

TSG
2022-687

ÅRSREDOVISNING

2021

Transportstyrelsen

Årsredovisningen finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats
www.transportstyrelsen.se

TSG 2022-687
Februari 2022

Innehåll

1	GENERALDIREKTÖREN HAR ORDET	6
2	TRANSPORTSTYRELSENS UPPDRAG.....	9
2.1	Transportpolitiska målen.....	9
3	RESULTATREDOVISNING.....	11
3.1	Inledning	11
3.2	Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse	14
3.3	Regelgivning	26
3.3.1	Verksamhetens utveckling	27
3.3.2	Trafikslagsövergripande	27
3.3.3	Järnväg.....	29
3.3.4	Luftfart	31
3.3.5	Sjöfart	33
3.3.6	Vägtrafik	34
3.4	Tillståndsprövning.....	36
3.4.1	Verksamhetens utveckling	36
3.4.2	Trafikslagsövergripande	36
3.4.3	Järnväg.....	37
3.4.4	Luftfart	37
3.4.5	Sjöfart	40
3.4.6	Vägtrafik	43
3.5	Tillsyn.....	46
3.5.1	Verksamhetens utveckling	47
3.5.2	Trafikslagsövergripande	47
3.5.3	Järnväg.....	49
3.5.4	Luftfart	50
3.5.5	Sjöfart	51
3.5.6	Vägtrafik	52
3.6	Registerhållning	55
3.6.1	Verksamhetens utveckling	55
3.6.2	Trafikslagsövergripande	56
3.6.3	Järnväg.....	56
3.6.4	Luftfart	56
3.6.5	Sjöfart	57
3.6.6	Vägtrafik	58
3.7	Redovisning av avgiftsbelagd verksamhet	63
3.7.1	Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna disponeras	63
3.7.2	Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna ej disponeras.....	65
3.7.3	Övrig återrapportering av avgiftsbelagd verksamhet	69
3.8	Uppföljning av investeringsbudget.....	71
3.9	Medarbetare och kompetens	72
3.9.1	Anställda och personalomsättning	73

3.9.2	Sjukfrånvaro	75
3.10	Övrig återrapportering.....	75
3.10.1	Marknadsövervakning	75
3.10.2	Forskning och innovation	79
3.10.3	Transportstyrelsens rapportering till strategi för systematisk uppföljning av funktionshinderspolitiken 2021–2031.....	82
3.10.4	Processer och rutiner för att identifiera och rapportera it-incidenter	84
3.10.5	Transportstyrelsens totalförsvarsarbete 2021 – redovisning av medel för civilt försvar.....	87
3.10.6	Sammanställning av regeringsuppdrag.....	88
4	FINANSIELL REDOVISNING.....	94
4.1	Resultaträkning	95
4.2	Balansräkning	96
4.3	Anslagsredovisning.....	98
4.3.1	Villkor för anslag.....	99
4.4	Redovisning mot inkomstitel	99
4.5	Finansieringsanalys	101
4.6	Sammanställning av väsentliga uppgifter	102
4.7	Tilläggsuppgifter och noter	103
4.7.1	Redovisningsprinciper	103
4.7.2	Förändrade redovisningsprinciper i uppbördsverksamheten ..	103
4.7.3	Värderingsprinciper	104
4.7.4	Styrelsen.....	106
4.7.5	Ledande befattningshavare.....	107
4.7.6	Noter.....	107
5	INTERN STYRNING OCH KONTROLL.....	119
5.1	Pandemipåverkan.....	119
5.2	Transportstyrelsens process för intern styrning och kontroll samt underlag för bedömning.....	119
5.3	Intern miljö och riskhantering.....	120
5.4	Förbättringsområden	120
5.4.1	Redovisning av uppbördsfordringar	120
5.4.2	Styrning och kontroll inom informationssäkerhet	121
5.4.3	Indrivning av felparkeringsavgifter och trängselskatt för utländska fordon.....	122
6	UNDERSKRIFTER	124



Generaldirektören har ordet

1 Generaldirektören har ordet



Vid en tillbakablick slås jag som så många gånger förr av hur brett Transportstyrelsens uppdrag är. Trots att coronaviruset har fortsatt att påverka och begränsa oss alla även år 2021 finns det mycket att berätta om och känna stolthet över. Jag lyfter här några exempel och mer finns förstås att läsa i årsredovisningen.

Kontakten med branschen är mycket viktig för oss på Transportstyrelsen. Under den årliga och trafikslagsgemensamma näringslivsträffen diskuterades erfarenheter från pandemin och omställningen till fossilfria transporter. Tillsammans strävar myndigheter och transportbranschen mot en klimatneutral men samtidigt konkurrenskraftig bransch. Det är centralt att det finns samsyn om vägen framåt.

Yrkestrafik på väg regleras till stor del av internationella bestämmelser som syftar till sundare och säkrare branscher. Under 2021 började Sverige genomföra det så kallade mobilitetspaketet, som på sikt förväntas leda till bättre sociala villkor, ökad regelefterlevnad och sundare konkurrens inom EU. Redan nu är det möjligt för poliser och bilinspektörer att ta ut förskott av sanktionsavgift från utländska transportföretag för överträdelser mot kör- och vilotider och färdskrivare.

Pandemin har medfört att vi inte har kunnat genomföra tillsyn på sedvanligt sätt och vi har även behövt göra vissa nedprioriteringar, framför allt inom yrkestrafikområdet. För 2022 har myndigheten fått utökade medel för tillsyn över yrkestrafiken och vi kan därmed förstärka våra insatser.

Transportstyrelsen har fortsatt att digitalisera verksamheten. Ett exempel är att myndigheten skickar alltmer post digitalt till den som har en digital brevlåda. Det största utskicket som digitaliserades under 2021 är inbetalningskortet för den ordinarie fordonsskatten. Med dagens nivå av anslutning till digital brevlåda innebär det cirka 2,5 miljoner utskick under ett år.

Att transportera gods på järnväg i stället för på väg kan bidra till våra ansträngningar att nå klimatmålet om minskade koldioxidutsläpp. Myndigheten har under de senaste åren tagit fram nya tillsynsmetoder. Järnvägsbranschen har implementerat gemensamma instruktioner för lastsäkring samt utbildningsplaner för lastare och järnvägsföretag, efter tillsyn och samverkan med Transportstyrelsen.

En ny strategi för svensk sjöfartstillsyn, bättre rapportering av olyckor och ökat internationellt arbete för att höja medvetandet om sociala missförhållanden ombord. Det är några av förslagen som Transportstyrelsen lämnar till regeringen för att bidra till en säker, hållbar och effektiv sjöfart.

Kommande båtsäsong måste den som kör vattenskoter ha ett giltigt förarbevis. Arbetet för att möjliggöra det har krävt tätt samarbete med branschen. Redan sommaren 2021 kunde utbildare börja erbjuda utbildningar och intresset har varit stort.

På sjöfartens område kunde vi också glädjas åt att Sverige efter en framgångsrik valkampanj blev invalt i IMO:s råd för åren 2022–2023.

Efterfrågan på flygresor var relativt låg under första halvåret, men i takt med att vaccinationsgraden ökade påbörjades en mer stabil återhämtningsfas. Antalet passagerare på de svenska flygplatserna för helåret summerar till närmare 10,9 miljoner, vilket var cirka 1,4 miljoner fler än under 2020. Dock återstår en hel del att hämta hem innan trafiken är tillbaka till hur det var före pandemin. I jämförelse med 2019 så utgör de 10,9 miljonerna endast 29 procent av det årets passagerarantal.

Det är en spännande verksamhet att leda – och jag är glad över att få göra det tillsammans med kloka och kompetenta medarbetare. Trevlig läsning!

Jonas Bjelfvenstam, generaldirektör





Transportstyrelsens uppdrag

2 Transportstyrelsens uppdrag

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

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

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

2.1 Transportpolitiska målen

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

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

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

3

Resultatredovisning



3 Resultatredovisning

3.1 Inledning

Resultatredovisningens innehåll

Transportstyrelsens resultatredovisning utgår från kraven i förordning (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag (FÅB), uppgifter i Transportstyrelsens instruktion samt de mål och återrapporteringskrav som anges i myndighetens regleringsbrev för budgetåret 2021.

Resultatredovisningen består av följande:

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

Ekonomisk översikt

Nedan redovisas en ekonomisk översikt över kostnader och intäkter för Transportstyrelsens huvuduppgifter tillika verksamhetskategorier enligt regleringsbrevet. En kortfattad analys av väsentliga förändringar mellan 2020 och 2021 redogörs för i texten under tabell 1.

Tabell 1. Ekonomisk översikt, fördelning av intäkter och kostnader per verksamhetskategori 2019–2021

Tusen kronor	2019	2020	2021
Regelgivning			
Intäkter			
Intäkter av anslag för verksamhet som finansieras med avgifter	0	0	0
Intäkter av anslag för verksamhet som inte finansieras med avgifter	359 008	332 512	332 304
Intäkter av anslag för miljözoner	0	0	0
Intäkter av anslag för civilt försvar	1 246	1 271	2 899
Övriga intäkter	6 471	17 959	12 034
Summa intäkter	366 726	351 742	347 237
Kostnader	380 091	359 867	356 976
Tillståndsprovning			
Intäkter			
Intäkter av anslag för verksamhet som finansieras med avgifter	377 400	381 805	422 604
Intäkter av anslag för verksamhet som inte finansieras med avgifter	166 729	154 856	170 652
Intäkter av anslag för civilt försvar	1 846	1 944	4 919
Övriga intäkter	5 110	5 151	4 622
Summa intäkter	551 084	543 757	602 796
Kostnader	555 930	546 700	603 675
Tillsyn			
Intäkter			
Intäkter av anslag för verksamhet som finansieras med avgifter	246 584	253 207	262 279
Intäkter av anslag för verksamhet som inte finansieras med avgifter	74 040	63 908	76 362
Intäkter av anslag för civilt försvar	1 582	1 598	3 894
Övriga intäkter	182 740	141 236	145 453
Summa intäkter	504 946	459 949	487 988
Kostnader	476 751	449 341	477 848

Tusen kronor	2019	2020	2021
Registerhållning			
Intäkter			
Intäkter av anslag för verksamhet som finansieras med avgifter	844 099	819 505	753 055
Intäkter av anslag för verksamhet som inte finansieras med avgifter	138 843	150 778	169 543
Intäkter av anslag för trängselskatt i Stockholm	67 236	63 490	60 720
Intäkter av anslag för trängselskatt i Göteborg	96 780	91 145	88 127
Intäkter av anslag för civilt försvar	4 225	4 445	9 786
Övriga intäkter	104 619	105 831	112 351
Summa intäkter	1 255 803	1 235 195	1 193 581
Kostnader	1 270 877	1 249 842	1 200 971
Totalt alla verksamhetskategorier			
Intäkter			
Intäkter av anslag för verksamhet som finansieras med avgifter	1 468 083	1 454 517	1 437 938
Intäkter av anslag för verksamhet som inte finansieras med avgifter	738 620	702 054	748 862
Intäkter av anslag för trängselskatt i Stockholm	67 236	63 490	60 720
Intäkter av anslag för trängselskatt i Göteborg	96 780	91 145	88 127
Intäkter av anslag för civilt försvar	8 900	9 258	21 496
Övriga intäkter	298 940	270 177	274 459
Summa intäkter	2 678 559	2 590 642	2 631 602
Kostnader	2 683 649	2 605 751	2 639 470


















Kostnaderna är totalt sett högre 2021 jämfört med 2020. Framför allt är det kostnader för personal som ökat något. Det är främst inom den icke avgiftsfinansierade verksamheten som kostnaderna har ökat. Myndigheten har där haft mer förberedande arbete kring tillsyn enligt NIS-direktivet, nytt regelverk avseende drönare men även tillsyn över utländska aktörer inom yrkestrafiken, som numera belastar skatteanslaget, har ökat. Inom den avgiftsfinansierade verksamheten är kostnaderna något lägre jämfört med föregående år. Detta förklaras bland annat av lägre kostnader för registrerings skyltar. Utöver det pågår anpassningar inför framtida utvecklingsarbeten, vilket inneburit att vi under året inte tillsatt vakanser och genomfört nyrekryteringar som planerat. Under 2021 har även arbetet kring civilt försvar utökats vilket påverkat den totala kostnadsökningen.

Med detta följer att intäkter av alla anslag minskat totalt sett, förutom för anslaget för icke avgiftsfinansierad verksamhet och civilt försvar.

3.2 Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

Inom ett antal områden har myndigheten börjat följa hur verksamheterna bidrar till de transportpolitiska målen. Det görs bland annat med stöd av resultatindikatorer som kan användas för att bedöma hur myndigheten bidragit till måluppfyllelsen. Transportstyrelsen kommer att arbeta vidare för att på sikt kunna redovisa fler områden och utveckla analysen för att ge en komplettare bild.

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

Område	Tillgänglighet	Säkerhet	Miljö	Hälsa
Regelefterlevnad inom yrkestrafiken på vägtrafikområdet				
Säkerhetskultur inom tunnelbana och spårväg				
Last och lastsäkring av järnvägsfordon				
Fartygssäkerhet genom hamnstatskontroll				
Internationellt samordnad tillsyn av flygplan				
Förutsättningar för gång och cykling				
Svavelutsläpp inom sjöfart				
Utsläpp av växthusgaser från tunga vägfordon				

Regelefterlevnad inom yrkestrafiken på väg

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

Tabell 3. Regelefterlevnad inom yrkestrafik 2015 och 2018/2019

	2015	2018/2019 ¹
Regelefterlevnad buss		
Kör- och vilotider	59 %	71 % ↗
Teknisk beskaffenhet, fordon	75 %	83 % ↗
Hastighet	97 %	93 % ↘
Regelefterlevnad taxi		
Personlig tidbok	73 %	76 % ↗
Prisinformation	92 %	97 % ↗
Teknisk beskaffenhet, taxameter	93 %	96 % ↗
Regelefterlevnad gods		
Kör- och vilotider	67 %	71 % ↗
Teknisk beskaffenhet, fordon	71 %	78 % ↗
Lastsäkring	85 %	89 % ↗
Hastighet	88 %	83 % ↘

¹ Tillståndsmätningarna för buss och taxi gjordes 2018, medan tillståndsmätningen för gods gjordes 2019.

