databasen. Dessutom har Transportstyrelsen en överenskommelse med ytterligare 6 sjukhus om att påbörja registrering under 2011. Det innebär att minst 91 procent av sjukhusen kommer att registrera under 2011. Målet är att samtliga akutsjukhus registrerar i STRADA år 2012.

Under 2010 har mycket tid lagts på att vidareutveckla STRADA. Databasen och dess tillhörande programvaror har migrerats till Transportstyrelsens egen IT-miljö. Polis och sjukvård kan nu registrera via internet och förbättringar har gjorts av den uttagswebb som används för analyser. Under april månad levererades underlag för officiell vägtrafikolycksstatistik till Trafikanalys. Uppgifter från STRADA levereras månatligen till IRTAD (International Road Traffic and Accident Database) och CARE (Community database on Accident on Roads in Europe).

Upprättandet av en rikstäckande databas för trafikföreskrifter (RDT), enligt uppdraget om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter, har fortsatt även under 2010. Förordningen (2007:231) berör de myndigheter som meddelar trafikföreskrifter. Föreskrifterna kommer att kungöras genom att de publiceras på en särskild webbplats – Svensk trafikföreskriftssamling, www.stfs.se – som är en separat del av RDT. Syftet med RDT-verksamheten är att göra hanteringen av trafikföreskrifterna effektivare, att förbättra rättssäkerheten och att ge trafikanterna bättre service. Samtliga lokala trafikföreskrifter skulle enligt det ursprungliga beslutet ha varit publicerade på den särskilda webbplatsen senast den 1 juli 2010 för att de ska vara gällande, men regeringen förlängde tiden till den 31 december 2010. Den 1 juli 2010 hade 113 528 trafikföreskrifter publicerats i STFS, vilket utgjorde 74 procent av det uppskattade totala antalet som är cirka 154 000. Antalet publicerade trafikföreskrifter den 1 januari 2011 var 148 560 (14 528), det vill säga 96 procent av det uppskattade totala antalet.

4.5 Transportstyrelsens sektoransvar för civil luftfart

Från den 1 april 2010 tog Trafikverket över verksamhet från Transportstyrelsen avseende långsiktig infrastrukturplanering, driftbidrag, TEN (transeuropeiska transportnätet), investeringsbidrag till ickestatliga flygplatser och riksintressen för luftfarten.

4.6 Luftburna sjuktransporter – Svenska Nationella Ambulansflyget

Transportstyrelsen ska enligt instruktionen upprätthålla en beredskap för att, i samråd med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) och Socialsty-

relsen, besluta om och genomföra luftburna sjuktransporter nationellt, vid händelser där samhällets ordinarie resurser för sjuktransporter inte är tillräckliga samt internationellt för att bistå vid hemtagning av personer som drabbats av katastrofer utomlands, vid civil och militär krishantering samt vid andra humanitära insatser.

Transportstyrelsen har under året haft ansvaret för att upprätthålla en beredskap för att besluta om och genomföra flygningar med Svenska nationella ambulansflyget (SNAM). För att upprätthålla och vidareutveckla kompetens och system inom ansvarsområdet genomförde Transportstyrelsen en utbildning samt en flygande övning.

I november samövade SNAM för första gången med Försvarsmakten och Nordic Battle Group, vilka genomförde sin slutövning. Övningar syftar till att upprätthålla den medicinska personalens kompetens samt förmåga till god samverkan med övriga inblandade. Nordic Battle Group är en del av EU:s militära styrkor, vilka består av två enheter per halvår. Sverige var under första halvåret ansvarigt för en av dessa snabbinsatsstyrkor om 1 600 soldater. Scenariot för övningen var att NBG hade drabbats av ett större skadeutfall i truppen, vilka behövde transporteras hem till Sverige för fortsatt vård. Utifrån den utvärdering som gjordes kan konstateras att deltagarna inom sjukvårdskedjan och Försvarsmakten har fått ett bra utbyte. De olika delmålen uppfylldes.

SNAM har enligt regeringsbeslut förts över till MSB från och med den 1 januari 2011 med syftet att förstärka och samla den nationella operativa krisberedskapen inom en myndighet. Under året som gick förbereddes överlämningen.

ETT KLIMATEFFEKTIVT TRANSPORTSYSTEM

Transportstyrelsens arbete med ett klimateffektivt transportsystem syftar primärt till att bidra till att uppfylla det transportpolitiska hänsynsmålet säkerhet, miljö och hälsa. Genom föreskrifter påverkas emellertid även funktionsmålet tillgänglighet.

Transportstyrelsen deltar i det internationella klimatarbetet för de olika trafikslagen. Inom ramen för International Maritime Organization, IMO⁹, arbetar Transportstyrelsen med att utveckla ett flertal åtgärder för att reducera utsläppen av växthusgaser från fartyg, däribland ett index för att beräkna energieffektivitet, en operativ energieffektivitetsindikator samt ekonomiska styrmedel. Detta regelpaket är ännu inte färdigförhandlat men det kommer att innebära ett samlat grepp för regleringen av växthusgasutsläpp för sjöfartssektorn.

Stigande råoljepriser, nya regler om svavelhalt i marina bränslen och en ökad miljömedvetenhet hos branschaktörer är bidragande orsaker till att nya lösningar för framdrivning av fartyg har börjat växa fram. Inom IMO deltar Transportstyrelsen i arbetet med att ta fram ett regelverk som bereder väg för gasdrivna fartyg, IGF-koden (International Code of Safety for Gas-fuelled Ships). Arbetet beräknas vara färdigt 2012 och Transportstyrelsen har framgångsrikt arbetat för en utökning av kodens tillämpningsområde för att främja utvecklingen av fler alternativ för framdrivning.

Transportstyrelsen har inom ramen för ett regeringsuppdrag lämnat förslag på författningsändringar som gör det möjligt för behöriga myndigheter att reservera laddplatser på allmän plats för elbilar och laddhybridbilar.

Under 2010 uppdaterades kursplanen till den introduktionsutbildning för förarprov (behörighet B, för bil) som är obligatorisk vid privat övningskörning med sparsamt körsätt och andra miljöaspekter. Enligt beräkningar skulle den ackumulerade klimatnyttan med en i bästa fall 4-procentig effekt innebära en bestående minskning av koldioxid (CO₂) på 11 810 ton.

Transportstyrelsen har lämnat författningsförslag kring implementeringen av den ändring som skett avseende bränslekvalitetsdirektivet (98/70). Ändringsdirektivet medger en högre inblandning av biodiesel (7 procent FAME¹⁰) i diesel och en högre andel etanol (10 procent) i bensen. Ändringen ställer också krav på drivmedelsleverantörer att ur ett livscykelperspektiv minska sina växthusgasutsläpp med 6 procent till år 2020.

Transportstyrelsen deltar i Europarådets arbetsgrupp för teknisk harmonisering av motorfordon, där man för motorcyklarnas körcykel¹¹ har arbetat fram ett underlag

⁹ IMO är ett internationellt forum mellan dess medlemsstater för att utveckla och upprätthålla regelverk för sjöfart inom framförallt sjösäkerhet och marina föroreningar från fartyg. Arbetet bedrivs i IMO:s olika kommittéer. Miljöfrågor behandlas i Kommittén för skydd av den marina miljön (MEPC) och säkerhetsfrågor i Sjösäkerhetskommittén (MSC).

¹⁰ FAME: Fatty Acid Methyl Ester är en biodieselskomponent.

¹¹ Körcykel: standardiserad mätmetod som används för att jämföra fordons bränsleförbrukning och utsläpp.

för beslut om att införa CO₂-mätningar vid typgodkännanden. Detta ligger i linje med regeringens mål om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 inom vägtrafiken och därför är det viktigt att även införa en mätmetod för CO₂-utsläppen för två- och trehjuliga motorfordon. När en mätmetod finns framtagen finns möjligheten att ställa krav på dessa fordons utsläpp.

Transportstyrelsen har inom FN-organet ECE (Economic Commission for Europe) deltagit i arbetet med att utarbeta och införa gränsvärden för däcksrullmotstånd samt medverkat i utarbetandet av tekniska regler kring automatiserad lufttrycksvarnare för däck. Sverige har varit aktiva i frågan om vilket system som ska godkännas för övervakningen. Beträffande säkerhetsarbetet kring elbilar har Transportstyrelsen medverkat till att uppdatera ECE reglemente 100 med obligatoriska säkerhetskrav. Transportstyrelsen har även deltagit i arbetet med att möjliggöra typgodkännande av tunga fordon som drivs med så kallad dual fuel-teknik, som är en kombination av diesel och metangas. För att gynna utvecklingen vad gäller fordon som drivs med tekniken har Transportstyrelsen utfärdat ett tjugotal dispenser för tunga fordon. Idag finns ingen lagstiftning för typgodkännande av dessa fordon.

Vid ett möte med miljökommittén inom International Civil Aviation Organization, ICAO¹², i februari 2010, där Sverige genom Transportstyrelsen är medlem, enades man i flera viktiga frågor. Man enades till exempel om att från och med 2014 skärpa de globala normerna för jetmotorers utsläpp av kväveoxider (NO_x) från flyget med 15 procent jämfört med dagens normer. Vid mötet beslutades även ett arbetsprogram i syfte att bland annat utveckla en CO₂-standard för nyproduktion av luftfartyg. Målsättningen är att nå en färdig standard år 2013. Dessutom ska certifieringsspecifikationer för partiklar utvecklas till år 2013, och dessa ska därefter utvecklas till en färdig standard. Vidare enades man om att publicera tre rapporter som tagits fram inom arbetsgruppen för marknadsbaserade styrmedel under svenskt ordförandeskap som avslutades under februari 2010. Transportstyrelsens deltagande var framgångsrikt och resultatet motsvarade de ambitioner som myndigheten formulerat. En effektiv europeisk samverkan både före och under mötet bidrog till resultatet. Från europeisk sida lyckades man motverka antagandet av en överoptimistisk tidplan som riskerade att leda till bristfälliga koldioxidnormer och man nådde framgång även avseende arbetsprogrammet för flygbuller.