I samarbete med Polismyndigheten mäter Transportstyrelsen återkommande regelefterlevnaden inom yrkestrafiken. Under 2020 och 2021 gjordes det dock inte någon mätning. Den senaste mätningen 2018/2019 visade att efterlevnaden generellt sett var hög. Men det finns aktörer som inte följer reglerna, vilket påverkar trafiksäkerheten och snedvrider konkurrensen. Under 2022 och 2023 kommer nya tillståndsmätningar att göras.

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

Under 2021 påbörjade Transportstyrelsen genomförandet av det så kallade mobilitetspaketet (nya EU-regler) som på sikt förväntas leda till bättre sociala villkor, ökad regelefterlevnad och sundare konkurrens. Till följd av paketet har redan nu kontrollmöjligheterna inom transportföretagaransvar utökats. Poliser och bilinspektörer kan numera ta ut förskott av sanktionsavgift även från utländska transportföretag. Det gäller överträdelser mot kör- och vilotider och färdskrivare. Transportstyrelsen hanterar prövning av polisens beslut om förskott.

Vidare har Transportstyrelsen och Polismyndigheten tagit fram en strategisk överenskommelse för kontroll och tillsyn. Målet är att uppnå en effektiv och rättssäker kontrollverksamhet som ska öka regelefterlevnaden inom yrkestrafiken. Överenskommelsen beskriver vad som ska prioriteras. Till

exempel ska polisen genomföra kontroller på andra tider än dagtid och med en större geografisk spridning än tidigare.

Säkerhetskultur inom tunnelbana och spårväg

God säkerhetskultur¹ hos trafikutövarna samvarierar med den faktiska säkerheten i transportsystemet. Transportstyrelsen arbetar kontinuerligt för att stärka säkerhetskulturen hos trafikutövare inom tunnelbana och spårväg och genomförde 2017–2019 tillsyner på temat säkerhetskultur hos varje trafikutövare inom trafikslagen. Viktiga områden i dessa tillsyner är bland annat rapportering, rättvis och lärande kultur samt systematiskt säkerhetsarbete. Transportstyrelsens bedömning är att resenärerna kommer att möta ett säkrare och pålitligare transportsystem genom att trafikutövarna stärker sin interna säkerhetskultur. Det leder i sin tur till att resandet inom tunnelbana och spårväg kommer att uppfattas som attraktivare.

Pandemin har inneburit att planerade uppföljande tillsyner har flyttats fram. I dessa kommer samma kvalitativa modell som användes vid tillsynerna 2017–2019 att användas för mätning av säkerhetskulturen. Därefter kan jämförelser mellan de två mätningarna göras för respektive företag.

Under 2021 har ett utvecklingsarbete skett inom myndigheten om säkerhetskultur. En modell har tagits fram även för tillsyn över järnväg – den kvalitativa modellen som används vid tunnelbana och spårväg har skalats ned och anpassats för syftet. Personal inom tillsyn järnväg har också fått kompetensutveckling.

På det internationella planet har Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) tagit fram och gjort en undersökning i syfte att analysera nivån av säkerhetskultur i europeiska järnvägsbranschen. En målsättning är att kunna erbjuda varje deltagande organisation en riktad analys utifrån anställdas svar. Transportstyrelsen har marknadsfört undersökningen i flera kanaler, vilket också uppmärksammats av ERA och det har lett till att ytterligare svar kommit in från Sverige.

¹ Transportstyrelsens definition av säkerhetskultur: "säkerhetskultur handlar om en organisations gemensamma sätt att tänka och agera i förhållande till risk och säkerhet, det vill säga hur en organisation prioriterar och faktiskt arbetar med risker och säkerhet kopplat till sin verksamhet". Transportstyrelsen (2014). Säkerhetskultur - definition och beskrivning, broschyr.

Tabell 4. Antal avlidna och allvarligt skadade för tunnelbana och spårväg 2018–2021

Typ av bantrafik	Avlidna				Allvarligt skadade			
	2018	2019	2020 ¹	2021 ²	2018	2019	2020 ¹	2021 ²
Tunnelbana	8 ↘	10 ↗	11 ↗	4 ↘	5 ↘	11 ↗	6 ↘	-
Exklusive suicider	0 ↘	2 ↗	0 ↘	2 ↗	3 ↗	4 ↗	3 ↘	-
Spårväg	0 ↘	0 →	0 →	1 ↗	10 ↘	13 ↗	9 ↘	-
Exklusive suicider	0 ↘	0 →	0 →	1 ↗	10 ↘	13 ↗	8 ↘	-

¹ Justerade efter föregående årsredovisning efter verifiering av statistiken.

² 2021 års uppgifter verifieras under första kvartalet 2022 och kan komma att ändras. Uppgifter om allvarligt skadade brukar generera stora skillnader efter verifiering och tas därför inte med.

Även under 2021 påverkades antalet resenärer och mängden utförd trafik i systemen av pandemin. Färre människor i rörelse medför naturligt att det inträffar färre olyckor.

Transportstyrelsen behöver fortsatt utveckla samarbetet med branschen. Sannolikt behöver trafikutövarnas egen statistik följas för att man ska kunna följammare indikatorer som bättre visar på effekterna av en god säkerhetskultur.

Genom att bredda fokuset för säkerhetskultur till att även omfatta järnväg ser myndigheten att en god säkerhet kan främjas. Det är i linje med hänsynsmålet, som talar om att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt.

Last och lastsäkring av järnvägsfordon

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

Myndigheten har under de senaste åren haft fokus på lastsäkring och flera insatser har gjorts. Nya tillsynsmetoder har tagits fram i syfte att kunna utföra tillsyn på en mer detaljerad nivå. Järnvägsbranschen har tagit fram och implementerat gemensamma last- och lastsäkringsinstruktioner samt utbildningsplaner för lastare och järnvägsföretag efter tillsyner och samverkan med Transportstyrelsen.

I januari 2021 inträffade ett tillbud på Stora Bältbron som påminde om olyckan 2019 på samma bro. Trafikstyrelsen i Danmark förbjöd då all trafik med så kallade pocketwagons som används för att frakta påhängsvagnar till lastbilar (semitrailers). Förbudet övergick sedan till restriktioner som

anpassats över tid. Restriktionerna utgjorde och utgör en form av marknadshinder mot effektiva och hållbara järnvägstransporter, eftersom de försvårar trafikering genom Danmark.

I syfte att kunna häva vissa av de danska restriktionerna men ändå säkerställa säkra transporter deltog Transportstyrelsen i ERA:s arbete med att revidera rekommendationen som togs fram efter olyckan på Stora Bältbron. Myndigheten deltar även i arbetet med att ta fram AMOC (Acceptable Means of Compliance), det vill säga godtagbara sätt att uppfylla kraven i en förordning² som bland annat reglerar säkerhet för last. Dessa ska, tillsammans med de branschgemensamma instruktionerna, ge operatörerna tydligare riktlinjer vid framtagning av egna lastsäkringsregler.

Tabell 5. Resultatindikatorer för lastsäkring 2018–2021

Resultatindikatorer	2018 ¹	2019	2020	2021
Antal anmälningar till Transportstyrelsen om problem med last och lastsäkring	6	4	8	8
- varav anmälningar som påvisar problem med semitrailer	0	2	3	2
Antal tillsyner lastsäkring/farligt gods	-	10	7	3
Antal tillsynsärenden ² lastsäkring/farligt gods	-	26	16	7
Antal företag med brister inom last och lastsäkring	-	5	2	1 ³
Antal förelägganden relaterade till last och lastsäkring	-	3 justerade, 2 klara	0, dock information till berörda företag	0 ³

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

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

³ En tillsyn är inte avslutad.

Mängden inrapporterade tillbud till Transportstyrelsens telefonberedskap rörande lastsäkring har ökat sedan olyckan på Stora Bältbron i Danmark i

² Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av beslut 2012/757/EU, (Säkerhet för last, se 4.2.2.4.1).

januari 2019³. Det kan indikera en tidigare underrapportering, eftersom det historiskt endast funnits en enda anmäld händelse.

Under 2021 genomfördes tillsyner inom farligt gods och lastsäkring endast i november–december på grund av pandemin. Totalt genomfördes 3 tillsyner, varav 1 som observatör till den danska säkerhetsmyndighetens tillsyn med anledning av tillbudet på Stora Bältbron.

En av tillsynerna var en så kallad samverkanstillsyn för farligt gods och lastsäkring inom landtransporter, som Transportstyrelsen genomför tillsammans med andra myndigheter⁴. Syftet är bland annat att tillsammans identifiera gemensamma risker. Tillsynerna som Transportstyrelsen utförde under 2021 genererade sammanlagt 7 tillsynsärenden inom farligt gods och lastsäkring, varav 2 avsåg lastsäkring.⁵

Av de inrapporterade händelser som avser last och lastsäkring har 2 händelser bedömts vara av den allvarlighetsgraden att de rapporterats vidare till Statens haverikommission (SHK). Båda händelserna berör problem med semitrailers.

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

Fartygssäkerhet genom hamnstatskontroll

Arbetet med hamnstatskontroller är en central del för att öka säkerheten till sjöss samt förebygga olyckor och negativ miljöpåverkan. Tillsynen över utländska tillsynsobjekt i Sverige och svenska tillsynsobjekt i utlandet sker genom hamnstatskontroll enligt hamnstatskontrolldirektivet⁶ och enligt en överenskommelse mellan 27 länder, Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MoU). Enligt dessa två rättsakter ska inspektioner utföras enligt en urvalsmodell på vissa fartyg med utländsk flagg som anlöper respektive lands hamnar (tilldelad kvot).

³ En semitrailer lossnade från ett godståg och kördes på av ett mötande persontåg, vilket ledde till flera dödsfall.

⁴ SAMTILL är en grupp som genomför trafikslagsövergripande samverkanstillsyner med Arbetsmiljöverket, Kustbevakningen, länsstyrelsen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Polismyndigheten, Tullverket, Transportstyrelsen och Strålskyddsmyndigheten.

⁵ Att det blir fler tillsynsärenden gentemot tillsynstillfällena beror på att flera företag kontrolleras samtidigt vid varje tillsynstillfälle. Exempelvis kan tillsynen ske på en rangerbangård där flera företag har sina vagnar uppställda och det kan vara flera avsändare inblandade i transporten av dessa vagnar.

⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll.

Tabell 6. Hamnstatskontroller på svenska fartyg 2017–2021

	2017	2018	2019	2020	2021
Antal kontroller på svenska fartyg	94	104	112	71	103
Antal nyttjandeförbud	0	1	2	0	1

Under 2021 var det 103 svenska fartyg som genomgick en hamnstatskontroll inom Paris MoU och det blev 1 nyttjandeförbud. Under perioden 2017–2021 genomfördes 484 kontroller, vilket resulterade i 4 nyttjandeförbud. Det visar att Transportstyrelsens tillsynsarbete ger effekt, eftersom de svenska fartygen i huvudsak uppfyller de internationella konventionerna och bidrar till en god säkerhet, främjar tillgänglighet samt inte hotar miljö eller hälsa. De få nyttjandeförbud som utfärdats vid kontroller som genomförs av andra länders tillsynsorganisationer bekräftar både att myndighetens tillsynsarbete och implementeringen av de internationella konventionerna är i linje med regelverkets syfte.

Tabell 7. Hamnstatskontroller på utländska fartyg 2017–2021

	2017	2018	2019	2020	2021
Antal kontroller på utländska fartyg	514	523	515	245	465
Antal nyttjandeförbud	11	11	9	9	6

Under 2021 kontrollerade Transportstyrelsen på motsvarande sätt 465 utländska fartyg som anläpt svensk hamn. 6 nyttjandeförbud utfärdades, vilket visar att säkerheten på de fartyg som anländer svenska hamnar är god.

Utfallet från hamnstatskontrollerna används för att publicera listor där flaggstater klassificeras enligt ett treklassystem – vit, grå och svart – med syfte att synliggöra flaggstater med frekvent tveksamma aktörer vad gäller olika typer av säkerhetsbrister. Sverige har historiskt haft en ledande position på Paris MoU:s så kallade vita lista men har under de senaste åren gått ner flera positioner och ligger för närvarande på 20:e plats av 41 stater.

En analys av de nyttjandeförbud som tilldelats svenska fartyg och som baseras på information inhämtad från EU:s tillsynssystem Thetis och Paris MoU:s webbplats visar att det inte finns någon uppenbar röd tråd mellan dessa. Sverige har relativt sett få fartyg, och med den beräkningsmodell som används får varje nyttjandeförbud stor påverkan på placeringen på listan. Prestationen beräknas på en treårs rullande statistik, vilket också gör att ett nyttjandeförbud påverkar placeringen under en längre tid.

Det som kan noteras är att det finns två rederier som återkommer i listan. Tillsammans har de 3 fartyg. Ingen hamnstat är överrepresenterad bland de hamnar där svenska fartyg fått nyttjandeförbud och det observeras ingen koppling mellan positionen på vita listan och prestationen från erkända organisationer (recognised organisations, RO), som är de klassningsföretag

som myndigheten delegerat tillsynen till. Transportstyrelsen kommer att genomföra utökade tillsyner av de två rederierna och utöver det kommer varje nyttjandeförbud och brist som läggs på svenska fartyg vid en hamnstatskontroll framöver att kontinuerligt följas upp och analyseras. Detta möjliggör identifiering av återkommande brister och förbättring av myndighetens egen tillsyn både över RO och fartyg.

Internationellt samordnad tillsyn över flygplan

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

Tabell 8. Rampinspektioner 2017–2021

	2017	2018	2019	2020	2021
Antal rampinspektioner luftfartyg	293	277	271	120	133
Antal flygplatser	14	15	16	11	8
Index utfall	0,59	0,60	0,52	0,50	0,45

Under 2021 genomförde Transportstyrelsen 133 rampinspektioner. De omfattar bland annat kontroll av flygplanets tekniska status, flygoperativ dokumentation, säkerhetsutrustning ombord, operatörens procedurer, besättningsmedlemmars behörighet och status. Inspektionerna har genomförts på 8 flygplatser och omfattar 99 olika operatörer. Tilldelat antal inspektioner av luftfartyg från Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (EASA) är uppnått.

Inspektionerna har haft stor bredd och har avsett olika typer av flygverksamhet och olika flygplatser. Transportstyrelsen bedömer att rampinspektionerna har en god preventiv effekt i flera led och bidrar till en god säkerhet. Effekten av tillsynen kan identifieras på kort sikt genom att inspektioner leder till att brister åtgärdas direkt. Krav på säkerhetsledningssystem med grundorsaksanalyser leder i sin tur till att upprepade fel begränsas.

Effekten på lång sikt säkerställs genom att samordnade och riskbaserade inspektioner leder till att verksamheter som initialt inte sköter sina åtaganden känner till att det är högre sannolikhet att de granskas, vilket ytterligare ger effekt för åtgärd. Den samlade effekten ur ett flygsäkerhetsperspektiv är att standarden höjs. Det går att verifiera med ett EU-framtaget index för rampinspektionerna, där ett lågt index visar på färre eller mindre allvarliga brister. Index för den senaste femårsperioden ger en

förbättring från 0,59 till 0,45. Värdet beskriver hur många och hur allvarliga avvikelser som identifierats under inspektionerna. För svenska luftfartyg som inspekterades under 2021 inom ramen för det internationella programmet är motsvarande index 0,40.

Förutsättningar för gång och cykling

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

Tabell 9. Allvarligt skadade¹ gående respektive cyklister (avrundat till hundratal respektive tiotal)

Trafikantgrupp	2016	2017	2018	2019	2020
Gående, singel (fallolyckor)	3 200	3 400	3 600	3 000	1 800
Gående, påkörningsolyckor	150	150	150	130	150
Cyklister, singel och påkörningsolyckor	2 100	2 100	2 000	1 900	2 000
Gående och cyklister summerat	5 400	5 700	5 800	5 000	4 000

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

Men det finns också baksidor: många fotgängare och cyklister skadas i trafikmiljön. Under åren 2016–2019 skadades årligen mer än 5 000 personer; variationerna mellan åren är relativt små. Vintern 2019/2020 var mild och restriktioner infördes på grund av pandemin. Det kan förklara att det var ett förhållandevis litet antal allvarligt skadade fotgängare i fallolyckor år 2020. För 2020 är bortfallet större än vanligt, vilket troligen kan härledas till pandemin där sjukvården har varit belastad och prioriterat om sitt arbete. Även om utfallet också har justerats för detta, bör förändringen över tid tolkas försiktigt. Det finns vid rapporteringstillfället ingen relevant statistik för 2021.

Inom Gruppen för nollvisionen i samverkan (GNS), där Transportstyrelsen ingår, har ett aktörsgemensamt mål för fallolyckor antagits: antalet allvarligt skadade till följd av fallolyckor inom vägtrafiken ska minska med 25 procent mellan år 2020 och 2030.

Viktiga förutsättningar för en positiv utveckling inom gång och cykling är att infrastrukturen är säker, väl underhållen alla årstider och att den upplevs som trygg.

Tabell 10. Andel kommuner med god kvalitet på gång- och cykelvägar

	2013/14	2015/16	2017/18	2019/2020
Andel kommuner med god kvalitet på underhåll av gång- och cykelvägar	18 %	36 %	40 %	19 %

Trafikverkets uppföljning av indikatorn god kvalitet på underhåll av gång- och cykelvägar antyder att det skedde en försämring vad det gäller andelen

kommuner med god kvalitet på underhållet mellan de två senaste mätningarna.⁷

Transportstyrelsen påverkar förutsättningarna för gående och cyklister genom bland annat regelgivning och kunskap inom infrastruktur, trafikreglering och fordon. Myndigheten tillhandahåller också olycksstatistik till nytta för andra aktörer.

2021 presenterade myndigheten en slutrapport⁸ i utredningen om behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon. Cykel som fordon har utvecklats de senaste åren och kan se ut på många olika sätt och drivas med el. Dessutom har digitalisering och ny teknik gjort det möjligt med nya lösningar för kortare persontransporter. Det har betytt att helt nya företeelser introducerats i ett befintligt samspel. Det tar tid att skapa nya normer och den bedömning Transportstyrelsen gjorde i slutrapporten är att eldrivna enpersonsfordon och mikromobilitet befinner sig i en sådan process. I rapporten presenterades förslag som dels ska göra det möjligt att utveckla trafiksäkrare fordon, dels förtydligar att förare av elsparkcyklar ska följa trafikreglerna för cykel.

Cykelhjälm skyddar huvudet från dödliga och allvarliga skador. Transportstyrelsen har analyserat vad den samhällsekonomiska nyttan skulle bli om alla cyklister i Sverige använde hjälm. Resultatet visar att cykelhjälm kan rädda 13 liv på sex år och dessutom förhindra att 457 cyklister blir allvarligt skadade. Det skulle ge en samhällsekonomisk vinst på cirka 7 miljarder kronor över en sexårsperiod. Transportstyrelsen vill att hjälmanvändningen ska öka och tror på insatser som uppmuntrar cyklister att frivilligt använda hjälm.

I det internationella regelutvecklingsarbetet för fordon har Transportstyrelsen arbetat för att bättre skydda gående och cyklister. Det handlar bland annat om beslutade krav för autobroms, system i tunga fordon som ska upptäcka cyklister som befinner sig framför eller vid sidan om fordonet (i döda vinkeln) och system som visar vad som finns bakom fordonet vid backning.

Vidare finansierar myndigheten en forskningsstudie på Karlstads universitet i syfte att få mer kunskap om hur ett säkert system för gångtrafik ska kunna skapas. Den första delstudien, som beskriver fotgängarolyckor med fokus på

⁷ Trafikverket 2020 Analys av Trafiksäkerhetsutvecklingen 2019 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020, sidan 52.

⁸ Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon – slutrapport (TSV 2019-5394)

fallolyckor i vägtrafikmiljön och i förhållande till andra typer av vägtrafikolyckor, är nu klar.

I två andra delstudier tittar Transportstyrelsen på påbackningsolyckor och effekten av fordon utrustade med autobroms för fotgängare. Syftet med påbackningsstudien är att beskriva och undersöka olyckor och skador som inträffar i samband med påbackning av motorfordon samt undersöka riskfaktorer och riskmiljöer i samband med uppkomna skadehändelser. I autobromsstudien analyseras hur effektiva moderna autobromssystem är på att reducera fotgängarolyckor med personskada.

Svavelutsläpp inom sjöfart

Sverige har sedan länge, med stöd från Transportstyrelsen, arbetat för utvecklingen av regler som innebär sänkta svavelutsläpp från sjöfarten, både inom Helsingforskommissionen (Helcom) och inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

Det nuvarande kravet om max 0,1 procent svavelhalt i fartygsbränslet inom svavelkontrollområdet (SECA) för Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen gäller från och med 2015. Enligt en rapport från Helcom släppte sjöfarten i Östersjön ut drygt 85 000 ton svaveldioxid per år före 2015. Efter införandet av det skärpta svavelkravet var siffran 10 000 ton och det är en minskning med 88 procent.

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

Tabell 11. Antal oljepröver 2017–2021

	2017	2018	2019	2020	2021
Antal oljepröver	36	52	62	44	65
varav antal med förhöjd svavelhalt	4	3	4	0	0
Antal avvikelser svavelhalt i bunker	9	11	0	2	5

Transportstyrelsen tog 65 oljepröver på fartyg, varav 4 prover har kontrollerats med handmätare. Att mäta med handmätare sänker kravet på det antal oljepröver som behöver skickas på analys. Inga prov har visat på förhöjd svavelhalt. Under 2021 rapporterades 5 anmärkningar från redare som beställt bunkerqualität och där det vid provtagning visat sig finnas avvikelse mellan bunkerkvittot och levererad produkt.

Transportstyrelsen har i samarbete med Chalmers en så kallad sniffer monterad på Öresundsbron. Sniffen mäter rökgaserna från fartyg som passerar bron för resa in i eller ut ur Östersjön. Den mäter i realtid och Transportstyrelsen har tillgång till det system som loggar mätningarna. Särskilda indikationer fås genom e-post om fartyg har avvikande svavelhalter i rökgaserna från skorstensplymen. Resultatet ligger sedan till grund för bedömning om huruvida särskild kontroll ska göras av fartyget. Under 2021 inkom inga särskilda indikationer för fartyg som skulle till svensk hamn.

Utsläpp av växthusgaser från tunga vägfordon

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

Tabell 12. Utsläpp av växthusgaser från tunga fordon (miljoner ton koldioxidekvivalenter)

	2010 ¹ (jmf. år)	2018 ¹	2019 ¹	2020
Tunga lastbilar	4,82	3,22	3,18	3,02
Bussar	0,76	0,30	0,27	0,22
Tunga lastbilar och bussar sammantaget	5,58	3,52	3,45	3,24

¹ Värdena för 2010, 2018 och 2019 är justerade sedan föregående årsredovisning. Orsaken är revideringar i Naturvårdsverkets statistik.

Utsläppen från den tunga vägtrafiken har långsamt minskat i förhållande till jämförelseåret 2010. Under 2020 var utsläppen 6 procent lägre än 2019. Naturvårdsverkets statistik för 2021 kommer i slutet av 2022 och redovisas därför inte i tabellen.

Transportstyrelsen bidrar i arbetet med omställningen, bland annat genom att se till att det finns registrerade uppgifter om tunga fordons utsläpp. Under 2021 har Transportstyrelsen fortsatt arbetet inom EU med metoder för att deklarerar bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Syftet är att värden ska kunna fastställas för fler fordonskategorier, såsom bussar, hybridfordon och påhängsvagnar. Relevanta, registrerade uppgifter om nya fordons utsläpp av växthusgaser gör det möjligt för köpare att göra aktiva val utifrån bränsleförbrukning och klimatpåverkan. Uppgifterna är också en förutsättning för det EU-gemensamma styrmedlet som kräver att fordonstillverkarna successivt säljer allt energieffektivare fordon och därmed ställer om fordonsflottan. På sikt kan uppgifterna även användas för ekonomiska styrmedel.

Tabell 13. Drivsystem på nyregistrerade tunga fordon

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

Omställningen av den tunga fordonsflottan kan följas genom att man tittar på vilka drivsystem nyregistrerade fordon har. Under 2021 ökade andelen nya bussar som drivs av el markant. För lastbilar har det inte skett några större förändringar. Men man behöver också vara medveten om att omställningen kan ske genom andra förändringar. Exempelvis kan dieselfordon tankas med förnybara drivmedel, såsom hydrerad vegetabilisk olja (HVO) eller biodiesel av estrar (FAME).

3.3 Regelgivning

Inom ramen för regelgivning ingår internationellt och nationellt regelarbete, övriga internationella uppdrag samt att bistå regeringen inom ramen för Transportstyrelsens uppdrag.

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

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

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

3.3.1 Verksamhetens utveckling

Tabell 14. Kostnader för regelgivning 2019–2021

Trafikslag	Total kostnad (tusen kronor)		
	2019	2020	2021
Järnväg	68 300	58 937	55 157
Luftfart	106 670	98 313	101 761
Sjöfart	89 213	87 423	80 631
Vägtrafik	115 909	115 195	119 427
Summa	380 091	359 867	356 976

Kostnaderna för regelgivning utgör 14 procent av den totala verksamhetskostnaden. Ytterligare analys redovisas under respektive trafikslag.

3.3.2 Trafikslagsövergripande

Coronapandemin påverkar ännu

Pandemin fortsätter påverka arbetet på Transportstyrelsen. Inom regelområdet har myndigheten analyserat behovet av undantag från regler och behovet av förlängning av de undantag som reglerats i tillfälliga föreskrifter. Det har under perioden funnits ett fortsatt behov av informations- och dialoginsatser mot bransch, intressenter och medborgare.

Tillfälliga nationella föreskrifter som tillkommit med anledning av pandemin:

- Undantaget från krav på närvaro i utbildningslokal (vid genomförande av introduktionsutbildning och riskutbildning B del 1) förlängdes till och med den 15 september 2021.⁹
- Förlängd giltighetstid för godkänt kunskapsprov behörighet B från fyra till sex månader.¹⁰ De tillfälliga reglerna är giltiga till och med den 1 april 2023.¹¹
- Förlängning av prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik som består av examensprov med två delprov som tidigare behövde göras inom en månad men som nu är förlängt till tre månader.

⁹ TSFS 2021:47.

¹⁰ TSFS 2020:17.

¹¹ TSFS 2021:48.

Giltighetstiden för föreskrifterna är till och med den 20 februari 2022.

- Transportstyrelsen gav förord åt lagförslaget som ska möjliggöra att infrastrukturförvaltare får sänka, avstå att ta ut eller senarelägga banavgifter med anledning av pandemin.
- Förlängd giltighetstid avseende behörigheter, certifikat och intyg inom sjöfart. Ändringen innebar att vissa handlingar för sjömän och fartyg vars giltighetstid löpte ut senast i maj 2021 förlängdes till och med september 2021.

Transportstyrelsen har även bistått Infrastrukturdepartementet med underlag i framtagandet av en ny version av omnibusförordningen¹², som exempelvis innehåller regler om förlängd giltighetstid för yrkeskompetensbevis för förare.

Pandemin och resursläget påverkar regelgivning och regelutveckling

Myndigheten ligger efter i sitt arbete med regelutveckling inom flera områden, bland annat inom sjöfart och vägtrafik. Det gäller exempelvis införlivandet av internationella regler i nationell rätt och i föreskriftsarbetet. Ett exempel är konstruktions- och brandregler för den svenska internationella sjöfarten som inte kunnat införlivas i svensk rätt i tid.

Under 2020 och 2021 har dessutom de olika internationella forum som myndigheten deltar i minskat i aktivitet som en följd av pandemin. Detta har resulterat i att det internationella regelutvecklingsarbetet till vissa delar har behövt skjutas upp.