Vid ICAO:s generalförsamlingsmöte hösten 2010 beslutades i en miljöresolution att ett kollektivt utsläppsmål sätts för det internationella flyget i form av ett tak för utsläppen av CO₂ år 2020, samtidigt som stater eller regioner såsom EU kan gå längre i sina ambitioner. Därutöver eftersträvar man två procents årlig genomsnittlig förbättring av bränsloeffektiviteten hos den globala flygplansflottan. Transportstyrelsen deltog aktivt i beredningen av miljöresolutionen och företrädde Sverige på generalförsamlingsmötet. Mer information om generalförsamlingsmötet finns i avsnitt 5, Internationellt arbete.

¹² The International Civil Aviation Organization (ICAO) bildades för drygt 60 år sedan och har som uppgift att utveckla principer och tekniker samt att gynna planläggning och utveckling av internationell civil luftfart. De standarder, rekommendationer och procedurer som organisationen tar fram implementeras i Sverige genom luftfartslagen, luftfartsförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter. Standarderna införs i Europa även genom EU:s förordningar och EASA:s rekommendationer.

Transportstyrelsen har ett löpande samarbete med Naturvårdsverket om flygföretagens deltagande i EU:s system för handel med utsläppsrätter för CO₂. Samarbetet 2010 gällde bland annat information till flygoperatörerna om deras förpliktelser, frågan om regler för verksamhetsförbud på EU-nivå, utarbetande av ett europeiskt verktyg för uppföljning av utsläppsrapporter, användande av biobränslen, samt frågor i ett europeiskt samarbetsforum om efterlevnad och tillsyn.

Transportstyrelsen har deltagit i ett projekt som rör alternativa bränslen för sjöfarten. Projektet är ett samarbete mellan tillverkaren Wärtsilä, rederiet Wallenius, klassificeringssällskapen Lloyd's Register och Det Norske Veritas samt Universitetet i Genua. Målet med projektet är att en bränslecell ska kunna användas som kraftkälla i stället för fartygens hjälpmotorer. Det skulle leda till betydligt lägre utsläpp av svaveloxid (SO_x), NO_x, CO₂ och partiklar och dessutom vara en förnybar energikälla.

Transportstyrelsen medverkar även i arbetet med ruttåtgärder (routeing measures) som tar stor hänsyn till att den väg fartygen ska färdas blir så kort som möjligt och att åtgärden påverkar det naturliga trafikmönstret så lite som möjligt. Några exempel på åtgärder som Transportstyrelsen medverkat till är rekommenderande trafiksepareringssystem "In Bornholmsgat" och trafikseparering och djupvattenrutt i Ålands hav.

Transportstyrelsen deltar också i samarbete med fordonsindustri, skogsindustri, transportindustri, andra myndigheter och forskningsinstitut i försöksverksamhet med långa och tunga virkestransporter. Specialbyggda modulsystem med lastbils- och släpmoduler beräknas kunna minska CO₂-utsläppen med cirka 20 procent räknat per tonkilometer transporterat virke.

Alternativa förnybara bränslen för flyget ses som en viktig del i ambitionen att minska flygets klimatpåverkan. Transportstyrelsen deltog i juni 2010 på ett europeiskt arbetsmöte om hållbara alternativa bränslen för flyget. Syftet var att identifiera initiativ från stater eller industri rörande hållbara alternativa bränslen för flyget samt identifiera kunskapsluckor eller möjliga samarbetsområden mellan staterna. Mötet resulterade i att ett europeiskt forum etablerades för hållbara alternativa flygbränslen, där ett första steg blir att ta fram en gemensam strategi samt identifiera europeiska prioriteringar inom området.

6

INTERNATIONELLT ARBETE

Inom samtliga trafikslag finns ett betydande inslag av internationell påverkan, där Transportstyrelsen aktivt bidrar i det internationella regelarbetet. Arbetet fokuseras framför allt på att regeringens intressen ska tillvaratas och att regelutvecklingen internationellt därmed även ska bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. En annan viktig aspekt i arbetet är även att verka för att utarbetade internationella regler ska vara kostnadseffektiva och enkla för medborgare och företag. I det internationella arbetet sker också ett betydande informationsutbyte och viktig kunskapsöverföring.

6.1

Järnväg

En stor utmaning för järnvägssektorn är att hålla samman reglerna till en helhet, så att inte säkerhets-, driftkompatibilitets- och marknadsfrågor utvecklas var för sig och skapar lösningar som inte gynnar helheten. När det gäller marknadsöppningen driver Sverige en tydligt marknadsliberal linje för järnvägens utveckling, medan flertalet andra medlemsstater agerar för ett organisatoriskt sammanhållet järnvägs-system. Avregleringen ställer höga krav på marknadsbevakning. Sverige har i väsentliga delar fått stöd för sin linje i den europeiska reglering av järnvägsmarknaden, nu senast i kommissionens omarbetning av första järnvägspaketet, där kraven på medlemsstaternas regleringsfunktion i huvudsak föreslås i linje med den svenska modellen.

I fråga om tekniska specifikationer för driftkompatibilitet har Transportstyrelsen främst drivit frågan om hänsyn till nordiskt klimat. De tekniska systemen måste fungera i snö och kyla. I de fall där hänsyn till nordiskt klimat leder till samhälls-ekonomiskt orimliga konsekvenser i ett europeiskt perspektiv, har myndigheten fått acceptera att särskilda trafikeringsregler behöver införas i Sverige och andra nordiska länder. Designkraven tar inte fullt ut hänsyn till nordiska klimatförhållanden, vilket medför säkerhetsrisker. Under de senaste åren har EU, med delaktighet från Transportstyrelsen, utvecklat regler för underhållsansvarig enhet för godsvagnar. Här har den svenska linjen varit att alla företag som uppfyller de funktionella kraven för underhållsansvarig enhet, också ska kunna godkännas som sådan. Den svenska linjen i denna fråga har fått fullt genomslag i nu fastställda europeiska regler för underhållsansvarig enhet.

Transportstyrelsen har deltagit i det internationella regelutvecklingsarbetet genom Europeiska järnvägsbyråns (ERA¹³) olika arbetsgrupper för driftkompatibilitet och säkerhet. Grupper som är aktiva är till exempel ackreditering av utbildningscentrum, certifiering av verkstäder, underhåll av godsvagnar och korsacceptans av fordon. Järnvägsbyrån har utarbetat förslag på tekniska specifikationer och förordningar som så småningom kommer upp för omröstning i kommittén för driftkompatibilitet och säkerhet (RISC). Kommittén har haft fyra möten under året och har bland annat röstat igenom nya eller ändrade tekniska driftspecifikationer för lok och passagerarfordon, drift och trafikledning samt buller. Vidare har det utvecklats nya och reviderade gemensamma säkerhetsmetoder för riskvärdering och riskbedömning, bedömning av ansökan om säkerhetsintyg respektive säkerhets-

¹³ ERA: Utvecklar, föreslår och beslutar om säkerhetsmål, säkerhetsmetoder och tekniska standarder som ska gälla i hela Europa.

tillstånd samt gemensamma säkerhetsmål. Det har även fattats beslut om en gemensam specifikation för nationella fordonregister. EU:s strategi för järnvägens utveckling är i väsentliga avseenden likartad med den svenska strategin, som Sverige ofta ligger steget före att införa. Det medför att svenska erfarenheter ger värdefullt stöd i EU-arbetet och att Transportstyrelsen ofta möter stor lyhördhet och intresse för svenska synpunkter.

6.2

Luftfart

Under perioden 28 september – 8 oktober höll ICAO sin 37:e generalförsamling. Den avgjort största och svåraste frågan under generalförsamlingen rörde flygets klimatpåverkan. En första överenskommelse på sektornivå för att begränsa klimatpåverkan från internationell luftfart togs på ICAO:s generalförsamlingsmöte.

Uppgårelsen, med ett krav på stabilisering av utsläpp av koldioxid från flyget, betraktas av EU-kommissionen som ett genombrott i klimatfrågan när det gäller luftfart. Det finns dock en rad invändningar om detaljer från europeisk sida och man anser att klimatmålen är otillräckliga. Överenskommelsen ersätter en resolution som Sverige tillsammans med övriga Europa hade reserverat sig mot tre år tidigare eftersom den gick emot att införliva flygbolag från andra stater i ett handelssystem för utsläppsrätter. I 2010 års överenskommelse erkänns införandet av handel med utsläppsrätter för internationellt flyg enligt vissa vägledande principer, vilket underlättar genomförandet av EU:s handelssystem för flyget gentemot länder utanför EU. Uppgårelsen innebär vidare att ett kollektivt utsläppsmål sätts i form av ett tak på utsläppen av koldioxid år 2020 samtidigt som stater eller regioner kan gå längre i sina ambitioner. Därutöver ska man eftersträva två procents årlig genomsnittlig förbättring av bränsleeffektiviteten hos den globala flygplanflottan. Staterna uppmanas att till ICAO lämna in handlingsplaner som innehåller åtgärder för att begränsa flygets klimatpåverkan. Överenskommelsen innehåller ett medgivande av att länder som har mycket små utsläpp från internationellt flyg undantas från åtaganden i ICAO:s klimatresolution. Vidare har en överenskommelse nåtts när det gäller innehållet i en resolution för övriga miljöfrågor, som motsvarade svenska och övriga europeiska länders ambitioner. Det gäller begränsning av flygbuller, lokal miljöpåverkan från utsläpp inklusive ICAO:s arbete med normer för luftfartygs bulleremissioner samt normer för utsläpp av kväveoxider, koldioxid och partiklar.

Under generalförsamlingen antogs också en ny deklARATION på luftfartsskyddsområdet (Declaration on Aviation Security), där man bland annat uppmanar medlemsländerna att utbyta information och bedriva tekniskt samarbete. Vidare beslutade generalförsamlingen att det skulle tas fram en ny bilaga till Chicago-konventionen om Safety Management, State Safety Programme and Regional Safety Programme. Det kommer att leda till förtydliganden av dessa koncept, som idag är inarbetade i de övriga annexen till konventionen, och framför allt kommer det att tydliggöra hur viktiga dessa koncept är för den framtida säkerhetsutvecklingen.