Vidare har myndigheten haft svårigheter att fullt ut leverera efterfrågat underlag i det internationella arbetet, vilket kan påverka Transportstyrelsens förmåga att bidra till att svenska ståndpunkter bevakas och får genomslag.

¹² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/267 av den 16 februari 2021 om särskilda och tillfälliga åtgärder med anledning av den fortsatta covid-19-krisen avseende förnyelse av eller förlängning av giltigheten för vissa certifikat, intyg, bevis, körkort och tillstånd, uppskjutande av vissa regelbundna kontroller och regelbundna utbildningar inom vissa av transportlagstiftningens områden samt förlängning av vissa perioder som avses i förordning (EU) 2020/698.

3.3.3 Järnväg

Tabell 15. Kostnader för regelgivning inom järnvägsområdet 2019–2021

Total kostnad (tusen kronor)		
2019	2020	2021
68 300	58 937	55 157

Under året har det varit mindre arbete inom fjärde järnvägspaketet med anledning av förseningen av nya lagar (se nedan) samt färre prövningar av tvister, vilket har bidragit till lägre kostnader. Pandemin har även under 2021 medfört lägre kostnader för regelgivning inom järnväg, främst genom färre nationella och internationella resor.

Flera branschmöten har emellerid genomförts inom områdena tunnelbana, spårväg och järnväg.

Effekter av att fjärde järnvägspaketet fortsatt är försenat

Det svenska införlivandet av den tekniska pelaren inom fjärde järnvägspaketet är fortsatt försenat. Lagar och förordningar finns ännu inte på plats. Transportstyrelsen har lagt mycket tid på juridiska analyser om vad som gäller när regelverken saknas. Några effekter av förseningen:

- Transportstyrelsen har inte mandat för att ta betalt av sökande för de delar som inte längre stämmer överens med nationell lagstiftning.
- Infrastrukturförvaltare har inte haft möjligheten att ansöka om ett nationellt infrastrukturtilstånd som gäller tills vidare. I stället har de fått söka om flera säkerhetstillstånd, eftersom de endast beviljats tillfälliga tillstånd.
- Transportstyrelsen har inte kunnat göra klart föreskriftspaketet som är kopplat till införlivandet men har förberett så långt det är möjligt i nuläget. En risk är att vissa föreskriftsförslag kan behöva ändras och då blir tiden en mycket kritisk faktor som även kan påverka branschen som ska använda föreskrifterna i sitt arbete.

Ökad kunskap om kompositbromsblockens förmåga i vinterförhållanden

Transportstyrelsen arbetar aktivt med att möta teknikutvecklingen och åtgärda bullerproblematiken från järnvägen, utan att ge avkall på trafiksäkerhet eller att det kostar för mycket för järnvägsbranschen. Bakgrunden är att en EU-förordning ska åtgärda problematiken genom ett förbud för godsvagnar att använda sig av gjutjärnsbromsblock på så kallade tystare stråk från och med den 8 december 2024. Det innebär att delar av vagnparken behöver byggas om och gjutjärnsbromsar ska ersättas med kompositbromsblock eller skivbromsar.

Buller är ett stort samhällsproblem som påverkar hälsan. Därför är införandet av kompositbromsblock en viktig teknisk utveckling för att minska bullret från järnvägen. I nordiskt klimat har dock denna teknikutveckling lett till frågeställningar kring säkerheten.

Transportstyrelsen har tillsammans med Trafikverket fortsatt arbetet med att genomföra tester av två typer av kompositbromsblock i norra Sverige. Resultatet från testerna har tillsammans med drifterfarenheter som har delats från svenska järnvägsföretag legat till grund för en uppdaterad publicering av ett dokument om riskbedömning av kompositbromsblock i svenska förhållanden.

De sammantagna resultaten från testerna och drifterfarenheter visar att det finns konfigurationer av kompositbromsblock som troligtvis fungerar väl, även under hårda vinterklimat, givet att bromsen regelbundet används av föraren för att värma upp dessa. Erfarenheter visar emellertid att denna regelbundna uppvärmning kan vara svår eller otillräcklig att uppnå för vissa andra kombinationer av vagn- och kompositblock. För att säkra att järnvägsföretag kortsiktigt tar hand om riskerna har Transportstyrelsen initierat tillsyn för denna fråga. Tillsynerna är inte avslutade.

Tyskland och Schweiz har nationella krav om kompositbromsblock, vilket har påverkan på svenska aktörers möjlighet att köra genom dessa länder. Transportstyrelsen arbetar tillsammans med järnvägsbranschen i syfte att försöka se till att godstransporterna på järnväg till och från kontinenten inte äventyras. Riskbedömningsdokument, vintertestrapporter och kompletterande labbteststudier som var beställda av Transportstyrelsen har sammanställts och levererats till ERA. Transportstyrelsen har uppmanat ERA att tillsätta en ny arbetsgrupp för gemensam europeisk hantering av regelverken.

Gemensam säkerhetsmetod för bedömning av säkerhetsnivå och prestation

Transportstyrelsen har deltagit i en europeisk arbetsgrupp för att ta fram förslag till nya regler för bedömning av järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares säkerhetsnivåer (CSM ASLP). Förslaget innefattar bland annat formandet av ett gemensamt europeiskt register för järnvägsolyckor och tillbud. Transportstyrelsen har i arbetet betonat vikten av datakompatibilitet, av att undvika dubbelrapportering och av praktisk nytta för verksamhetsutövare för att förbättra säkerheten. Flera förslag med utgångspunkt från svenska erfarenheter har accepterats.

Projekt för flexiblare kapacitetstilldelning inom EU

En målsättning inom EU är en fri och öppen marknad för järnvägstrafik. Ett projekt som går under namnet Timetable Redesign (TTR) pågår för att göra om den europeiska kapacitetstilldelningsmodellen för järnvägstrafik i Europa. Kapacitetstilldelningen – eller hur tidtabellen konstrueras – är den

process som avgör hur, när och vilka som får transportera passagerare och gods på svensk järnväg. Projektet syftar till att modernisera och harmonisera tilldelningen över landsgränser och effektivisera hur länderna arbetar med internationell tidtabellsplanering. Fokus i projektet har varit persontrafiken.

Transportstyrelsen deltar och driver arbetet i sin roll som regleringsorgan i det europeiska oberoende nätverket för regleringsorgan (IRG-Rail) och i Europeiska kommissionens arbetsgrupper.

För godstransporter pågår ett arbete med godskorridorer som ska förenkla transporter över landsgränserna. Godskorridorförordningen för järnväg ska revideras och Transportstyrelsen har bidragit med inspel i kommissionens förarbete där TTR tas upp.

Olyckor i samband med växlingsarbete

Europeiska kommissionen har satt upp mål för Sverige att leva upp till när det gäller säkerhet för anställda inom järnvägen. Målet är att skadeindex ska vara lägre än 0,5, vilket innebär 1 avliden på två år eller 5 allvarligt skadade på ett år. Sveriges index var under perioden 2018 till 2020 mellan 2,0 och 2,1. Under dessa år inträffade totalt 6 dödsfall – 2 dödsfall vardera år – varav 5 skedde i samband med växlingsarbeten. Transportstyrelsen har därför anmodats att lämna en åtgärdsplan till kommissionen med förklaring och åtgärder. Sedan 2020 arbetar myndigheten för att undersöka om det finns gemensamma, bakomliggande faktorer vid de olyckor och tillbud som inträffat i samband med växlingsarbete. Åtgärdsplanen kommer att lämnas över till kommissionen under våren 2022.

3.3.4 Luffart

Tabell 16. Kostnader för regelgivning inom luftfartsområdet 2019–2021

Total kostnad (tusen kronor)		
2019	2020	2021
106 670	98 313	101 761

Kostnaderna för regelgivning är kvar på samma nivå som föregående år. Transportstyrelsen har utfört det internationella arbetet på distans, vilket har inneburit lägre kostnader än innan pandemin.

Nya internationella regler för drönare

Europeiska kommissionen antog i april ett regelpaket om U-space, ett system av tjänster för att underlätta för obemannade luftfarkoster att integreras i det befintliga luftrummet. Det innebär att obemannad och bemannad luffart i framtiden ska kunna använda samma luftrum, vilket de inte får i dag. Sverige har genom Transportstyrelsen medverkat i arbetet med att utarbeta reglerna i en kommitté inom EASA. Reglerna ska tillämpas från och med 2023.

Internationellt arbete för minskade utsläpp av koldioxid och buller

Inom luftfartsområdet sker den huvudsakliga regelutvecklingen i en internationell kontext. Främst sker det inom EU och inom Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO:s) miljökommitté Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP), där Transportstyrelsen ingår som en aktiv part.

I CAEP fokuserar Transportstyrelsen på fyra områden där bedömningen är att de viktigaste miljöfrågorna hanteras. Dessa är

- klimatstyrmedlet CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation)
- ett långsiktigt klimatmål för flyget
- hållbara flygbränslen
- miljökrav på kommande civila överljudsplan.

En central uppgift under innevarande CAEP-cykel har varit att undersöka möjligheten till ett långsiktigt mål för den internationella luftfartens koldioxidutsläpp. Transportstyrelsen har deltagit i arbetet med att ta fram olika scenarier för utvecklingen inom områdena teknik, operativa procedurer och bränslen samt vilka koldioxidutsläpp dessa scenarier genererar till 2050 och 2070.

I diskussionerna om hållbara flygbränslen pågår arbete med hållbarhetskriterier för fossilt jetbränsle med lägre livscykelutsläpp. Transportstyrelsens fokus ligger på att försöka förhindra att den fossila bränsleproduktionen expanderar. Det sker bland annat genom att verka för ytterligare analyser framöver och att driva på för att de bränslen som ska kunna tillgodoräknas i CORSIA ska ha en hög miljöintegritet. Transportstyrelsen har även bidragit till beslutet att ICAO ska överväga ett regelverk för utsläpp från kommande civila överljudsplan samt buller vid start och landning.

EU publicerade i juli lagstiftningspaketet Fit for 55 och under hösten 2021 inleddes förhandlingarna i rådsarbetsgrupperna. Fit for 55 innebär att EU ska sänka sina utsläpp av växthusgaser med 55 procent jämfört med 1990 års nivåer till 2030. Några mindre kontroversiella tekniska frågor om alternativa drivmedel och hållbara flygbränslen har lösts ut i förhandlingen, men de politiska och kontroversiellare delarna kvarstår. Förhandlingarna om översynen av EU:s utsläppshandelssystem (EU Emissions Trading System) inkluderar också implementeringen av CORSIA.

3.3.5 Sjöfart

Tabell 17. Kostnader för regelgivning inom sjöfartsområdet 2019–2021

Total kostnad (tusen kronor)		
2019	2020	2021
89 213	87 423	80 631

Den ordinarie regelgivningen har utförts i samma omfattning som tidigare år. Transportstyrelsen har enbart utfört det internationella arbetet på distans och det har medfört lägre kostnader än innan pandemin. Kostnaderna har också minskat på grund av att myndigheten lagt mindre resurser än föregående år på särskilda aktiviteter, såsom frågor kring vattenskotrar och undersökning av alternativ till biocidfärg på båtbottnar.

Nya regler ska ge minskad klimatpåverkan

Inom sjöfartsområdet sker den huvudsakliga regelutvecklingen i internationella organisationer, framför allt inom IMO och inom EU.

Inom IMO finns flera aktuella frågor som förhandlas parallellt. Under året har mycket fokus legat på utveckling av globala styrmedel för minskad klimatpåverkan. IMO har antagit nya regler som syftar till att öka fartygs energieffektivitet både sett till tekniska egenskaper och framdrift. Det har sedan tidigare funnits krav på energieffektiv konstruktion vid nybyggnationer, men de nya reglerna innebär att det från 2023 även kommer att ställas krav på äldre fartyg att effektivisera och minska utsläppen.

IMO har även inlett ett arbete med att utveckla ytterligare styrmedel som behövs för sjöfartssektorns klimatomställning. Sverige genom Transportstyrelsen bevakar särskilt klimatambitionen samt roro-trafikens och vintersjöfartens förutsättningar.

Andra fokusområden för Sverige inom klimatområdet är utvecklingen av en metodik för livscykelanalys av marina bränslen och revidering av IMO:s växthusgasstrategi från 2018. Strategin innehåller målsättningar för minskning av utsläpp från internationell sjöfart och revideringen väntas slutföras under 2023.

EU publicerade lagstiftningspaketet Fit for 55 och under 2021 har förhandlingarna inletts i rådsarbetsgrupperna. Flera av förslagen rör sjöfarten, bland annat om att inkludera sjöfarten i EU:s utsläppshandelssystem.

Sverige invalt i International Maritime Organisations råd

Sverige blev invalt i IMO:s råd i kategori B, som är tillägnad de stater som har störst intresse i internationell sjöfart, det vill säga import och export. Genom medlemskapet i rådet får Sverige direkt inflytande över styrningen

av organisationen och därigenom möjlighet att arbeta för svenska intressen och prioriteringar. Som medlem får Sverige också vara med och välja IMO:s nästa generalsekreterare år 2023. Generalförsamlingen utökade antalet platser i rådet från dagens 40 till 52 och förlänger mandatperioden från dagens två till fyra år. Ändringarna träder i kraft tolv månader efter att tillräckligt många medlemsstater ratificerat konventionsändringarna. Generalförsamlingen antog även budgeten för organisationen för år 2022–2023. En konsekvens av av den antagna budgeten är att medlemsstaternas bidrag till organisationen kommer att öka kommande år. Detta med anledning av en förstärkning av sekretariatets miljöenhet.

3.3.6 Vägtrafik

Tabell 18. Kostnader för regelgivning inom vägtrafikområdet 2019–2021

Total kostnad (tusen kronor)		
2019	2020	2021
115 909	115 195	119 427

Kostnaden för 2021 är högre än föregående år, eftersom det har varit mer föreskriftsarbeten. Samtidigt har det fortsatt varit lägre kostnader för nationella och internationella resor med anledningen av pandemin.

Arbete för ökad jämställdhet inom krocksäkerhet

Nästan alla tester med krockdockor utförs i dag med en genomsnittligt utformad manlig docka. För att säkerhetssystem i fordon ska ge bästa möjliga skydd för både män och kvinnor måste framtida säkerhetsutvärderingar göras med krockdockor som representerar båda könen. Transportstyrelsen har arbetat med frågan att utveckla regelverket så att krocksäkerheten för kvinnor ska bli lika hög som för män och arbetar för att involvera och engagera fler länder. Arbetet sker inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE).

Internationell harmonisering av automatiserad trafik

Transportstyrelsen är fortsatt aktiv i det intensiva arbetet inom UNECE för utökad funktionalitet och tillämpning av automatiserade funktioner för fordon. Även arbetet med framtida avancerade förarstödssystem har intensifierats, där gränsen mellan förarstödssystem och automation blir utmanande och svår. Det har färdigställts ett förslag till resolution om vilka aktiviteter som förare eller operatörer bör kunna få utföra när ett fordon framförs i automatiserat läge. Nu krävs att man enas om en ny konvention. Transportstyrelsen deltar för Sveriges räkning i en ny expertgrupp som ska utarbeta ett förslag till en ny konvention om automatiserad vägtrafik med fokus på oskyddade trafikanter säkerhet.

Samverkan har bidragit till högre regelefterlevnad

Tillsammans med Skolverket har Transportstyrelsen reviderat stödmaterialet för förarutbildning inom gymnasie- och vuxenutbildning. Materialet har förtydligat vissa delar av reglerna, vilket gör det enklare för förarprovningorganisationerna. Myndigheten har även noterat färre brister vid tillsyn och bedömningen är att det inkommit färre samtal gällande reglerna.

Ändrade föreskrifter för att motverka provfusk och olaglig trafikutbildning

Till följd av de förslag som presenterades i regeringsuppdraget om åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet har Transportstyrelsen fattat beslut om nya föreskrifter på körkortsområdet. De nya föreskrifterna handlar om att ändra hanteringen av provtagares tillhörigheter vid kunskapsprov, vilket innebär att Trafikverket har rätt att avvisa provdeltagare om de inte lämnar ifrån sig exempelvis ytterkläder och mobiltelefon på anvisad plats. Föreskrifterna handlar också om att minska det antal elever som en handledare får ha och att införa intygande vid rapportering av prov och utbildningar.

Införande av mobilitetspaketet inom yrkestrafik

Implementering av mobilitetspaketet pågår under åren 2021–2026. Det handlar om ändringar inom kör- och vilotider, vägarbetsid och yrkestrafiktillstånd. Ändringarna syftar bland annat till tydliga och kontrollerbara regler som bidrar till en sund transportmarknad och förbättrar förarnas arbetsvillkor samt bidrar till harmonisering i tillämpningen inom EU. Därutöver införs bestämmelser om utstationering av arbetstagare, vilket avser utländska förare som arbetar i Sverige, för vissa vägtransporter.

It-projektet för implementering av mobilitetspaketet pågår. Det innefattar bland annat systembyggnad för riskvärdering, tillsyn och informationsutbyte. Samtidigt arbetar Transportstyrelsen med de internationella och nationella författningarna.

Regler som har börjat gälla under 2021, utifrån mobilitetspaketet, är utökade kontrollmöjligheter av transportföretagsansvar. Det betyder att kontrolltjänstemän vid vägkontroll kan ta ut förskott av sanktionsavgift för överträdelse mot kör- och vilotider samt färdskrivare av utländska transportföretag.

3.4 Tillståndsprovning

Tillståndsprovning innebär kontroll av om organisationer eller personer har förutsättningar att utöva verksamhet enligt uppställda krav.

Transportstyrelsen bedömer även om objekt såsom exempelvis fordon, anläggningar och tekniska komponenter uppfyller krav.

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

3.4.1 Verksamhetens utveckling

Tabell 19. Kostnader för tillståndsprovning 2019–2021

Trafikslag	Total kostnad (tusen kronor)		
	2019	2020	2021
Järnväg	17 223	17 194	20 489
Luftfart	70 074	67 643	73 685
Sjöfart	19 946	22 755	23 480
Vägtrafik	448 687	439 108	486 021
Summa	555 930	546 700	603 675

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

3.4.2 Trafikslagsövergripande

Registerkontroller inom säkerhetsskydd för sjöfart och luftfart

Transportstyrelsen har fattat beslut om placering i säkerhetsklass för verksamhetsutövare kopplade till myndighetens uppdrag inom säkerhetsskyddslagen. De verksamhetsutövare som är placerade i säkerhetsklass kan därefter begära registerkontroll av berörd personal. Beslut om registerkontroll ingår i Transportstyrelsens ansvarsområden enligt säkerhetsskyddslagen och är en del i uppdraget som tillsynsmyndighet över externa verksamhetsutövare inom sjö- och luftfart.

3.4.3 Järnväg

Tabell 20. Kostnader för tillståndsprovning inom järnvägsområdet 2019–2021

Total kostnad (tusen kronor)		
2019	2020	2021
17 223	17 194	20 489

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

Den totala kostnaden för verksamheten är högre än 2020, men varierar mellan tillståndsområdena. Kostnaden för tillståndsansökningar för järnvägsföretag är högre än föregående år. Främsta anledningen är att det varit många förnyelser av tillstånd som sker vart femte år. Inom tillstånd för lokförarbevis var kostnaden också högre jämfört med föregående år. Även antalet regelbundna hälsokontroller har varit fler och har krävt mer manuellt arbete med anledning av pandemin. Tillstånd för infrastrukturförvaltare 2021 hade lägre kostnader, eftersom det hanterades ett större tillstånd år 2020.

Pandemins påverkan på godkännandeverksamheten

Transportstyrelsen har fått förlänga flera tidsbegränsade godkännanden. Orsaken är att flera av de oberoende granskarna, så kallade Anmälda Organ, under en period inte kunde utföra sina arbetsuppgifter på grund av pandemin. Det medförde att de intyg som krävs enligt lag för att få ett godkännande inte fanns på plats enligt tidsplan. Juridiska analyser har därefter gjorts för att komma fram till en bättre hantering av situationen, vilket resulterade i att myndigheten i stället kunde utfärda godkännanden med vissa villkor.

3.4.4 Luftfart

Tabell 21. Kostnader för tillståndsprovning inom luftfartsområdet 2019–2021

Total kostnad (tusen kronor)		
2019	2020	2021
70 074	67 643	73 685

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

Kostnaderna för tillståndsprovning inom luftfarten har ökat jämfört med tidigare år. Nya regler för drönare har trätt i kraft och Transportstyrelsen har ökade kostnader för handläggning av kompetensbevis, så kallade drönarkort, för drönarpiloter. Myndigheten har också genomfört tillståndsprovning för nya flygbolag men även regelförändringar har inneburit att mer tid fått läggas på tillståndsprovning. Exempelvis ska förändringar av ledningssystem och funktionella system inom flygtrafiktjänsten anmälas till oss, något som inte varit nödvändigt tidigare.

Godkännande av en flygplatsoperatör för flera flygplatser

Transportstyrelsen har tillståndsprovat och godkänt Swedavia AB som flygplatsoperatör vid Arlanda, Bromma, Landvetter och Malmö flygplats. Godkännandet är föranlett av att Swedavia AB önskade att genomföra en organisationsförändring i syfte att driva ovanstående flygplatser i ett gemensamt flygplatscertifikat. Certifieringsmodellen bedöms även innebära effektiviseringsvinster för Transportstyrelsen genom att vissa delar av regelverket enbart behöver granskas vid ett tillfälle och inte som tidigare vid varje tillsyn av tidigare nämnda flygplatser. Swedavias övriga flygplatser bedrivs fortfarande med separata flygplats- och operatörs-certifikat.

Tillståndsprovning av nya flygbolag

Transportstyrelsen har granskat och koordinerat tillståndsprovning av två nya flygbolag. Effekten av dessa nya kommersiella flygbolag blir att nya moderna flygplanstyper med bättre miljöprestanda introduceras inom svensk flygbransch. Det leder även till behov av att utbilda inspektörer för att möta de nya tillståndsobjekten i kombination med internationella krav.

Godkända ansökningar om fjärrstyrd flygtrafikledningstjänst

Transportstyrelsen har prövat och godkänt Luftfartsverkets ansökan om flytt av Kirunas och Östersunds flygplatsers lokala flygtrafiktjänst till RTC (Remote Tower Centre) på Arlanda. Kiruna var den första flygplatsen som hanteras fjärrstyrt av RTC Arlanda. Sedan tidigare bedrivs fjärrstyrd flygtrafikledning för flygplatserna Örnsköldsvik, Sundsvall, Sälen och Linköping från ett RTC i Sundsvall.

Tabell 22. Utveckling för ärendeslag med stort antal ärenden inom luftfartsområdet 2019–2021

Ärendeslag	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Personliga certifikat	10 208	10 367	10 211	13 933	14 011	13 146	1 365	1 351	1 287
<i>Kvinnor</i>	819	853	880						
<i>Män</i>	8 697	8 933	8 627						
<i>Uppgift saknas¹</i>	692	581	704						
Registerkontroll³	11 816	8 041	7 878	7 851	9 920	9 559	664	1 234	1 213
<i>Kvinnor</i>	4 205	2 461	2 542						
<i>Män</i>	7 580	5 573	5 320						
<i>Uppgift saknas¹</i>	31	7	16						
Drönarkort²			36 433			5 569			153
<i>Kvinnor</i>			2 746						
<i>Män</i>			33 687						

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

² Ny verksamhet från och med 2021.

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

Personliga certifikat på samma nivå som föregående år

För 2021 är det i stort sett samma mängd ärenden som för 2020 och 2019.

När det gäller fördelning av antal ärenden efter kön, står kvinnor för knappt 9 procent av det totala antalet medan män står för 85 procent. Resterande 5 procent går inte att koppla till kön i ärendehanteringssystemet, eftersom individerna saknar svenskt person- eller samordningsnummer. Trafikflygare är den kategori av certifikatinnehavare som genererar flest ärenden per person. De flesta som innehar certifikat för trafikflyg är män. Många av dem har typbehörigheter för olika flygplan på sina certifikat. De kan också ha ytterligare behörigheter som instruktör och kontrollant. Mängden olika behörigheter bidrar till en ökad mängd ärenden, eftersom giltigheten för behörigheterna behöver underhållas.

Minskat flygande påverkar behovet av registerkontroller

Nivån på ansökningar om registerkontroll har under 2021 legat på nästan samma nivå som under 2020. Det är en minskning med cirka 30 procent i jämförelse med 2019. Detta är fortsatt en tydlig effekt av pandemin och det minskade resandet med flyg. Behovet av genomförda registerkontroller står till stor del i proportion till antalet passagerare, eftersom det krävs färre personal för att omhänderta färre passagerare. När pandemin bröt ut har verksamhetsutövarna inte rekryterat nya medarbetare i samma utsträckning som tidigare och många verksamhetsutövare har även minskat sin

bemannning och dragit ner på anlitan­de av externa leverantörer och konsulter. Det har medfört att behovet av nya registerkontroller har minskat.

Det är betydligt fler män än kvinnor som registerkontrolleras. En förklaring kan vara att de som prövas många gånger är kopplade till branscher som är mansdominerade. Det är exempelvis byggföretag som ska genomföra arbeten på en flygplats eller åkerier med chaufförer som ska ha tillträde till säkerhetskänsligt område. Även om det sker en förändring genom att fler kvinnor börjar arbeta i dessa branscher, är det fortsatt fler män än kvinnor som är verksamma inom dem.

En registerkontroll genomförs som ett led i den säkerhetsprövning som personer som till exempel ska ha oeskorterat tillträde till den skyddade delen av en flygplats ska ha genomgått.

Färre drönarkort och registrerade drönaroperatörer än förväntat

Antalet personer eller organisationer som registrerat sig som operatörer har likt antalet drönarkort varit långt mindre än förväntat. Förväntningarna baseras på den målgruppsundersökning som genomfördes innan de nya gemensamma EU-reglerna började gälla. Undersökningen visade att det skulle vara cirka 300 000 drönaranvändare som regelverket är tillämpligt för. Vid utgången av 2021 var antalet utfärdade drönarkort 36 433 stycken.

Transportstyrelsen genomförde informationsinsatser och kampanjer vid flera tillfällen under 2021. Enligt den uppföljning som gjordes efter kampanjerna är kännedomen om drönarreglerna hög. Informationen har nått ut enligt plan men många väljer ändå att avstå från att ta drönarkort.

Transportstyrelsen har därför framfört till Regeringskansliet att det behövs sanktionsbestämmelser för de nya drönarreglerna. Avsaknaden av sanktioner kan medföra att många väljer att avstå från att ta drönarkort.

Skillnaden mellan könen i antal utfärdade drönarkort beror antagligen på att fler män än kvinnor äger en drönare. Det finns emellertid inga tillgängliga data på kön när det gäller ägarskap av drönare, eftersom Transportstyrelsen inte för register över ägarskap.

3.4.5 Sjöfart

Tabell 23. Kostnader för tillståndsprövning inom sjöfartsområdet 2019–2021

Total kostnad (tusen kronor)		
2019	2020	2021
19 946	22 755	23 480

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

Kostnaderna har ökat något på grund av utveckling av verksamhetssystem till följd av nytt regelverk för lotsdispenser. Myndigheten har även hanterat ny verksamhet för utbildning inom vattenskoter.

Utbildningsorganisationer inom sjöfarten

Transportstyrelsen ser, precis som under samma period 2020, en fortsatt ökning av antalet tillståndsärenden. Troligtvis kan det förklaras av att skolorna har ställt om sin verksamhet för att möjliggöra distansundervisning till följd av pandemin.

Från och med den 1 juli har det funnits möjlighet att bli godkänd som utbildare för vattenskoter. Intresset för att kunna utbilda har varit stort, vilket gett upphov till god tillgänglighet med en geografisk spridning av utbildare i hela landet.