Inom luftfartsskyddsområdet har arbetet inom EU resulterat i en överenskommelse om så kallad one-stop-security med USA som ska gälla från och med april 2011. Överenskommelsen innebär att passagerare och bagage som anländer från USA inte behöver gå igenom en förnyad säkerhetskontroll vid transfer på flygplatser inom EU. One-stop-security är en viktig fråga för flygföretagen och passa-

gerarna och Sverige har en positiv ställning till sådana initiativ. När det gäller one-stop-security med USA har det dock inte någon stor påverkan på svenska flygplatser eftersom det endast är Arlanda som berörs i dagsläget, som enda flygplats med direktflyg till USA. Arlanda är dessutom ingen stor transferflygplats för USA-resenärer. I detta avseende har beslutet en betydligt större betydelse för de stora transferflygplatserna ute i Europa och de passagerarflöden som passerar där.

Vidare har två händelser haft stor påverkan på arbetet inom luftfartsskyddsområdet, dels incidenten med den så kallade kalsongbombaren i Detroit på juldagen 2009, dels upptäckten av explosiva anordningar i två fraktförsändelser på väg från Jemen till USA i november. Händelsen med bombaren medförde, som en direkt följd, krav på utökade säkerhetsåtgärder för flygningar till USA. Den innebar även att diskussionen om nya metoder och då i första hand säkerhetsskannrar tog fart. Den andra händelsen, som berörde frakt, fick stor uppmärksamhet och den påvisade också brister i säkerhetsåtgärder för frakt i första hand från vissa länder i tredje land. Förutom omedelbara åtgärder och extrainsatta möten med medlemsländerna tillsattes en arbetsgrupp som bestod av ansvarig kommissionär för transport respektive inrikes frågor, kommissionen och det belgiska EU-ordförandeskapet. Gruppen utarbetade en rapport som också innehåller en omfattande handlingsplan med åtgärder inom olika områden. Framtagandet av handlingsplanen har redan haft stor påverkan på Transportstyrelsens verksamhet, både på regelarbetet och på verksamhetskontrollen, och kommer fortsatt att utgöra en väsentlig del av arbetet under 2011.

På flygplatsområdet har deltagandet i det internationella regelarbetet (i EASA formal rule making group) intensifierats under 2010 genom att Transportstyrelsen medverkar i två arbetsgrupper. Deltagandets omfattning är i nivå med de största europeiska ländernas, vilket kan ses som ett erkännande av Sveriges status i dessa frågor. Transportstyrelsen har därutöver representerat Sverige genom ett ordinarie medlemskap i ICAO/CAEP¹⁴ där myndigheten har arbetat för att synkronisera Nordens och Europas uppfattningar i miljöfrågorna. Därigenom har myndigheten bidragit till att ICAO har kunnat utverka en gemensam målsättning för luftfartens miljöarbete kommande år för samtliga medlemsländer .

6.3 Sjöfart

I flera av de frågor som är prioriterade inom trafikslaget sjöfart har de uppsatta målen i det internationella arbetet nåtts under året. Transportstyrelsen har bland annat drivit frågor om införande av målbaserade regler i IMO och bindande internationella regler om säkerhetsbesättning på fartyg. Transportstyrelsen har drivit linjen att det behövs en övergripande analys av vilken säkerhet som ska uppnås och vilka funktionella krav som ska ställas i stället för att man fortsätter utveckla detaljföreskrivande krav som blir alltmer komplexa och som i praktiken riskerar att hämma utvecklingen. Antagandet av målbaserade regler utgör grunden för ett helt nytt sätt att skriva regler och är också IMO:s första försök att reglera ett område som tidigare legat utanför sjöfartsmyndigheternas kontroll och uteslutande hanterats av de så kallade klassificeringssällskapen.

Både svenska och internationella undersökningar har visat på en ökad risk för olyckor som beror på trötthet i samband med små besättningar. Transportstyrelsen

¹⁴ Committee on Aviation Environmental Protection.

har arbetat för antagande av internationella regler som föreskriver att bemanningen av fartyg ska fastställas enligt ett förfarande och till en storlek som innebär att det säkerställs att den enskilda besättningsmannen ges möjlighet till tillräcklig vila och inte, på grund av sitt arbetsschema, riskerar att utsättas för övertrötthet. Myn-digheten har också prioriterat arbetet med att revidera STCW-konventionen¹⁵ som innehåller internationella minimikrav på utbildning av sjöpersonal och vakthållning, ett arbete som slutfördes i och med antagandet den reviderade konventionen.

Tillsammans med Danmark och Australien har Sverige, genom Transportstyrelsen, lagt fram ett förslag till IMO:s råd om att minska de administrativa bördorna i IMO:s regelverk. Rådet fattade under hösten ett principbeslut om att utarbeta ett verktyg för att systematiskt reducera de administrativa bördorna i regelverket och har tillsatt en korrespondensgrupp för att driva frågan vidare.

Viktiga frågor för Transportstyrelsen har även varit bestämmelser som rör trafikseparering, obligatorisk fartygsrapportering, riktlinjer för öppethållande av vattentäta dörrar på ro-ropassagerarfartyg, en kod för timmerlaster och reviderade riktlinjer för tillträde till stängda utrymmen (syrebrist) samt kompletterande regelverk gällande transporter med syrereducerande produkter i bulk. Dessa frågor har i IMO beslutats på ett positivt sätt för Sveriges del.

På miljöområdet, där sjöfartens miljöpåverkan är en starkt globalt prioriterad fråga, har Transportstyrelsen tillsammans med motsvarigheterna i övriga östersjöstater, drivit frågan om att Östersjön ska utses till specialområde enligt Annex IV i MARPOL¹⁶. Status som specialområde innebär att strängare regler gäller för utsläpp av toalettavfall från passagerarfartyg i området.

Transportstyrelsen har även deltagit i IMO:s intensiva arbete med att minska sjöfartens utsläpp av växthusgaser. IMO har kommit långt i arbetet med att utarbeta ett energieffektivt designindex för fartyg (EEDI eller Energy Efficiency Design Index) som är tänkt att göras tvingande genom ett tillägg i Annex VI i MARPOL¹⁷. Transportstyrelsen har särskilt bevakat att det index som beslutas är rättvist oberoende av fartygstyp och typ av trafik och inte missgynnar till exempel ro-rofartyg.

Slutligen kan nämnas att det prestigefyllda International Maritime Prize under IMO:s rådsmöte i november delades ut till före detta sjösäkerhetsdirektören, Johan Franson, för hans värdefulla bidrag till IMO:s arbete genom åren.

6.4

Vägtrafik

Transportstyrelsen har bidragit i arbetet för att skapa förutsättningar att genomföra 3:e körkortsdirektivet om körkortskontroll i trafiken, försvårande av förfalskning och underlättandet av kontroll av giltigheten i samband med utbyte av körkort vid flytt till annat EES-land. Utvecklingsarbetet fokuserar både på legala och tekniska lösningar. Bland annat håller en standard på att utvecklas för de chip som kommer

¹⁵ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978.

¹⁶ The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, Annex IV – Regulations for the Prevention of Pollution by Sewage from Ships.

¹⁷ Annex VI – Regulations for the Prevention of Air Pollutions from Ships.

att kunna appliceras på körkortshandlingen i syfte att stärka säkerhetsnivån hos handlingen. Det legala arbetet och arbetet med tekniska standarder för aktuell utrustning, kort etc. samordnas i syfte att uppnå hög effektivitet. Sveriges inställning har varit att utnyttja möjligheten att applicera chip. Ett system har också utvecklats för utbyte av körkortsinformation mellan myndigheterna i medlemsstaterna (RESPER), vilket är nödvändigt för att myndigheterna ska kunna genomföra de kontroller som stipuleras i direktivet.

Regelgivning pågår i syfte att förenkla och utveckla typgodkännandesystemet för jord- och skogsbrukstraktorer liksom för typgodkännande av två- eller trehjuliga motorfordon. Syftet är att uppnå samma typ av system och förenklingar som redan införts för bilar och släpvagnar till bilar.

Krav på harmonisering av de tekniska kraven vid godkännande av enstaka fordon har drivits av EU. Kraven gäller till exempel när en privatperson importerar fordon för eget bruk. I detta arbete har Sverige haft som mål att den inre marknaden ska skyddas från otillbörlig konkurrens, samtidigt som det ska vara förhållandevis enkelt för privatpersoner att importera fordon från tredje land. Sverige lyckades, med stöd av några andra medlemsstater, få igenom att de medlemsstater som redan har särskilda bestämmelser för import av enskilda fordon ska få fortsätta att tillämpa sina tidigare regler.

Transportstyrelsen har drivit den svenska linjen att harmonisera kör- och vilotider inom Europa. Under 2010 fattades en överenskommelse om sådana regler. Genom beslutet förbättras säkerheten på vägarna, samtidigt som enhetliga föreskrifter gäller för internationella vägtransporter i alla länder som ingår i större delen av Europa. De fastslagna reglerna innebär bl.a. att kontrollerna på vägen och hos företagen intensifieras.

Kommittén för Vägtransportpaketet beslutade om uppbyggnaden av ett elektroniskt register (ERRU) i november 2010. Registret innefattar bland annat två typer av meddelanden som ska kunna skickas mellan berörda myndigheter. Svartsmeddelanden är inkluderade i dessa standardiserade typer av meddelanden i syfte att viktig information snabbt ska kunna kommuniceras på ett säkert och skyddat sätt. Transportstyrelsen har aktivt bidragit i arbetet.

Transportstyrelsen har vidare bidragit med viktig kompetens i arbetet med en ISO-standard för trafiksäkerhet. Under året har sådana framsteg gjorts att ett första förslag till internationell standard förväntas finnas framme 2011.

Transportstyrelsen är aktiv i samarbetet mellan registreringsmyndigheterna på vägfordonsområdet, EReg (Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities), främst i arbetsgrupper om informationsutbyte mellan länderna, harmonisering av bestämmelser om registrering och registreringsbevis samt om körkortsfrågor. Transportstyrelsen representerar Sverige i EReg Advisory Group tillsammans med Storbritannien, Tyskland, Luxemburg, Estland och Nederländerna.

Under året har Transportstyrelsen beskrivit och drivit frågan om det system och de bestämmelser som Sverige har när det gäller ursprungskontroll, en verksamhet som Transportstyrelsen ansvarar för. Ursprungskontrollsystemet innebär kontroll

av dokument och fordon mot internationella register för att försvåra eller förhindra införsel av stulna fordon till Sverige och att förhindra att registrering sker. Transportstyrelsen är en av få registreringsmyndigheter i hela världen som har åtkomst till Interpols efterlysningssystem i Lyon för kontroller. Sverige och Transportstyrelsen anses som ett gott exempel, av kommissionen och av polisernas samarbetsorgan inom EU, för aktiviteten att försvåra eller förhindra registreringen av stulna fordon.

Eucaris (European Car and Driving License Information System) är ett initiativ till ett samarbete mellan nationella registreringsmyndigheter. Det är grundat i ett multilateralt avtal och är inriktat på informationsutbyte om registrering av fordon och körkort samt uppgifter om personer som äger fordon och har körkort. Vissa av artiklarna i fördraget om Eucaris strider mot den svenska grundlagen i form av offentlighetsprincipen. Transportstyrelsen har på regeringens uppdrag drivit frågan om att förändra dessa artiklar för att de inte ska strida mot den svenska grundlagen och för att avtalet därmed ska kunna undertecknas.

KOSTNADSEFFEKTIVA REGELVERK OCH RUTINER FÖR MEDBORGARE OCH FÖRETAG

Transportstyrelsens ska se till att de regelverk och rutiner som myndigheten disponerar över är kostnadseffektiva och enkla för medborgare och företag. Ett viktigt verktyg för att kunna åstadkomma detta är väl utarbetade konsekvensutredningar för nya och ändrade regler. Under 2009 påbörjades arbetet med att se till att myndigheten utreder ett regelförslags konsekvenser på ett ändamålsenligt sätt – allt för att myndigheten ska kunna avgöra vilka effekter ett regelförslag får och kunna fatta ett välgrundat beslut i frågan. Arbetet har fortsatt under 2010 genom utbildning av medarbetare som arbetar med regelgivning i såväl arbetet med konsekvensutredningar som i författningsarbetet generellt. Under 2010 beslutades även att myndigheten, från och med 2011 och under en 5-årsperiod, systematiskt ska gå igenom befintligt regelverk för att säkerställa att Transportstyrelsen har ändamålsenliga regler.

Eftersom regelgivning är något som hela tiden pågår inom myndighetens verksamhetsområde, är det naturligt att arbetet med regelförenklingar också behöver pågå kontinuerligt. Under 2010 har Transportstyrelsen fortsatt arbetet med att genomföra förenklingsförslag. Nedan följer några exempel:

- Enklare tillvägagångssätt för att ansöka om trafik tillstånd för järnvägsföretag genom framtagande av så kallade dynamiska blanketter.
- Hjälpmedel för utformning av utbildningsplaner för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.
- Genomarbetning av regelverket för flygplatser (BCL-F), vilket innebär borttagning av onödiga krav och färre detaljregler.
- Förbättrade handläggningsrutiner inom vägtrafikavdelningens fordonsenhet för en snabbare, effektivare och mer rättssäker handläggning.
- Förenklat tillvägagångssätt vid ansökan för dispenser avseende fordon inom vägtrafikområdet genom utarbetande av en ifyllningsbar ansökningsblankett som finns på Transportstyrelsens webbplats.
- Förenklad lastsäkringsmanual för transport av last till sjöss.
- Utökade möjligheter att föra journal istället för skeppsdagbok.

För att arbetet med regelförenklingar ska vara framgångsrikt är det viktigt att kontinuerligt föra dialoger med dem som berörs av vårt regelverk. Som exempel på sådana möten kan nämnas att Transportstyrelsen under 2010 bjöd in samtliga vägtransportledare, utbildare och polisen för att diskutera gällande föreskrifter om vägtransportledare.

Vidtagna åtgärder under året

Under Transportstyrelsens första verksamhetsår 2009 koncentrerades arbetet inom kompetensförsörjningen på att bygga upp organisation, strukturer, arbetssätt och metoder. Styr- och stöddokument togs fram inom det personalpolitiska området. Särskilda satsningar gjordes i syfte att få fram en enhetlig syn på arbetsgivarrollen inom myndigheten bland annat genom chefsutbildningar.

Inriktningen inför 2010 var att fortsätta arbetet för att skapa en myndighet och att tillvarata möjligheterna som trafikslagsövergripande myndighet. Några särskilda insatser var följande:

- Införa ett system för stöd i det långsiktiga kompetensförsörjningsarbetet i form av Kompetensplatsen (se nedan).
- Färdigställa ett chefsförsörjningsprogram med tydliga krav på chefer, chefskontrakt samt ett antal utbildningsmoduler.
- Utforma och genomföra gemensamma kompetensutvecklingsinsatser för medarbetare.
- Ta fram och genomföra handlingsplaner för förbättringar inom de områden som medarbetarna uttryckt mindre nöjdhet med i medarbetarenkäten.

Verksamhetsövergång

Den 1 januari 2010 genomfördes verksamhetsövergången från länsstyrelserna avseende körkorts- och yrkestrafikfrågor. Samtliga länsstyrelsernas verksamhet inom dessa områden övergick till Transportstyrelsen och bildade en samlad nationell hantering med viss regional placering. I och med övergången förändrades arbetssättet mot en digitaliserad handläggning.

Verksamhetsövergången var av stor omfattning och starten blev långt mer komplicerad än vad som förutsetts (se 4.2.4). Det innebar krav på en snabb förstärkning av bemanningen och en tuff start för de nya medarbetarna inom Transportstyrelsen.

Kompetensutveckling

Ett nytt system för kompetenshantering – Kompetensplatsen – har utvecklats och tagits i bruk, vilket möjliggjort en effektivare utbildningsadministration. På sikt kommer systemet att ge möjlighet till en bättre överblick av Transportstyrelsens samlade kompetens. Även administrationen av utvecklingssamtal hanteras i det nya systemet, och det ger en rationell och enhetlig hantering i hela myndigheten, med en tydlig målstyrning. Utvecklandet av kompetensprofiler har också påbörjats, vilket ska säkerställa att nödvändig kompetens finns i myndigheten på kort och lång sikt i förhållande till lagkrav och övriga krav som ställs av olika internationella organ och regelverk.

En process har inletts för att skapa en gemensam grundutbildning för alla trafikslag inom tillsynsarbetet. Syftet är att få fram en enhetlig tillsynsmetodik och gemensam kvalitetsnivå, men också att skapa nya nätverk mellan trafikslagen. Utbildningen kommer att genomföras med start i början av 2011. Andra utbild-

ningar som syftar till gemensamt lärande och gemensamt förhållningssätt är till exempel introduktionsutbildning, förvaltningsutbildning och föreskriftsutbildning.

Hela organisationen arbetar med resultaten av medarbetarundersökningen 2009 där det framkom att många medarbetare upplevde stor arbetsbelastning. För att möta denna situation och samtidigt öka effektiviteten, har olika utbildningar tillkommit. Andra utbildningar har som syfte att minska myndighetens beroende av konsulter och samtidigt utveckla nya karriärvägar för specialister inom myndigheten. Dessa utbildningar är också ett av verktygen för en ökad och effektivare kompetensväxling.

Under året har ett 5-årigt chefs- och ledarutvecklingsprogram utvecklats i syfte att få en tydlig ledning och styrning av verksamheten. Programmet riktar sig till alla chefer utifrån varje chefs enskilda verksamhetsuppdrag, men det har också tydliga krav på samarbete mellan trafikslagen och ansvar för helheten. Förutom lärarledda utbildningar har satsningar gjorts på webbaserade ledarutbildningar, vilket ökat tillgängligheten och minskat kostnaderna i en annars geografiskt utspridd myndighet. Motsvarande webbaserade utbildningssatsningar har genomförts för övriga medarbetare. Myndighetens anställda arbetar på alla nivåer för att utveckla nya mötesformer genom telefonmöten, videokonferenser, distansledarskap med mera. På så sätt skapas förutsättningar för minskad miljöbelastning och en kostnadseffektivare verksamhet. Vidare planerades en stor satsning i form av en miljöutbildning till alla medarbetare via webben. Utbildningen kommer att genomföras i början av 2011 och är en del av myndighetens miljöarbete och miljöledningssystem.

Behovet av att arbeta alltmer projektinriktat inom myndigheten och mellan trafikslagen är stort. Under året har en projektmodell valts för vidareutveckling för hela Transportstyrelsens behov och en ny projektledarutbildning har påbörjats. Likaså har utbildningar inför den nya avgiftsfinansieringen påbörjats. Utbildningssatsningarna fortsätter under 2011.

Rekrytering

Transportstyrelsen har under året rekryterat och introducerat nya medarbetare, särskilt till följd av behoven inom körkortsverksamheten samt nya uppgifter inom framför allt vägtrafik. Personalomsättningen har i övrigt inte varit särskilt hög och myndigheten har i allmänhet klarat både nyrekrytering och generationsväxling på ett tillfredsställande sätt. Vissa yrkeskategorier är emellertid svåra att rekrytera, framför allt beroende på lönekonkurrens på arbetsmarknaden. Det gäller bland annat viss specifik järnvägskompetens och tjänster för nya arbetsuppgifter inom tillsyn av bilprovningen. Även miljökompetens har varit svårt att rekrytera.

För att effektivisera rekryteringsarbetet och ge bättre service till de sökande, har myndigheten infört ett e-rekryteringsstöd. Genom det nya stödet får sökande snabb respons om att myndigheten tagit emot ansökningen. De kan också få information om eventuella förseningar i handläggningen och information om när ärendet avslutas. Samtidigt effektiviseras administrationen för myndigheten.

Lönestruktur

De tidigare modernmyndigheterna arbetade med lönestruktur och lönebild på olika sätt, varför ett omfattande lönekartläggnings- och löneanalysarbete har genomförts. Beslut har tagits om en gemensam lönestruktur för Transportstyrelsen

och en handlingsplan har tagits fram för att åtgärda missförhållanden ur ett jämställdhets- och organisationsperspektiv. Åtgärder kommer att genomföras under de närmaste åren med start 2011.

Ledningsstruktur

När Transportstyrelsen bildades 2009 gick de olika verksamheterna och avdelningarna in i myndigheten med sina tidigare ledningsstrukturer. Under året har en kartläggning genomförts i syfte att grundlägga en ny ledningsstruktur. Den beslutade ledningsstrukturen har en tydlig och gemensam struktur för ledning, styrning, ansvar och befogenheter.