Beslut om undantag för att genomföra mätning av våghöjd

Ett rederi som trafikerar sträckan Ystad–Rönne använder fartyg som kan köras i hög hastighet, så kallade höghastighetsfartyg. Dessa fartyg genererar högre vågor än traditionella, mer långsamtgående fartyg. För att kunna genomföra en mätning av våghöjden som ett av höghastighetsfartygen skapar har rederiet fått ett undantag att passera kusttrafikzonen. Undantaget syftar till att verifiera kravbilden i trafikillståndet och det ger Transportstyrelsen en ökad kunskap om svallvågor från fartyg längs den svenska kusten.

Dispenser för barlastvattenhantering har beviljats

5 fartyg som går i trafik mellan Helsingborg och Helsingör har beviljats dispens från krav på barlastvattenhantering. Dispensbesluten har tagits av Transportstyrelsen respektive Danska Miljöstyrelsen och gäller fem år innan ny prövning måste genomföras. Förutsättningen för att bevilja dispensererna är att Öresundsområdet har utpekats som ett överenskommet geografiskt område som definierats genom riskbedömning avseende spridning av främmande arter med fartygs barlastvatten.

Tabell 24. Utveckling för ärendeslag med stort antal ärenden inom sjöfartsområdet 2019–2021

Ärendeslag	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Behörigheter och certifikat	10 481	11 225	16 712	11 354	14 369	13 532	1 083	1 280	810
<i>Kvinnor</i>	1 453	1 372	1 604						
<i>Män</i>	8 991	9 853	15 108						
<i>Uppgift saknas¹</i>	37								
Förarbevis vattenskoter			7 999			956			120
<i>Kvinnor</i>			1 261						
<i>Män</i>			6 738						

Stor ökning av behörigheter och certifikat

Totalt har Transportstyrelsen hanterat 16 712 personliga behörighets- och certifikatsärenden för sjömän sysselsatta i yrkessjöfarten. Volymen är 49 procent högre än föregående år. En ännu högre volym var förväntad men regeringens beslut om en förordning för att förlänga giltighetstiden på certifikaten minskade behovet av förnyelser.

Obligatoriskt med förarbevis för vattenskoter

Till sommaren 2022 kommer det att bli obligatoriskt att inneha ett förarbevis för att få framföra vattenskoter. Från och med den 1 juli 2021 har det varit möjligt att ansöka om vattenskoterförarbevis. Intresset för detta har varit stort och totalt har 7 999 ansökningar handlagts och godkänts. Ansökningarna förväntas fortsätta att öka under våren och sommaren 2022. Andelen kvinnor som ansökt och erhållit vattenskoterförarbevis uppgår till 16 procent. Någon direkt orsak till denna ojämna fördelning mellan män och kvinnor har inte gått att fastställa.

Längre handläggningstider för personliga certifikat

Tabell 25. Genomsnittliga handläggningstider, behov av kompletteringar, andel beslut om avslag och antal ärenden på området behörigheter där mätningar utförs 2019–2021

Ärendetyp	Handläggningstider (dagar)			Behov av kompletteringar (%)			Andel beslut om avslag (%)			Antal ärenden		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Personliga tillstånd – behörigheter	2,7	3,6	3,7	13,6	14,2	10,9	0,3	1,1	0,2	3 411	3 699	5 216
Personliga tillstånd – certifikat	1,4	1,4	3,7	5,0	4,0	3,7	0,2	0,3	0,1	5 219	5 548	9 271

Handläggningstiderna för certifikat har ökat, vilket är en direkt effekt av pandemin. Certifikaten kräver en fysiskt underskrift av handläggaren som

fattat beslutet. Själva certifikatet får av säkerhetsskäl enbart hanteras på arbetsplatsen. Eftersom den fysiska närvaron på kontoret begränsats på grund av pandemin, har handläggningstiderna ökat med en till två dagar.

3.4.6 Vägtrafik

Tabell 26. Kostnader för tillståndsprövning inom vägtrafiken 2019–2021

Total kostnad (tusen kronor)		
2019	2020	2021
448 687	439 108	486 021

Området omfattar körkorts- och yrkestrafikärenden. Under 2021 ökade kostnaden med 11 procent. Anledningen var framför allt ökade kostnader för it och porto för körkortsutskick samt för personal i handläggningen av körkortsärenden. Körkortsverksamheten utgör 87 procent av kostnaderna för tillståndsprövningen.

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

Transportstyrelsen är även en godkännandemyndighet inom EU för typgodkännande av hela fordon eller för en komponent, ett system eller en separat teknisk enhet som ingår i fordonet.

Tabell 27. Utveckling för ärendeslag med stort antal ärenden inom vägtrafikområdet 2019–2021

Ärendeslag	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Körkortstillstånd	340 079	345 590	314 514	62 549	61 427	72 031	184	178	229
<i>Kvinnor</i>	143 139	151 401	138 167						
<i>Män</i>	196 937	194 186	176 346						
<i>Uppgift saknas¹</i>	3	3	1						
Körkortstillstånd efter återkallelse	18 353	18 714	18 481	21 535	19 193	18 814	1 173	1 026	1 018
<i>Kvinnor</i>	2 897	2 975	3 077						
<i>Män</i>	15 456	15 739	15 404						

Ärendeslag	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Förlängning av högre behörighet	89 202	80 579	90 137	18 298	19 419	22 432	205	241	249
<i>Kvinnor</i>	7 569	6 851	7 297						
<i>Män</i>	81 633	73 728	82 840						
Ingripanden	74 359	84 628	88 068	99 384	98 500	105 804	1 337	1 164	1 201
<i>Kvinnor</i>	13 146	15 215	16 225						
<i>Män</i>	60 058	68 423	70 736						
<i>Uppgift saknas¹</i>	1 155	990	1 107						
Utbyte/förnyelse av utländskt körkort	16 643	14 285	12 930	7 530	8 397	8 216	452	588	635
<i>Kvinnor</i>	6 327	5 475	5 247						
<i>Män</i>	10 311	8 810	7 680						
<i>Uppgift saknas¹</i>	5	0	3						
Godkännande handledare	289 573	317 623	302 878	11 950	13 351	22 567	41	42	75
<i>Kvinnor</i>	100 187	108 583	103 725						
<i>Män</i>	189 386	209 037	199 153						
<i>Uppgift saknas¹</i>		3							
Medicinska bevaktingsvillkor²	41 543	36 210	38 957	42 667	36 468	40 004	1 027	1 007	1 027
<i>Kvinnor</i>	10 430	9 611	9 957						
<i>Män</i>	31 111	26 599	28 999						
<i>Uppgift saknas¹</i>	2	0	1						
Utfärdande och förnyelse av körkort och förarbevis³	880 727	814 526	874 587	113 311	108 155	119 068	129	133	136

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

² Ärendeslaget har tidigare benämnts Körkortsverksamhet – villkor

³Uppgift om kön saknas.

Under 2021 minskade det totala antalet körkortsärenden med cirka 32 000 jämfört med 2020, vilket motsvarar en minskning med 3,5 procent. Troliga förklaringar till minskningen:

- Ansökningar om körkortstillstånd och handledarskap var färre 2021. Under pandemiåret 2020 var många ungdomar hemma från stängda skolor och deras anhöriga arbetade i sin tur hemifrån. De hade på så sätt mer tid över, till exempel för att påbörja övningskörning, vilket kräver ett handledarskap och körkortstillstånd. Effekterna märks också på att körkort utfärdade efter prov ökade under hela 2021.

- Under 2021 sjönk volymerna av utbyten av utländska körkort till svenska körkort. I samband med brexit byttes många brittiska körkort ut mot svenska körkort men utbytesvolymerna har nu återgått till mer normala.

Ökat antal återkallade körkort

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

De senaste fem åren har antalet återkallade körkort ökat. Under perioden 2017–2021 var ökningen 27 procent. Orsakerna till ökningen är troligtvis den ökade mängden rapporterade ärenden från polisen genom fler hastighetskameror på svenska vägar, effektivare poliskontroller och att polisen fått bättre hjälpmedel för inrapportering till Transportstyrelsen. Pandemin har också inneburit att polisen kunnat prioritera hastighetsövervakning, eftersom många andra arrangemang som kräver polisinsatser har ställts in.

Kvinnors andel av innehav av körkort för tung trafik är liten

Tabell 28. Giltiga körkort 2019–2021

	Antal			Andel		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Giltiga körkort	6 669 636	6 731 512	6 817 278			
<i>Kvinnor</i>	3 154 177	3 189 210	3 234 789	47 %	47 %	47 %
<i>Män</i>	3 515 459	3 542 302	3 582 489	53 %	53 %	53 %
Varav personbil	6 017 919	6 085 031	6 184 426			
<i>Kvinnor</i>	3 058 057	3 087 336	3 125 543	51 %	51 %	51 %
<i>Män</i>	2 959 862	2 997 695	3 058 884	49 %	49 %	49 %
Varav tung trafik¹	529 308	515 614	490 713			
<i>Kvinnor</i>	45 495	45 493	46 311	9 %	9 %	9 %
<i>Män</i>	483 813	470 121	444 402	91 %	91 %	91 %

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

Kvinnors andel av körkortsinnehav för personbil och moped är knappt 50 procent. Däremot är andelen kvinnor med körkort för lastbil och buss liten: cirka 9 procent. Andelen kvinnor som är yrkeschaufförer är historiskt sett liten, eftersom det är ett mansdominerat yrke. Därför är andelen kvinnor som ansöker om förlängning av högre körkortsbehörigheter också liten.

Kvinnors andel av körkortsinnehaven har varit relativt konstant under en längre tid.

Lägre besvarandegrad inom telefonin för körkortsfrågor

Tabell 29. Telefoni körkort 2019–2021

Mått/period	2019	2020	2021
Anrop per år	1 090 288	1 009 360	1 183 387
Besvarade per år	722 689	688 340	672 944
Besvarandegrad ¹	66 %	68 %	57 %
Medelväntetid ²	8.18	6.43	8.13

¹ Antal besvarade samtal i förhållande till totalt inkomna anrop.

² Antal minuter och sekunder.

Besvarandegraden sjönk i körkortskundtjänsten under 2021 vilket märktes i ökade väntetider i telefonin. Ett ökat ärendeflöde, av framför allt förlängningar av högre körkortsbehörigheter och underrättelser från polisen, skapade stora ärendebalanser under året. Det har därför varit ett ansträngt personalläge vilket även inneburit många återanrop. Vid några tillfällen stängde körkortskundtjänsten ner telefonin till förmån för ärendehandläggning. Införandet av e-legitimation under 2020 för e-tjänster inom körkortsområdet har också inneburit en ökad arbetsbelastning på kundtjänsten, eftersom många efter införandet i stället väljer att ansöka via e-post.

3.5 Tillsyn

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

3.5.1 Verksamhetens utveckling

Tabell 30. Kostnader för tillsyn 2019–2021

Trafikslag	Total kostnad (tusen kronor)		
	2019	2020	2021
Järnväg	33 267	26 982	27 958
Luftfart	258 053	236 201	245 891
Sjöfart	71 099	61 477	66 501
Vägtrafik	114 332	124 681	137 499
Summa	476 751	449 341	477 848

Kostnaderna för tillsyn utgör 18 procent av den totala verksamhetskostnaden. Ytterligare analys redovisas under respektive trafikslag.

3.5.2 Trafikslagsövergripande

Pandemins påverkan på tillsynsområdet

Tillsynen, som har varit eftersatt inom vissa områden de senaste åren, har dessutom påverkats väsentligt av pandemin. Arbetet genomförs i normalfallet i hög grad genom fysiska besök, men möjligheterna till fysiska besök har begränsats i linje med Folkhälsomyndighetens föreskrifter och allmänna råd. Transportstyrelsen har även gjort egna anpassningar och förtydliganden av Folkhälsomyndighetens rekommendationer.

Myndigheten har exempelvis genomfört skrivbordstillsyner i större utsträckning än tidigare, eftersom det har funnits svårigheter med att resa och fysiskt genomföra tillsyn inom många områden. Digital teknik har använts i möten och vid andra tillsynsaktiviteter, men rådande situation har medfört att vissa delar av tillsynen som kräver fysisk närvaro inte har kunnat genomföras fullt ut.

Osäkra ekonomiska förutsättningar på lång sikt påverkar tillsynsarbetet

Pandemin medförde även 2021 tillfälliga kostnadsminskningar för exempelvis resor, utbildning och konferenser. Med flera prioriterade och stora utvecklingsuppdrag de kommande åren, exempelvis nytt vägtrafikregister och flytt av it-drift, finns en osäkerhet om myndighetens långsiktiga ekonomiska förutsättningar. Denna osäkerhet har bidragit till försiktighet vad gäller både ny- och återrekryteringar. Detta har medfört att tillsynen i flera fall nedprioriterats till förmån för annan verksamhet, exempelvis tillståndsprovning.

Generella konsekvenser av tillsyn som inte genomförs

Tillsyn som inte genomförs kan få långtgående konsekvenser på olika nivåer i samhället, till exempel i fråga om säkerhet, konkurrens, miljö och

hälsa, men konsekvenserna blir ofta inte tydliga omedelbart. Här skiljer sig därmed tillsyn från efterfrågestyrd verksamhet, exempelvis ansökningar om tillstånd, som har en mer omedelbart märkbar effekt och därför ofta prioriteras högre än tillsyn när så krävs. När nedprioritering av tillsyn pågår under en längre tid ökar alltså gradvis de risker som tillsynen är avsedd att hantera. Den långvariga nedprioriteringen av tillsynsverksamheten på myndigheten beror främst på

- ett ökat inflöde av ärenden generellt till myndigheten
- stora förändringar i regelverk som kräver resurser från tillsynsverksamheten
- tillkommande uppdrag till myndigheten utan motsvarande anslagsökningar
- ökade kostnader för bland annat nödvändig systemutveckling.

Avsaknad av systematisk tillsyn inom informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster

NIS-direktivet är ett EU-direktiv som ställer krav på säkerhet i nätverk och informationssystem för att öka robustheten och som omfattar samhällsviktiga tjänster. Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt NIS-förordningen för aktörer inom transportområdet.