Organisationsförändringar

Myndigheten har under året arbetat med såväl mindre som större organisationsförändringar i syfte att effektivisera verksamheten och tillvarata samordningsvinster. Ett exempel är förberedelser för att bilda en ny avdelning för väg- och järnvägsfrågor den 1 april 2011. Det viktigaste argumentet för en gemensam avdelning är att öka möjligheterna att ta tillvara positiva effekter av en trafikslagsövergripande samverkan. Kontakterna mellan avdelningarna har successivt förbättrats och det finns flera områden där verksamheterna kan dra direkt nytta av varandras erfarenheter. Båda trafikslagen är infrastrukturtunga i förhållande till övriga trafikslag och står inför omfattande omregleringar.

Vid årsskiftet 2010/2011 lades utvecklingsavdelningen ned. En mindre GD-stab inrättades och övriga verksamheter fördelades på olika avdelningar. I samband med förändringen bildades också kompetenscentrum för verksamhetsområdet människa-teknik-organisation samt tillstånds- och tillsynsverksamheterna i syfte att verka för trafikslagsövergripande utveckling. Vidare sammanfördes ett antal myndighetsgemensamma funktioner, såsom controlling, intendentur, krishantering, redovisning, registratur och upphandling i en gemensam avdelning, ekonomi- och förvaltningsavdelningen. Syftet är att tillvarata möjligheter till samordning och effektivisering.

I syfte att öka kontakterna mellan trafikslagen har tidigare beslutats om samlokalisering av verksamheterna i Norrköping. I mitten av 2011 planeras sjöfartsavdelningen samlokaliseras med luftfartsavdelningen och huvudkontoret. Järnvägsavdelningen och vägtrafikavdelningen har flyttat samman i gemensamma lokaler i Borlänge inför deras organisatoriska sammanslagning våren 2011.

Översyner har påbörjats av både IT-organisationen och av verksamheterna inom trafikregistret. Syftet är att hitta den mest ändamålsmässiga organisationen för att tillgodose medborgarnas och näringslivets behov, öka möjligheterna att nå regeringens mål samt se till att verksamheten bedrivs mer kostnadseffektivt och att stärka utvecklingen mot automatiska beslutssystem och e-förvaltning.

8.2 Analys av det andra verksamhetsåret och framtida inriktning

Transportstyrelsen bildades för att skapa ett trafikslagsövergripande perspektiv, öka effektiviteten och förenkla vardagen för medborgare och näringsliv.

Sedan bildandet har fokus legat på ett produktionsperspektiv. Transportstyrelsen har letat efter möjligheter att öka den inre effektiviteten genom att arbeta över trafikslagsgränserna. Myndigheten har därför bland annat arbetat med trafikslags-

övergripande utvecklingsarbete, samordningsfunktioner, nätverksbildande samt trafikslagsövergripande utbildningar.

Under 2010 har alltmer av organisationsperspektivet kommit i fokus med ambitioner att exempelvis integrera vägtrafik- och järnvägsverksamheten, finna nya organisationsformer i kompetenscentrum, se över möjligheterna att sammanföra sjöfarts- och luftfartsregistren och att se över IT-verksamheten och de olika verksamheterna som ligger inom trafikregistret.

Under året har vidare en strategi arbetats fram med starkare koppling mellan verksamhetsutveckling, mål, resultat och ett antal fokusområden, bland annat kompetensförsörjning. Inom området kompetensförsörjning kommer Transportstyrelsen särskilt att utarbeta en plan för kompetensutveckling inom bland annat internationellt arbete.

Mycket har genomförts under året och utvecklingen går åt rätt håll. Transportstyrelsen är idag en myndighet med en stabil grund, varifrån vidare utveckling kan ta avstamp. Ambitionerna att utveckla Transportstyrelsen med utgångspunkt från regeringens mål är höga och medarbetarna deltar med engagemang i den utvecklingen. Samtidigt kan det konstateras att den fulla potentialen av organisationsförändringen ännu inte uppnåtts, även om myndigheten kommit ett gott styck på väg.

FINANSIELL REDOVISNING

Transportstyrelsen har under 2010 finansierats med anslag, avgifter och bidrag. Det ekonomiska målet är att anslagsfinansierad verksamhet ska bedrivas inom ramen för tilldelat anslag och att avgifterna över tid ska täcka kostnaderna i den avgiftsfinansierade verksamheten. Nedan visas en schematisk beskrivning av Transportstyrelsens huvudsakliga finansiering fördelat per trafikområde:

Avdelning	Finansiering
Vägtrafikregistret	Avgifter och anslag
Sjöfartsområdet	Avgifter, bidrag och anslag
Luffartsområdet	Avgifter
Järnvägsområdet	Anslag
Vägtrafikområdet	Anslag och avgifter

Verksamhetens intäkter för Transportstyrelsen uppgick under 2010 till 2 455,9 Mkr, vilket ska jämföras med 1 987,6 Mkr under 2009. Ökningen, som mellan åren uppgick till 468,3 Mkr, beror i huvudsak på att Transportstyrelsen övertog ansvaret för körkorts- och yrkestrafikfrågor från landets 21 länsstyrelser vid årsskiftet 2009/2010.

Verksamhetsutfallet för 2010 ökade med 205,5 Mkr mellan åren, från -18,5 Mkr för 2009 till 187,0 Mkr för verksamhetsåret 2010. Av årets överskott är 20,4 Mkr hänförlig till myndighetens luftfartsverksamhet, 17,0 Mkr till sjöfartsverksamheten och 150,0 Mkr till verksamheten inom Vägtrafikregistret, framförallt avseende avgiftsverksamheten samt -0,4 Mkr inom Vägtrafikområdet. De stora överskotten är till viss del relaterade till den överraskande starka återhämtningen som skett i svensk ekonomi under 2009 och 2010 och som bland annat resulterat i ökad transportvolym avseende såväl person- som godstransporter. Vidare har myndighetens kostnader för året varit lägre än planerat, bland annat beroende på omprioriteringar och besparingar. Över tid ska kostnaderna för myndighetens verksamhet balanseras med motsvarande avgiftsuttag. Detta gäller oavsett om avgifterna disponeras direkt av myndigheten, som varit fallet fram till och med 2010, eller om dessa redovisas på inkomsttitel i statsbudgeten och myndigheten finansieras via anslag, som är fallet från och med 2011.

Saldot i Uppbördsverksamheten är 0. Totalt har 13,4 mdr redovisats in till statskassan, jämfört med 13,2 mdr föregående år. Största poster utgörs av fordonskatter 11,8 mdr (11,6), trängselskatter (inklusive trängselskattetillägg) 0,8 (0,8) mdr och vägavgifter om 0,6 (0,6) mdr.

Överskottet i Transfereringar blev 72,6 Mkr (9,6) och härrör sig i sin helhet till överskott i Gemensam avgiftssäkerhetskontroll (GAS). Över tid ska intäkter och kostnader balansera varandra. Under året har beslut om avgiftssänkning fattats.

Balansomslutningen uppgick vid årets utgång till 1 023,2 Mkr, vilket var en ökning med 172,4 Mkr jämfört med utgången av 2009. Ökningen är i huvudsak hän-

förlig till posten Kundfordringar som ökat från 142,3 Mkr vid utgången av 2009 till att uppgå till 275, 9 Mkr vid utgången av 2010. Förändringen beror på att Transportstyrelsen, i samband med vulkanutbrottet på Island, beslutade att förlänga betalningsvillkoren från 30 dagar till 90 dagar på fakturor till företag verksamma inom luftfartsområdet. Den 1 december 2010 kortades kredittiden till 60 dagar för att från och med 1 februari 2011 åter vara 30 dagar.

9.1 Kapitalförändring

Belopp i tkr

Avdelning	2010	2009
Trafikregistret	150 000	10 283
Sjöfartsavdelningen	17 050	7 157
Luftfartsavdelningen	93 056	-25 478
Järnvägsavdelningen	0	-6
Vägtrafikavdelningen	-460	98
Stab	11	-1 042
Årets kapitalförändring	259 656	-8 988

9.2 Ekonomisk översikt - redovisning av kostnader och intäkter per verksamhetsindelning

9.2.1 Redovisning av år 2010

Belopp i tkr

Verksamhetsindelning	Kostnader	Anslags-intäkter	Övriga intäkter	Intäkter mot inkomsttitel	Totala intäkter
Regelgivning	297 437	149 764	101 656	0	251 420
Tillstånd	452 046	144 266	258 032	0	402 298
Tillsyn	279 396	82 224	233 506	0	315 730
Registerhållning	1 113 331	383 778	958 496	0	1 342 275
Sektors- & stabsuppgifter*	14 413 566	175 553	938 374	13 389 782	14 503 709
Summa	16 555 776	935 586	2 490 065	13 389 782	16 815 432

* Inkluderar uppbörd och transfereringar

Sektors- och stabsuppgifter i tabellen ovan inkluderar uppbördsintäkter. Dessa delas upp i tabellen nedan:

Belopp i tkr

Avsnitt enligt resultaträkning	Kostnader	Anslags-intäkter	Övriga intäkter	Intäkter mot inkomsttitel	Totala intäkter
Verksamhetsavsnitt	126 716	150	144 064	0	144 214
Uppbördsavsnitt	13 389 782	0	0	13 389 782	13 389 782
Transfereringsavsnitt	897 069	175 403	794 310	0	969 713
S:a sektors- och stabsuppgifter	14 413 566	175 553	938 374	13 389 782	14 503 709

9.2.2

Redovisning av år 2009

Belopp i tkr

Verksamhetsindelning	Kostnader	Anslags- intäkter	Övriga intäkter	Intäkter mot inkomsttitel	Totala intäkter
Regelgivning	266 752	124 099	150 883	0	274 981
Tillstånd	192 585	44 450	127 389	0	171 838
Tillsyn	274 835	54 377	199 432	0	253 808
Registerhållning	1 137 430	419 085	723 187	0	1 142 272
Sektors- & stabsuppgifter*	14 467 905	446 299	862 239	13 179 081	14 487 619
Summa	16 339 507	1 088 309	2 063 129	13 179 081	16 330 519

* Inkluderar uppbörd och transfereringar

2009 års siffror har justerats för att förbättra jämförbarheten mellan åren. Kostnader har omfördelats mellan verksamheterna.

Sektors- och stabsuppgifter i tabellen ovan inkluderar uppbördsintäkter. Dessa delas upp i tabellen nedan:

Belopp i tkr

Avsnitt enligt resultaträkning	Kostnader	Anslags- intäkter	Övriga intäkter	Intäkter mot inkomsttitel	Totala intäkter
Verksamhetsavsnitt	128 611	912	137 864	0	138 776
Uppbördsavsnitt	13 179 098	0	0	13 179 081	13 179 081
Transfereringsavsnitt	1 160 196	445 387	724 374	0	1 169 762
S:a sektors- och stabsuppgifter	14 467 905	446 299	862 239	13 179 081	14 487 619

9.3

Särredovisning av avgiftsbelagd verksamhet

9.3.1

Redovisning av år 2010

Belopp i tkr

Verksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat
------------	----------	-----------	----------

Offentligrättsliga avgifter som disponeras

Offentligrättsliga avgifter inom luftfart

Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	408 541	388 129	20 412
--	---------	---------	--------

Offentligrättsliga avgifter vägtrafikområdet

Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	918 273	804 528	113 745
--	---------	---------	---------

Offentligrättsliga avgifter sjöfart

Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	62 811	45 761	17 050
--	--------	--------	--------

Uppdragsverksamhet vägtrafikområdet

Informationsuttag	96 823	65 748	31 075
Adm. av felparkeringsavgifter	16 438	10 562	5 876
Försäljning av personliga skyltar	1 250	1 662	-412
Övriga uppdrag	15 207	15 873	-666
SUMMA	129 718	93 845	35 873

Offentligrättsliga avgifter som EJ disponeras

Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	255 064	255 064	0
--	---------	---------	---

9.3.2

Redovisning av år 2009

Belopp i tkr

Verksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat
------------	----------	-----------	----------

Offentligrättsliga avgifter som disponeras

Offentligrättsliga avgifter inom luftfart

Myndighetsavgift mm. *)	412 127	447 354	-35 227
-------------------------	---------	---------	---------

Offentligrättsliga avgifter vägtrafikområdet

Fordon	327 126	386 288	-59 162
--------	---------	---------	---------

Offentligrättsliga avgifter sjöfart

Registerhållning	956	1 110	-154
Förätningsavgifter	41 472	42 050	-578
SUMMA	42 428	43 160	-732

Uppdragsverksamhet vägtrafikområdet

Informationsuttag	94 176	38 564	55 612
Adm. av felparkeringsavgifter	15 143	10 749	4 394
Försäljning av personliga skyltar	1 178	1 349	-171
Övriga uppdrag	13 762	8 471	5 291
SUMMA	124 259	59 133	65 126

Offentligrättsliga avgifter som EJ disponeras

Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	249 571	249 571	0
--	---------	---------	---

9.4

Sammanställning över väsentliga uppgifter

	2010	2009
Låneramar		
Beviljad låneram (enl 20§ budgetlagen)	350 000	300 000
Utnyttjad låneram (vid räkenskapsårets slut)	159 897	132 301
Låneram investeringar, Övrig kreditram (enl 23§ budgetlagen)	55 000	-
Utnyttjad låneram (vid räkenskapsårets slut)	22 814	-
Kontokrediter hos Riksgälden		
Beviljad räntekontokredit (enl 21§ budgetlagen)	480 000	300 000
Max utnyttjad räntekontokredit under året	398 851	225 816
Räntekonto		
Ränteintäkter	-	137
Räntekostnader	771	378
Avgiftsintäkter		
Utfall inklusive avgifter och ersättningar som redovisas på inkomstittel varav intäkter som inte disponeras av Transportstyrelsen	1 810 080	1 450 997
Budget *	260 655	258 871
	2 106 090	1 865 488
Anslagskredit		
Beviljad	79 136	41 319
Utnyttjad	-	-
Anslagssparande	23 942	137 615
Personal		
Årsarbetskrafter	1 491	1 175
Medeltal anställda	1 589	1 250
Driftkostnad per årsarbetskraft	1 478	1 666
Kapitalförändring		
Årets kapitalförändring	259 656	-8 988
Balanserad kapitalförändring **	-94 683	-48 524

* I budgeterade intäkter i Regleringsbrevet ingår Gemensam Avgift Säkerhetskontroll och vissa andra avgiftsintäkter som Transportstyrelsen hanterar i transfereringsavnittet för täckning av kostnader för lämnade bidrag.

Dessa avgiftsintäkter uppgick för 2010 till 778 874 tkr (655 859). För att åstadkomma jämförbarhet med Budget, ska utfallet ökas med det beloppet, varefter det således justerade utfallet uppgår till 2 589 075 tkr (2 106 856).

** Under 2010 har till Transportstyrelsen överförts -37 170 tkr balanserad kapitalförändring från Länsstyrelserna avseende överförda avgiftsbelagda verksamheter.

9.5

Resultaträkning

Belopp i tkr		2010	2009
Verksamhetens intäkter			
Inträcker av anslag		760 182	642 922
Inträcker av avgifter och andra ersättningar	not 1	1 549 425	1 192 126
Inträcker av bidrag		145 877	150 448
Finansiella intäkter		453	2 078
Summa		2 455 937	1 987 573
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	not 2	-905 227	-739 267
Kostnader för lokaler		-85 963	-70 144
Övriga driftkostnader	not 3	-1 212 388	-1 148 205
Finansiella kostnader		-1 705	-1 249
Avskrivningar och nedskrivningar		-63 642	-47 246
Summa		-2 268 926	-2 006 110
VERKSAMHETSUTFALL		187 012	-18 537
Uppbördsverksamhet			
Inträcker av avgifter mm samt andra intäkter som inte disponeras av myndigheten		260 655	258 871
Inträcker av uppbörd		13 129 127	12 920 210
Medel som tillförts statsbudgeten från uppbördsverksamhet		-13 389 782	-13 179 098
SALDO	not 4	0	-17
Transfereringar			
Medel som erhållits från statsbudgeten för finansiering av bidrag		175 403	445 387
Medel som erhållits från myndigheter för finansiering av bidrag		14 581	64 856
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag		778 995	655 859
Finansiella intäkter		801	12
Avsättning till/upplösning av fonder för transfereringsändamål	not 5	-67	3 647
Lämnade bidrag	not 6	-897 069	-1 160 196
SALDO	not 7	72 645	9 566
ÅRETS KAPITALFÖRÄNDRING		259 656	-8 988

9.6

Balansräkning

Belopp i tkr		2010-12-31	2009-12-31
TILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Balanserade utgifter för utveckling	not 8	102 848	77 552
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	not 9	9 784	11 743
Pågående immateriella anläggningstillgångar	not 10	141 655	85 971
Summa immateriella anläggningstillgångar		254 286	175 265
Materiella anläggningstillgångar			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	not 11	1 274	842
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	not 12	42 039	37 827
Pågående nyanläggningar	not 13	1 736	8 093
Beredskapstillgångar	not 14	4 504	4 750
Summa materiella tillgångar		49 554	51 511
Fordringar			
Kundfordringar	not 15	275 919	142 277
Fordringar hos andra myndigheter	not 16	95 545	113 875
Övriga fordringar	not 17	75 761	96 727
Summa fordringar		447 224	352 879
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	not 18	148 864	172 133
Upplupna bidragsintäkter		-	85
Övriga upplupna intäkter		23 321	20 479
Summa periodavgränsningsposter		172 185	192 698
Avräkning med statsverket	not 19	99 922	78 374
Kassa och bank			
Behållning räntekonto i Riksgälden		0	0
Kassa, plusgiro och bank		30	32
Summa kassa och bank		30	32
SUMMA TILLGÅNGAR		1 023 201	850 759
KAPITAL OCH SKULDER			
Myndighetskapital			
Statskapital		155	-
Balanserad kapitalförändring	not 20	-94 683	-48 524
Kapitalförändring enligt resultaträkningen	not 21	259 656	-8 988
Summa myndighetskapital		165 129	-57 512
Fonder			
Bilskrotningsfonden	not 22	405	339
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	not 23	2 068	2 889
Övriga avsättningar	not 24	1 334	1 433
Summa avsättningar		3 402	4 323
Skulder m.m.			
Lån i Riksgälden	not 25	159 897	132 301
Räntekontokredit i Riksgälden	not 26	146 648	112 919
Övriga krediter i Riksgälden	not 27	22 814	-
Skulder till andra myndigheter		126 304	170 174
Leverantörsskulder		170 050	289 808
Övriga skulder		105 085	103 418
Summa skulder m.m.		730 797	808 620
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	not 28	117 568	83 987
Oförbrukade bidrag		5 900	11 003
Summa periodavgränsningsposter		123 468	94 990
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		1 023 201	850 759
Ansvarsförbindelser		Inga	Inga

9.7

Anslagsredovisning

Anslag	Ingående överföringsbelopp	Årets tilldelning enligt RB	Omdisponerade anslagsbelopp	Indragning	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Inkomster	Utgående överföringsbelopp/ Saldo
Utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård								
1:11 ap.2 Miljöbilspremie *)	86 091	0		-36 091	50 000	-40 970		9 030
Utgiftsområde 22 Kommunikationer								
1:18 ap.1 Transportstyrelsen *	19 324	514 657		0	533 981	-533 295		686
1:8 ap.2 Sjöfartsregistret	108	6 187		0	6 295	-6 295		1
1:10 ap.2 Driftbidrag till icke statliga flygplatser ***)	0	103 013		0	103 013	-103 013		0
1:16 ap.3 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	21 230	29 641	-44 880	0	5 991	-5 591		400
1:17 ap.5 Trängselskatt i Stockholm	10 862	250 200		0	261 062	-247 236		13 826
Summa	137 615	903 698	-44 880	-36 091	960 341	-936 400	0	23 942

*) Enligt regleringsbrev för budgetåret 2010 avseende anslag 1:11 får högst 1 500 tkr användas till utbetalningar som inte har kunnat betalas ut under 2009 till följd av bristande uppgifter om den bidragsberättigande. 780 tkr har använts.

**) Enligt regleringsbrev för budgetåret 2010 avseende anslag 1:18 får högst 6 370 000 kronor användas för administrativa kostnader i Statens Haverikommision. 5 553 158 kr har använts.

***) Enligt regleringsbrev för budgetåret 2010 avseende anslag 1:10 får högst 150 000 kronor av stödet avsättas för ekonomisk uppföljning av driften på flygplatserna. 150 000 kr har använts.