Under 2021 bedrevs det inte någon systematisk tillsyn av verksamhetsutövare inom transportsektorn som omfattas av NIS-direktivet inom något av trafikslagen. Transportstyrelsens arbete inom området befinner sig fortfarande i en uppbyggnadsfas. Det sker dock riktad tillsyn inom sjö- och luftfart utifrån specifika händelser. Tillsyn av spårtrafik inom NIS påbörjades i form av pilottester under hösten 2021. Tillsyn av vägtrafik inom NIS beräknas påbörjas under 2022. Erfarenheter från spårtrafik ska nu bearbetas inför kommande arbete inom luftfart.

Transportstyrelsen har även lämnat synpunkter på ett nytt direktiv inom NIS-området. Det nya direktivet – NIS2 – förhandlas just nu och kan beslutas under 2022. Från 2024 kan därför myndigheten få en mycket stor volymökning i antalet tillsynsobjekt inom NIS.

Konsekvenserna av att ingen systematisk tillsyn har kunnat bedrivas är svårbedömda, men myndigheten bedömer att förmågan att bidra till tillgängliga och säkra nätverkssystem i extern samhällskritisk verksamhet är otillräcklig. NIS är ett område som växer, både nationellt och internationellt, i takt med att samhället blir alltmer digitaliserat. Det ställs därmed nya krav på Transportstyrelsen som tillsynsmyndighet och på den bransch som omfattas av regelverket. Om myndigheten inte kan svara upp mot dessa och följa med i utvecklingen, exponeras transportsystemet för samhällsrisker på sikt.

3.5.3 Järnväg

Tabell 31. Kostnader för tillsyn inom järnvägsområdet 2019–2021

Total kostnad (tusen kronor)		
2019	2020	2021
33 267	26 982	27 958

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

Transportstyrelsens kostnader för tillsynen uppgick till samma nivå som år 2020, främst med anledning av pandemin. Tillsynsverksamheten har under året till stor del bedrivits på distans. Inriktningen för tillsynerna har varit kompetensstyrning (att aktörerna systematiskt säkerställer att deras personal har rätt kompetens) och underhåll, eftersom dessa områden löper stor risk att bli föremål för besparingar i ekonomiskt utmanande pandemitider.

Riktade tillsyner mot användning av kompositbromsblock

Transportstyrelsen har påbörjat tillsynsaktiviteter riktade mot användningen av vagnar med kompositbromsblock. Kompositbromsblock har egenskaper som ger en tystare gång än gjutjärnsblock, men det finns risk för försämrade bromsverkan. Syftet med tillsynerna är därför att kontrollera hur järnvägsföretag tar hand om riskerna i sin verksamhet. Tillsynerna genomförs via stickprov mot ett antal järnvägsföretag. Det pågår även fortsatta dialoger med både branschen och Trafikverket för att öka kunskapen inom området. Efter analys av stickprovskontrollerna kommer Transportstyrelsen att bedöma om det behövs ytterligare åtgärder från myndighetens sida.

Marknadstillsyn har gjorts utifrån nya regler

Banarbeten har länge varit en av de stora utmaningarna för planeringen av tågtrafiken. Därför har Transportstyrelsen utfört tillsyn av Trafikverkets tågplaner som avser kapacitetsbegränsningar på grund av banarbeten.

På de hårt utnyttjade järnvägsnäten i Sverige och övriga Europa är det svårt och arbetskrävande att hitta omledningar som möter järnvägstrafikens behov när spår eller hela banor stängs av. Särskilt stora problem blir det för den internationella trafiken när olika infrastrukturförvaltare planerar enligt olika principer utan tillräcklig samordning. Nya regler ställer krav på infrastrukturförvaltarna att ha transparens och framförhållning i planeringen av kapacitetsbegränsningar enligt olika tidsfrister som beror på begränsningens varaktighet och trafikpåverkan. 2021 var första året då reglerna började gälla i sin helhet. Transportstyrelsen har därför genom

tillsyn gjort omfattande granskningar av Trafikverkets anpassning till de nya reglerna. Utifrån de nya reglerna förelade Transportstyrelsen Trafikverket att genomföra en rad ändringar i sin hantering av kapacitetsbegränsningar. Transportstyrelsen har också verkat för en enhetlig tillämpning i Europa genom den internationella sammanslutningen för oberoende regleringsorgan IRG-Rail.

Åtgärder utifrån Europeiska unionens järnvägsbyrås revision

Utifrån en revision år 2020 av Transportstyrelsen som nationell säkerhetsmyndighet har bland annat rutiner för tillsynsplanering tagits fram. Dessutom har riskmodellen utvecklats och tillsynsstrategin reviderats.

Nedprioriterad tillsyn

Ett område som har prioriterats ned utöver NIS är marknads kontroll av komponenter och delsystem enligt järnvägslagen. Orsaken är bland annat att resurser lagts på arbetet med det fjärde järnvägspaketet.

3.5.4 Luftfart

Tabell 32. Kostnader för tillsyn inom luftfartsområdet 2019–2021

Total kostnad (tusen kronor)		
2019	2020	2021 ¹
258 053	236 201	245 891

¹ Undervägsverksamheten (en route) utgör 51 procent av de totala tillsynskostnaderna inom luftfarten för 2021 och huvuddelen av detta är medlemsavgift till Eurocontrol.

Tillsynen riktar sig främst mot flygoperatörer, infrastrukturförvaltare och flygverkstäder.

Transportstyrelsens kostnader för tillsyn inom luftfart har ökat jämfört med 2020. Mer tid har använts för tillsyn av flygläkare, eftersom bemanningen har uppnått en nivå som bättre kan hantera de krav som regelverken ställer på tillsynen. Tillsyn utomlands har också ökat jämfört med tidigare år men är fortsatt lägre än 2019. Under större delen av 2021 har tillsynen fortsatt genomförts på distans. När tillsyn på distans inte går att använda har tillsyn genomförts fysiskt om den bedömts som verksamhetskritisk. Viss tillsyn har även planerats om till senare tillfällen.

Tillsyn på distans är ofta mer tidskrävande, vilket inneburit att omfånget av varje tillsyn har behövt reduceras. En effekt av att tillsyn har bedrivits på distans och i vissa fall i begränsad omfattning är att framtida nya och eventuellt kompletterade kontroller kan komma att bli mer omfattande och tidskrävande för både tillståndshavare och inspektörer.

Arbete med oegentligheter

Vid utredningar av oegentligheter samverkar Transportstyrelsen med andra myndigheter och vidtar åtgärder som exempelvis avgångsförbud för

luftfartyg. Transportstyrelsens agerande har troligtvis en förebyggande effekt. Därigenom förväntas färre händelser inträffa där man bryter mot regler. På så sätt minskar risken för tredje man på marken eller för dem som är i luftfartyget. Det är främst oegentligheter av grövre karaktär, det vill säga medvetna handlingar och grov oaktsamhet, som sannolikt har minskat.

Under 2021 öppnades ett sjuttioal oegentlighetsärenden. Det flesta anmälningarna kom in via telefon eller e-post. Ett fåtal ärenden leder till polisanmälan.

Ökad ekonomisk tillsyn över flygoperatörer

Pandemin har inneburit en betydande negativ påverkan på flygföretagens ekonomiska och finansiella ställning, framför allt gällande större flygföretag med passagerartrafik som huvudsaklig verksamhet. Det har fått till följd en kraftigt ökad belastning på den ekonomiska tillsynen. Två flygföretag har inlett rekonstruktionsprocesser.

Nedprioriterad tillsyn

Transportstyrelsen har haft svårigheter att genomföra riskbaserad tillsyn på grund av utebliven långsiktig resursförstärkning, som är nödvändig för att omhänderta den omfattande händelserapporteringen inom luftfartsområdet. Underbemanningen får till följd att händelser och trender som myndigheten borde agera på ur ett flygsäkerhetsperspektiv riskerar att inte upptäckas i tid. Situationen under kommande år bedöms bli än besvärligare med anledning av utökad kravbild för myndighetens hantering av händelserapporterna i det gemensamma system som används inom EU.

Transportstyrelsen är även tillsynsmyndighet enligt säkerhetsskyddslagen (2018:585) för enskilda verksamhetsutövare (företag) som bedriver säkerhetskänslig verksamhet inom flygtrafiktjänst för civil luftfart, flygtrafikledningstjänst för militär luftfart och verksamhet som är av betydelse inom luftfartsskydd. Även här förelåg en underbemanning under 2021. Myndigheten har därför inte kunnat omhänderta hela uppdraget, utan har fokuserat på händelsestyrd tillsyn i stället för att systematiskt verka för att verksamhetsutövarna bedriver en säker säkerhetskänslig verksamhet.

3.5.5 Sjöfart

Tabell 33. Kostnader för tillsyn inom sjöfartsområdet 2019–2021

Total kostnad (tusen kronor)		
2019	2020	2021
71 099	61 477	66 501

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

Kostnaderna för tillsyn inom sjöfart har ökat jämfört med 2020. Insatserna för tillsyn av sjöfartsskydd i hamn har ökat på grund av förändrade krav i regelverk. Hamnstatskontrollen har återgått till en normalare nivå, vilket också har påverkat kostnaderna för tillsyn. Övrig tillsyn har även 2021 enbart kunnat genomföras i begränsad omfattning och där den anses verksamhetskritisk.

Tillsyn över redare genom dokumentkontroll

Enligt Transportstyrelsens föreskrifter ska redare för fartyg i nationell sjöfart på heder och samvete, genom självdeklaration, gå i god för att all dokumentation som rör fartyget är i sin ordning. Myndigheten har genomfört en riktad tillsyn som inneburit att 80 slumpvis utvalda redare ombads att skicka in de delar av dokumentationen som rör rutiner för nödsценарion och livräddningsutrustning. Resultatet visar att det finns fartyg som inte kunnat visa tillräcklig dokumentation och arbetet fortsätter under 2022 med att effektuera nyttjandeförbud för dessa.

Nedprioriterad tillsyn

Transportstyrelsen har haft svårigheter att genomföra riskbaserad tillsyn av det nationella tonnaget inom sjöfart. De inspektörer som finns till förfogande inom sjöfartsområdet har i stället behövt prioritera hamnstatskontroll och andra åtaganden som styrs av EU-direktiv. Prioriteringen har varit nödvändig med anledning av att utebliven tillsyn av dessa uppdrag får ekonomiska konsekvenser för myndigheten i form av överträdelseförfarande från Europeiska kommissionen. Det nationella tonnaget, som huvudsakligen består av små passagerarfartyg, har därmed inte blivit föremål för tillsyn i den omfattning som myndigheten bedömer som nödvändig. Nedprioritering av tillsynen enligt säkerhetsskyddslagen (2018:585) gäller även inom sjöfartsskydd och hamnskydd.

3.5.6 Vägtrafik

Tabell 34. Kostnader för tillsyn inom vägtrafikområdet 2019–2021

Total kostnad (tusen kronor)		
2019	2020	2021
114 332	124 681	137 499

Tillsyn inom vägtrafikområdet avser yrkestrafik, typgodkännande av fordon och komponenter samt utbildningsorganisationer. Inom yrkestrafiken utövas tillsyn över företag som har yrkestrafiktillstånd och taxitrafiktillstånd. Inom utbildningsorganisationer görs tillsyner mot trafikskolor och mot organisationer med förordnade förarprövare, till exempel gymnasieskolor, Försvarsmakten och Trafikverket.

Kostnaderna var högre år 2021 jämfört med föregående år. En anledning är ökade it-kostnader inom yrkestrafiken för bland annat drift och

livscykelhantering. Dessutom har myndigheten påbörjat de nya fortlöpande kontrollerna som är en följd av att Transportstyrelsen är en typgodkännandemyndighet, vilket innebär

- kontroller riktade mot emissioner (ISC, In Service Conformity)
- kontroll över att tillverkarens produktion överensstämmer med det beslutade typgodkännandet (CoP, Conformity of Production).

Antalet inkomna ärenden från polisens vägkontroller har ökat markant jämfört med tidigare år och har bidragit till ökade kostnader och längre ledtider. Det gäller främst ärenden om arbetsskador (transportföretagsansvar), cabotage och förskott på sanktionsavgifter inom kör- och vilotider.

Tabell 35. Utveckling för ärendeslag med stort antal ärenden inom vägtrafikområdet 2019–2021

Ärendeslag	Antal tillsyner			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Yrkestrafikföretag	13 109	15 360	16 978	29 738	38 519	45 066	2 269	2 508	2 654

Kostnaderna för tillsyn över företag som har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik ökade under 2021 jämfört med tidigare år. Det beror främst på tidigare nämnda kostnadsökningar för it-system. Fortfarande inkommer fler underrettelser än vad som hinner hanteras. Tillsynsärenden visar att det finns företag som åsidosätter lagar och regler och påverkar marknaden och trafiksäkerheten negativt.

Utökade kontrollmöjligheter inom transportföretagsansvar

Under 2021 infördes utökade kontrollmöjligheter inom transportföretagsansvar (TFA) utifrån mobilitetspaketet. Vid överträdelser mot kör- och vilotider samt färdskrivare ska utländska transportföretag omedelbart betala sanktionsavgift vid vägkontroll. Sedan införandet har det kommit in 92 ärenden till Transportstyrelsen för prövning av polisens beslut om sanktionsavgift och för vidare utredning. Av dessa har myndigheten fattat slutligt beslut om sanktionsavgift i 42 ärenden, medan övriga ärenden är under utredning. Mest frekvent förekommande överträdelser är följande:

- Föraren har dåliga eller inga förutsättningar för veckovila (till exempel har veckovilan tillbringats i ett fordon eller i en annan inkvartering som inte har lämpliga sovmöjligheter och sanitära inrättningar).
- Det har inte visats att transportföretaget har betalat kostnaden för inkvartering utanför fordonet.

- Transportföretaget har inte organiserat förarens arbete så att han eller hon kan återvända till arbetsstället eller bostaden.
- Färdskrivaren har varit obesiktad.

Ökat samarbete mellan kontrollmyndigheter för fordonsbesiktning

Ett nära samarbete har inletts mellan Transportstyrelsen och ackrediteringsorganet Swedac om utökat informationsutbyte med anledning av Riksrevisionens granskningsrapport om fordonsbesiktningensmarknaden (RiR 2021:11). En handlingsplan för fördjupat samarbete har tagits fram. Dessutom följer Swedac teknikutvecklingen inom besiktningensbranschen åt Transportstyrelsen.