9.8

Redovisning mot inkomsttitel

Inkomsttitel	Beräknat belopp	Inkomster
2511 036 - Expeditions- och ansökningsavgifter		2 956
2534 004 - Avgifter fär körkort och motorfordon		25 060
2624 002 - Inkomster av uppbörd av felparkeringsavgifter		58 112
2711 006 - Restavgifter och dröjsmålsavgifter		76 694
2714 322 - Överlastavgift		1 180
6511 006 - Bidrag till transeuropeiska nätverk, TEN		5 591
9341 017 - Stämpelskatt		8 208
9423 013 - Försäljningsskatt på motorfordon		-9
9461 012 - Fordonsskatt - fordonsskatt		11 803 169
9461 022 - Fordonsskatt - saluvagnsskatt		8 440
9462 014 - Vägavgifter		618 994
9463 012 - Trängselskatt - trängselskatt		690 326
9463 032 - Trängselskatt - trängselskattetillägg		91 062
Summa	0	13 389 782

9.9 Tilläggsupplysningar och noter

9.9.1 Tilläggsupplysningar

Övriga krediter i Riksgälden enligt 23§ budgetlagen, avser låneram för investeringar i de centrala tekniska systemen, inkl. betalsystemet avseende trängselskattesystem i Göteborg.

Omklassificering har skett av GAS samt andra avgifter som hanteras i transferringsavsnittet för täckning av kostnader för lämnade bidrag så att de inte längre redovisas som offentligrättsliga avgifter under avsnittet avgiftsbelagd verksamhet. Justering av 2009 års uppgifter har skett i enlighet härmed.

9.9.2 Redovisningsprinciper

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

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

För inomstatliga mellanhavanden har brytdatum 2011-01-10 använts.

Ingående balanser 2009 består av Luftfartsstyrelsens och Järnvägsstyrelsens utgående balanser. Tillgångar och skulder avseende Sjöfartsavdelningen, Vägtrafikavdelningen och Trafikregistret som övertogs från Sjöfartsverket respektive Vägverket togs in till bokfört värde och hanterats som en händelse under 2009.

Anläggningar som övertogs från Sjöfartsverket och Vägverket togs in till bruttovärde och bokfördes som årets anskaffning 2009. Den ekonomiska livslängden har bedömdes vara oförändrad och tidigare avskrivningsplaner bibehölls.

9.9.3 Värderingsprinciper

Allmän värderingsprincip

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

Anläggningstillgångar

Som anläggningstillgångar redovisas immateriella tillgångar som har ett anskaffningsvärde om minst 100 tkr och materiella tillgångar som har ett anskaffningsvärde om minst ett halvt prisbasbelopp. Utöver beloppsgränserna ska dessutom den beräknade ekonomiska livslängden uppgå till lägst tre år. Objekt som utgör en fungerande enhet och uppfyller ovanstående kriterier klassificeras som anläggningstillgångar. Avskrivning sker från och med den månad anskaffningen tas i bruk.

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

Tillämpade avskrivningstider

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

Linjär avskrivningsmetod tillämpas.

Finansiellt leasade anläggningstillgångar

I enlighet med föreskrifter till 4 kap. 2 § förordning (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag har finansiellt leasade anläggningstillgångar redovisats som anläggningstillgång och förpliktelser, framtida leasingavgifter, som skuld. De anläggningstillgångar som leasats är bilar.

Kundfordringar

Utomstående kundfordringar har värderats genom individuell prövning avseende kravstatus och åldersanalys till det belopp som beräknas inflyta.

Leverantörsskulder

Leverantörsskulder i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs.

9.9.4

Insynsråd och styrelse

Under 2010 har Transportstyrelsen haft ett insynsråd 2010-01-01 – 2010-06-30 och en styrelse 2010-07-01 – 2010-12-31. Styrelsens ordförande Karl-Gunnar Burman har ej deltagit i styrelsens möten på grund av sjukdom .

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Insynsråd	Styrelse	Utbetald ersättning (kr)
				2010
Rolf Annerberg Generaldirektör Formas	- Ledamot i Formas forskarråd	Ja	Ja	22 000
Svante Axelsson Generalsekreterare Svenska Naturskyddsföreningen	- Ledamot i insynsrådet för Naturvårdsverket	Ja	Ja	22 000
Karl-Gunnar Burman Företagare	Inga övriga uppdrag	Nej	Ja Styrelsens ordförande	35 000
Anna Grönlund Förbundsdirektör Sv .Bussbranschens Riksförbund	- Ledamot i Trafikverkets Nationella Persontransportråd	Ja	Ja	22 000
Carola Gunnarsson Oppositionsledare kommunstyrelsen Sala kommun	- Ledamot i Kriminalvårdens insynsråd - Ledamot i länsstyrelsens i Västmanlands insynsråd - Ledamot i styrelsen för SKL Företag AB	Nej	Ja Styrelsens vice ordförande	17 500
Pia Kihult Regionstyrelsens ordförande Region Skåne	- Ordförande i Temaki Electronic AB - Ledamot i E22 AB	Ja	Ja	17 500
Jan-Eric Nilsson Professor i transportekonomi, VTI	Inga övriga uppdrag	Ja	Ja	29 824
Eva Karin Olin Hempel Lantbruksekonom	- Ledamot i Bokföringsnämnden - Ledamot i Ansvarsnämnden för djurens hälso- och sjukvård - Ledamot i Agria djurförsäkring AB - Ledamot i LRF Konsult AB (t o m 2010-06-30)	Nej	Ja	17 992
Karin Starrin Generaltulldirektör t o m 2010-12-14	- Vice ordförande i Arbetsgivarverket (t o m 2010-11-01) - Ordförande i Länsförsäkringar Halland - Styrelseledamot i Hallands Akademi - Vice ordförande i Öresundsbrokonsortiet - Styrelseordförande i Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB - Ordförande i Högskolan i Halmstad (fr o m 2010-05-01) - Ledamot i Arlanda Instructure AB	Ja	Nej	2 250

9.9.5

Ledande befattningshavare

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Insynsråd	Styrelse	Utbetald ersättning (kr)
				2010
Staffan Widlert Generaldirektör Transportstyrelsen	Inga övriga uppdrag	Ja ordförande	Ja	1 335 044

9.9.6

Sjukfrånvaro

Avser	2010	2009
Total sjukfrånvaro	2,7	2,6
Andel av total sjukfrånvaro som varat längre än 60 dagar	28,9	27,6
Total sjukfrånvaro, kvinnor	3,5	3,4
Total sjukfrånvaro, män	1,8	1,9
Total sjukfrånvaro, anställda - 29 år	2,7	3,1
Total sjukfrånvaro, anställda 30 år - 49 år	2,7	2,8
Total sjukfrånvaro, anställda 50 år -	2,7	2,3

Sjukfrånvaro 2010

Sjukfrånvaron är fortsatt låg på Transportstyrelsen.

Den totala sjukfrånvaron utgör 2,7 % att jämföra med staten som har 3,1 % i genomsnitt.

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 2009.

Not 1 Intäkter av avgifter och andra ersättningar

Av intäkter av avgifter och andra ersättningar utgör 16 167 tkr (13 795) Intäkter enligt 4 § avgiftsförordningen

Not 2 Kostnader för personal

	2010	2009
Lönekostnader (exkl arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	596 819	478 786
Sociala avgifter	284 290	240 555
Övriga personalkostnader	24 117	19 926
	905 227	739 267

Not 3 Övriga driftkostnader

	2010	2009
Reparationer och underhåll	37 652	34 348
Konstaterade och befarade kundförluster	4 192	4 408
Resor, representation, information	53 854	49 323
Medlemsavgifter	119 476	125 715
Inköp av varor	164 609	146 326
Köp av tjänster	832 605	788 085
	1 212 388	1 148 205

Medlemsavgifter består huvudsakligen av Sveriges medlemsavgift i Eurocontrol.

Not 4 Saldo uppbörd

Skillnaden mellan medel som ej disponeras av myndigheten och medel som tillförts statsbudgeten utgörs av skillnaden mellan fakturerade och betalda stämpelskatter.

Not 5 Avsättning till/upplösning av fonder för transfereringsändamål

	2010	2009
Bilskrotningsfonden:		
Inbetalningar under året	-89	-3 119
Transfereringar	23	6 766
Upplösning av Bilskrotningsfonden	-67	3 647

Not 6 Lämnade bidrag

	2010	2009
Lämnade bidrag avser:		
Miljöbilspremie	40 970	348 780
Skrotningspremier	-67	3 642
Bidrag till icke statliga flygplatser	102 863	103 013
Transeuropeiska nätverk	5 591	9 300
Bidrag till krisberedskap	10 113	39 313
Flygplatsers kostnader, Gemensam avgift säkerhetskontroll	579 944	561 056
Flygplatsers kostnader, CNS	73 756	70 571
Bidrag till Statens Haverikommission	29 898	24 521
Rikspolisstyrelsen, Kompensation för registerkontroll i trafikövervakning	14 000	-
Länsstyrelserna, Ersättning för omställning	40 000	-
	897 069	1 160 196

Transportstyrelsen får högst använda 14 157 tkr (11 070) för betalning av förvaltningskostnader för Statens Haverikommission avseende Luffart och 3 068 tkr (2 460) avseende Sjöfart, enligt regleringsbrev för budgetåret 2010. Av till SHK utbetalt belopp avser 13 469 tkr (10 375) förvaltningskostnader Luffart och 2 939 tkr (2 165) Sjöfart. Av resterande del avser 7 937 tkr (7 447) särskilda utredningskostnader och 5 553 tkr (4 534) förvaltningskostnader avseende Järnväg.

Not 7 Saldo transfereringar

Saldo transfereringar 72 645 tkr (9 566) består i sin helhet till resultat av Gemensam avgift säkerhetskontroll. Övertäckningen regleras genom avgiftssättning.

Not 8 Balanserade utgifter för utveckling	2010-12-31	2009-12-31
Ingående anskaffningsvärde	174 905	16 445
Årets anskaffningar	69 412	41 502
Årets anskaffning Sjöfartsverket och Vägverket	-	117 038
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-184	-80
Utgående anskaffningsvärde	244 133	174 905
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-97 353	-3 625
Årets avskrivningar	-44 116	-34 161
Årets avskrivningar Sjöfartsverket och Vägverket	-	-59 647
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	184	80
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-141 285	-97 353
Bokfört värde	102 848	77 552
Not 9 Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	2010-12-31	2009-12-31
Ingående anskaffningsvärde	13 726	377
Årets anskaffningar	930	13 434
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-	-85
Utgående anskaffningsvärde	14 656	13 726
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-1 983	-277
Årets avskrivningar	-2 889	-1 791
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	-	85
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-4 872	-1 983
Bokfört värde	9 784	11 743
Not 10 Pågående immateriella anläggningstillgångar	2010-12-31	2009-12-31
Ingående anskaffningsvärde	85 971	6 478
Årets anskaffningar	97 377	82 750
Årets färdigställda anläggningar	-70 120	-3 257
Utgående anskaffningsvärde	113 228	85 971
Ej färdigställda immateriella anläggningstillgångar ingår inte i lån i Riksgälden.		
Ingående anskaffningsvärde	-	-
Årets anskaffningar	28 427	-
Årets färdigställda anläggningar	-	-
Utgående anskaffningsvärde	28 427	0
Ej färdigställda immateriella anläggningstillgångar som finansieras med lån i Riksgälden (23§-projekt)		
Bokfört värde	141 655	85 971
Not 11 Förbättringsutgifter på annans fastighet	2010-12-31	2009-12-31
Ingående anskaffningsvärde	2 693	915
Årets anskaffningar	811	1 033
Årets anskaffning Sjöfartsverket och Vägverket	-	745
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-915	-
Utgående anskaffningsvärde	2 588	2 693
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-1 851	-733
Årets avskrivningar	-378	-374
Årets avskrivningar Sjöfartsverket och Vägverket	0	-744
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	915	-
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-1 314	-1 851
Bokfört värde	1 274	842

Not 12 Maskiner, inventarier, installationer m.m.	2010-12-31	2009-12-31
Ingående anskaffningsvärde	135 060	13 339
Årets anskaffningar	23 060	16 963
Årets anskaffning Sjöfartsverket och Vägverket	0	111 530
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-5 826	-6 772
Utgående anskaffningsvärde	152 295	135 060
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-97 233	-5 749
Årets avskrivningar	-17 458	-10 756
Årets avskrivningar Sjöfartsverket och Vägverket	0	-86 822
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	4 435	6 094
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-110 256	-97 233
Bokfört värde	42 039	37 827

-varav finansiell leasing

Ingående anskaffningsvärde	-	222
Årets anskaffningar	-	-
Årets utrangeringar (Återförda anskaffningsvärden)	-	-222
Utgående anskaffningsvärde	0	0
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-	-151
Årets avskrivningar	-	-26
Årets utrangeringar (Återförda avskrivningar)	-	177
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	0	0
Bokfört värde	0	0

Leasade anläggningstillgångar finansieras av driftmedel. De ingår inte i lån i Riksgälden.

Not 13 Pågående nyanläggningar	2010-12-31	2009-12-31
Ingående anskaffningsvärde	8 093	6 699
Årets anskaffningar	3 091	11 247
Årets färdigställda anläggningar	-9 448	-9 853
Utgående anskaffningsvärde	1 736	8 093

Not 14 Beredskapstillgångar	2010-12-31	2009-12-31
Ingående anskaffningsvärde	4 914	0
Årets anskaffningar	0	4 914
Utgående anskaffningsvärde	4 914	4 914
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-164	0
Årets avskrivningar	-246	-164
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-410	-164
Bokfört värde	4 504	4 750

Not 15 Kundfordringar

Av totala kundfordringar, 298 684 tkr (169 017), har 20 084 tkr (26 739) reserverats som osäkra. Årets kostnad för befarade kundförluster uppgår till -6 523 tkr (4 062).

Not 16 Fordringar hos andra myndigheter	2010-12-31	2009-12-31
Kundfordringar hos andra myndigheter	42 548	6 052
Övriga fordringar hos andra myndigheter	-	25 054
Fordran ingående mervärdesskatt	52 996	82 769
	95 545	113 875

Av övriga fordringar hos andra myndigheter utgjorde 22 972 tkr fordringar hos LFV avseende ej reglerade GAS-kostnader 2009.

Not 17 Övriga fordringar	2010-12-31	2009-12-31
Uppbördsfordringar	2 682	2 484
Eurocontrol, fakturerade avgifter	23 062	20 164
Eurocontrol, avräkning	45 917	64 477
Avräkning ej reglerade GAS-kostnader 2009, icke statliga flygplatser	-	8 683
Övrigt	4 099	919
	75 761	96 727

Eurocontrol, avräkning avser undertäckning 2007-2010. Regleras genom avgiftssättning.

Not 18 Periodavgränsningsposter	2010-12-31	2009-12-31
<i>Förutbetalda kostnader</i>		
Meeteringavtal Unisys	73 524	98 879
Medlemsavgifter	25 088	31 441
Hyror	13 338	8 685
Övrigt	36 914	33 128
	148 864	172 133
<i>Upplupna bidragsintäkter</i>		
Övriga myndigheter	-	85
	-	85
<i>Upplupna övriga intäkter</i>		
Eurocontrol	21 039	15 129
Övrigt	2 282	5 350
	23 321	20 479
Summa periodavgränsningsposter	172 185	192 698
Not 19 Avräkning med statsverket	2010-12-31	2009-12-31
<i>Uppbörd</i>		
Ingående balans	65 173	26 013
Redovisat mot inkomsttitel	-13 389 782	-13 179 081
Uppbördsmedel som betalats till icke räntebärande flöde	13 389 563	13 218 240
Medel från räntekonto som tillförts inkomsttitel	0	0
Fordringar avseende Uppbörd	64 955	65 173
<i>Anslag i icke räntebärande flöde</i>		
Ingående balans	0	0
Redovisat mot anslag	149 574	439 022
Medel hänförliga till transfereringar mm som betalats från icke räntebärande flöde	-149 574	-439 022
Fordringar/Skulder avseende anslag i icke räntebärande flöde	0	0
<i>Anslag i räntebärande flöde</i>		
Ingående balans	-38 806	-6 762
Redovisat mot anslag	786 825	649 813
Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-775 544	-682 317
Återbetalning av anslagsmedel	-	460
Skulder avseende anslag i räntebärande flöde	-27 525	-38 806
<i>Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag</i>		
Ingående balans	2 203	2 268
Överfört från Länsstyrelserna till Transportstyrelsen 2010	5 510	-
Redovisat mot anslag under året enligt undantagsregeln	-814	-65
Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag	6 899	2 203
<i>Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto i Riksbanken</i>		
Ingående balans	49 804	5 506
Inbetalningar i icke räntebärande flöde	15 662 071	15 103 340
Utbetalningar i icke räntebärande flöde	-2 416 293	-2 279 823
Betalningar hänförliga till anslag och inkomsttitlar	-13 239 989	-12 779 219
Saldo	55 593	49 804
<i>Övriga fordringar på statens centralkonto i Riksbanken</i>	55 593	49 804
Saldo avräkning med statsverket	99 922	78 374
Not 20 Balanserad kapitalförändring	2010-12-31	2009-12-31
Trafikregistret	37 198	26 915
Från Länsstyrelserna övertagen avgiftsbelagd verksamhet	-37 170	-
Sjöfartsavdelningen	7 157	-
Luffartsavdelningen	-98 910	-73 432
Järnvägsavdelningen	-6	-
Vägtrafikavdelningen	-1 909	-2 007
Stab	-1 042	-
	-94 683	-48 524

Not 21 Kapitalförändring enligt resultaträkningen	2010-12-31	2009-12-31
Trafikregistret	150 000	10 283
Sjöfartsavdelningen	17 050	7 157
Luffartsavdelningen	93 056	-25 478
Järnvägsavdelningen	0	-6
Vägtrafikavdelningen	-460	98
Stab	11	-1 042
	259 656	-8 988

Not 22 Fonder	2010-12-31	2009-12-31
Bilskrotningsfonden:		
Ingående balans	339	5 506
Omföring av beviljade ej utbetalda medel	-	-1 521
Årets förändring	67	-3 647
Utgående balans	405	339

Årets förändring specificeras i not 5 Avsättning till upplösning av fonder för transfereringsändamål

Not 23 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	2010-12-31	2009-12-31
Ingående avsättning	2 889	1 329
Övertagna pensionsförpliktelser från Sjöfartsverket och Vägverket	-	3 608
Årets pensionskostnad	1 391	769
Årets pensionsutbetalningar	-2 213	-2 817
Utgående avsättning	2 068	2 889

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

Not 24 Övriga avsättningar	2010-12-31	2009-12-31
Ingående avsättning	1 433	2 525
Årets avsättning	287	-
Årets nyttjade medel	-386	-1 092
Utgående avsättning	1 334	1 433

Not 25 Lån i Riksgälden	2010-12-31	2009-12-31
Ingående balans	132 301	19 940
Under året upptagna lån	94 530	176 088
Årets amorteringar	-66 934	-63 727
	159 897	132 301

Beviljad låneram 350 000 300 000

Not 26 Räntekontokredit i Riksgälden	2010-12-31	2009-12-31
Beviljad kreditram	480 000	300 000

Not 27 Övriga krediter i Riksgälden	2010-12-31	2009-12-31
Beviljad kreditram	55 000	-

Not 28 Periodavgränsningsposter	2010-12-31	2009-12-31
<i>Upplupna kostnader</i>		
Upplupna löneskulder inkl. sociala avgifter	7 076	2 704
Upplupna semesterlöner inkl. sociala avgifter	65 271	53 443
Avsatta trygghetsmedel	6 246	4 473
Övriga upplupna kostnader	38 975	23 367
	117 568	83 987

<i>Oförbrukade bidrag</i>		
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	5 617	9 863
Luffartsverket	282	640
Övriga myndigheter	-	500
	5 900	11 003
Summa periodavgränsningsposter	123 468	94 990

9.10

Underskrift

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

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

Karl-Gunnar Burman
Ordförande

Rolf Annerberg

Svante Axelsson

Anna Grönlund

Carola Gunnarsson
Vice Ordförande

Pia Kinhult

Jan-Eric Nilsson

Eva Karin Olin Hempel

Staffan Widlert
Generaldirektör

Norrköping den 18 februari 2011