Allvarliga brister inom förarutbildning

Med anledning av pandemin har det gjorts färre tillsyner på plats som innefattar att iakttas om praktiska moment av förarutbildningen genomförts. Där reglerna har tillåtit det har tillsyn utförts genom att Transportstyrelsen följt de teoretiska delarna som skett via fjärrundervisning. Tillsynerna har påvisat allvarliga brister där elever inte får den utbildning som reglerna syftar till.

Antalet anmälningar om brister i förarutbildningen eller misstanke om oegentligheter ligger fortsatt på en hög nivå. I allvarligare fall har tillsyn initierats, och i vissa fall har beslut om återkallelse fattats. Utifrån inkomna anmälningar har myndigheten utfört riktade tillsynsinsatser över yrkesförarutbildning på tillståndspliktiga utövare samt gymnasieskolor och kommunal vuxenutbildning. Tillsynerna påvisade allvarliga brister och gav upphov till ett stort medialt intresse, vilket kan bidra till ökad regelefterlevnad hos övriga utövare.

Nedprioriterad tillsyn

Resursbristen inom tillsyn har främst inneburit att det inom flera områden inte har kunnat genomföras tillsyn i tillräcklig omfattning, till exempel inom yrkestrafiken. Detta kan innebära att myndigheten exempelvis inte kontrollerar vilka fordon som har anmälts på ett trafikillstånd, vilket möjliggör oegentligheter och kan medföra att tillståndshavare kan anmäla på fordon som man inte äger eller har rätt att bruka. Ytterligare konsekvenser av nedprioriterad tillsyn utgörs av bristande trafiksäkerhet, bristande konkurrensneutralitet och försämrade sociala villkor för förarna.

Vad gäller tillsyn inom förarprovning har granskande tillsyn utförts, men myndigheten uppfyller inte, på grund av pandemin, EU-direktivets krav på att varje förarprovare en gång vart femte år ska iakttas när denne förrättar prov. En risk finns därmed för att brister i förarprovningen ökar på sikt.

Nedprioriterad tillsyn har även förelegat inom trafikmedicin, vilket skulle kunna påverka trafiksäkerheten.

Tillsyn över kollektivtrafikmyndigheterna har prioriterats ned på grund av resursbrist. Detta innebär att regelefterlevnaden hos kollektivtrafikmyndigheterna inte har kunnat säkerställas. En risk föreligger också för att regelverket tillämpas på olika sätt i olika delar av landet.

När det gäller fordonsbesiktningens marknaden har tillsynen varit nedprioriterad. Riksrevisionen bedömde i den granskning som nämns ovan att Transportstyrelsen inte har gjort tillräckligt i sin tillsyn för att kontrollera att besiktningens verksamhet fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö och teknikutveckling. Transportstyrelsen har emellertid via sina årliga marknadsrapporter kontrollerat hur besiktningens marknaden fungerat med avseende på prisutveckling och tillgänglighet. Transportstyrelsen och Swedac har intensifierat sin samverkan och tagit fram en handlingsplan för åtgärder som ska effektivisera tillsynen av besiktningens marknaden.

3.6 Registerhållning

Registerhållningen omfattar register med uppgifter om framför allt fordon, förare och infrastrukturhållare. Transportstyrelsen ansvarar även för ett informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportssystemet. Syftet med registerhållningen varierar något mellan trafikslagen, men den kan i huvudsak sägas omfatta identifikations- och prestandauppgifter, ägare och eventuella säkerheter eller in-teckningar i samband med krediter. Inom ramen för registerhållning redovisas även myndighetens arbete med att ta in fordonsskatt, trängselskatt i Stockholm och Göteborg samt infrastrukturavgifter.

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

3.6.1 Verksamhetens utveckling

Tabell 36. Kostnader för registerhållning 2019–2021

Trafikslag	Total kostnad (tusen kronor)		
	2019	2020	2021
Järnväg	3 237	3 167	2 647
Luftfart	5 147	9 618	12 502
Sjöfart	20 872	20 637	19 217
Vägrafik	1 241 621	1 216 419	1 166 605
Summa	1 270 877	1 249 842	1 200 971

Kostnaderna för registerhållning utgör 45 procent av den totala verksamhetskostnaden. Ytterligare analys redovisas under respektive trafikslag.

3.6.2 Trafikslagsövergripande

Kontroller i Schengens informationssystem

Gemensamt för registerhållning inom sjöfart och luftfart är att förberedelser skett för kontroller i Schengens informationssystem (SIS), ett system som Schengenländerna använder för att utbyta information med varandra inom ramen för polissamarbete och straffrättsligt samarbete. Transportstyrelsen kommer att ha direktåtkomst till uppgifter som förts in i SIS. Myndigheten kommer att samarbeta med Polismyndigheten och förse dem med uppgifter. I flera av dessa fall kommer hanteringen att behöva vara skyndsam. Sökning ska till exempel göras i SIS för att kontrollera om fartyg och fartygsmotorer som anmäls för registrering är stulna, bortförda, försvunna eller eftersöks som bevis i brottmål.

Systemet används sedan tidigare inom vägområdet avseende ursprungskontroll av fordon.

3.6.3 Järnväg

Tabell 37. Kostnader för registerhållning inom järnvägsområdet 2019–2021

Total kostnad (tusen kronor)		
2019	2020	2021
3 237	3 167	2 647

Kostnaderna 2021 är lägre än år 2020 på grund av lägre it-kostnader.

Tabell 38. Registerförda godkända fordon inom järnväg 2019–2021

Antal registerförda fordon		
2019	2020	2021
17 808	17 800	17 767

I fordonsregistret fanns vid 2021 års utgång 17 767 järnvägsfordon som var godkända och inte avställda jämfört med 17 800 år 2020. Antalet nyregistreringar och skrotningar var normalt.

3.6.4 Luftfart

Tabell 39. Kostnader för registerhållning inom luftfartsområdet 2019–2021

Total kostnad (tusen kronor)		
2019	2020	2021
5 147	9 618	12 502

Nya regler för drönare innebär att myndigheten har börjat föra register över drönaroperatörer. Det nya registret har medfört högre kostnader för registerhållning.

Tabell 40. Registerförda luftfartyg 2019–2021

Antal registerförda luftfartyg		
2019	2020	2021
3 035	3 029	2 995

Det har varit en fortsatt hög efterfrågan avseende ärenden och frågor. Trots pandemin har behoven tillgodosetts. 2021 inleddes med en minskning av luftfartsflottan, vilket följdes av återhämtning och vid slutet av året hade flottan minskat med 34 luftfartyg. Drygt 20 procent av minskningen beror på annat än export, till exempel till följd av haveri eller att luftfartygen har förstörts. I slutet av året påbörjades handläggning i det nya inskrivningsregistret för luftfartyg, vilket medför förändrat handläggningssätt.

3.6.5 Sjöfart

Tabell 41. Kostnader för registerhållning inom sjöfartsområdet 2019–2021

Total kostnad (tusen kronor)		
2019	2020	2021
20 872	20 637	19 217

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

Tabell 42. Registerförda fartyg 2019–2021

Antal registerförda fartyg		
2019	2020	2021
8 270	8 114	8 025

Antalet registrerade fartyg minskade under 2021. Det har registrerats 13 fartyg med skeppsmått (över 24 meter) och avregistrerats 11. Pandemin medför fortsatt extra insatser vid leveranser av fartyg, eftersom dessa oftast sker utomlands.

För fartyg med båtmått (max 24 meter) är det sammantaget en minskning med 64, vilket innebär en total minskning av antal fartyg. Av de båtar som registrerats ska cirka 60 procent användas i näringsverksamhet. Det betyder att de är beroende av att få registreringen klar för att bedriva sin verksamhet.

Praktiska hinder som har uppstått på grund av pandemin är olika typer av restriktioner som försvårat åtkomst till nödvändiga dokument. Fartygsregistrets omfattning har förändrats genom en minskning med 89

fartyg, vilket kan ses som en inbromsning i minskningstakten jämfört med de senaste åren. Indelningen av fartyg i fartygsregistret har ändrats till andra definitioner av fartygsstorlekar. Tillsammans med nya regler har det möjliggjort avregistrering av fartyg som inte längre måste eller borde vara registrerade. Detta har medfört ett aktuellt register.

3.6.6 Vägtrafik

Tabell 43. Kostnader för registerhållning inom vägtrafikområdet 2019–2021

Total kostnad (tusen kronor)		
2019	2020	2021
1 241 621	1 216 419	1 166 605

De effekter av pandemin som drabbade fordonsbranschen under 2020 fortsatte påverka kostnaderna för registerhållning även för 2021. Transportstyrelsen har även minskade kostnader för registreringsskyltar, vilket beror på ett nytt avtal som började gälla under 2021.

Vägtrafikregistret (VTR) är det mest omfattande registret på Transportstyrelsen. Det är ett samlingsnamn för flera system som hanterar information och funktioner om fordon och förare. Registret är grunden för den uppbördsverksamhet som innebär att Transportstyrelsen tar in fordonsskatter och trängselskatter för Skatteverkets räkning samt infrastrukturavgifter för Trafikverkets räkning.

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

Tabell 44. Registerförda fordon inom vägtrafik 2019–2021

	Antal		
	2019	2020	2021
Registerförda fordon totalt	11 569 658	11 702 283	11 857 888
Avställda fordon	2 968 422	2 951 987	2 968 824
Ägda av kvinnor	362 036	357 132	362 657
Ägda av män	2 106 567	2 114 711	2 146 853
Ägda av juridisk person	502 355	480 144	464 521
Avregistrerade fordon¹	731 036	753 690	768 277
Ägda av kvinnor	35 594	36 610	37 115
Ägda av män	241 071	245 404	250 704
Ägda av juridisk person	454 361	471 664	480 447

	Antal		
Fordon i trafik²	7 870 200	7 996 606	8 120 787
Ägda av kvinnor	1 758 338	1 803 145	1 837 324
Ägda av män	4 734 588	4 825 320	4 881 933
Ägda av juridisk person	1 374 738	1 368 141	1 396 323
Antal genomförda ägarbyten under året	3 924 290	3 870 671	3 948 388
Antal genomförda avregistreringar av fordon	374 660	347 738	325 618
Antal fordon tagna i trafik första gången	539 060	466 834	470 607

¹ För ett fåtal fordon saknas uppgift om ägare.

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

Ökningen av registerförda fordon beror på att det har nyregistrerats fler fordon än det har avregistrerats. Av de personbilar som nyregistrerats under 2021 är drygt 136 000 rena elbilar eller laddhybrider. Det motsvarar 43 procent av alla nyregistrerade personbilar och är en stor ökning jämfört med 2020, då andelen var 31 procent.

Antalet fordon i trafik ökar år för år, vilket delvis kan kopplas till befolkningsökningen. Antalet fordon tagna i trafik första gången är precis som 2020 påverkat av pandemin och därmed mindre i jämförelse med 2019. Andelen ägarbyten som genomfördes under 2021 via auktoriserade bilhandlare eller någon av myndighetens digitala tjänster ligger på 79 procent jämfört med 76 procent 2020 och 75 procent 2019.

Tabell 45. Utveckling av ärendeslag med stort antal ärenden inom uppbörd av skatter och infrastrukturavgifter 2019–2021

	Antal skattebeslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/antal (kronor)		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Fordonsskatt	9 035 255	9 332 371	9 674 689	82 298	88 225	100 723	9	9	10
Trängselskatt Stockholm	7 398 580	7 590 128	7 923 741	68 523	63 606	60 729	9	8	8
Trängselskatt Göteborg	5 853 238	5 399 914	5 604 049	96 802	91 156	88 136	17	17	16
Infrastrukturavgifter, Motala	881 743	796 789	845 664	2 677	2 430	2 563	3	3	3
Infrastrukturavgifter, Sundsvall	1 143 203	1 084 404	1 168 595	4 174	4 026	4 118	4	4	4

De högre kostnaderna för fordonsskatt beror huvudsakligen på ökade it-kostnader, framför allt driftskostnader, avskrivningar och en ny it-lösning. Volymökningen av antal fordonsskattebeslut beror på att fordonsflottan har ökat.

Antalet beslut för trängselskatt i Stockholm och Göteborg samt infrastrukturavgift i Motala och Sundsvall har återgått till normalare nivåer. Nedgången 2020 beror troligen på pandemin. Ökningen i Stockholm beror på de nya regler som infördes 2020, då bland annat juli månad inte längre är helt skattebefriad.

De lägre kostnaderna för trängselskatt Stockholm och Göteborg beror huvudsakligen på lägre avskrivningskostnader, eftersom delar av systemet nu är färdigavskrivna.

Nytt hjälpmedel för att utreda momsbedrägerier i EU

Europol uppskattar att momsbedrägerier inom EU för nybilshandeln årligen ger upphov till 40–60 miljarder euro i förlorade skatteintäkter. En stor del av dessa bedrägerier utförs av aktörer som verkar inom den organiserade brottsligheten. Eftersom bedrägerierna ofta är nationellt gränsöverskridande, är informationsutbyte mellan medlemsländerna en viktig pusselbit i utredningsarbetet. Den så kallade VAT-tjänsten är ett nytt hjälpmedel för skattemyndigheterna inom EU i syfte att förenkla informationsutbytet. Den innebär att ett medlemsland kan ställa en fråga om ett chassinummer till samtliga länder, de länder som har information om numret svarar på frågan automatiskt och returnerar uppgifter som ägaruppgift och registreringsnummer.

Eftersom utredningarna av momsbedrägeri är tidskritiska, är tjänsten ett välkommet verktyg för Skatteverket – och andra länders motsvarighet – för att skyndsamt få en bild av fordons och deras ägares historik. Tidigare skedde informationsutbytet manuellt, via e-post, mellan medlemsstaterna. Införandet av VAT-tjänsten är tvingande för alla EU-medlemsstater. Transportstyrelsen har utvecklat systemet för Sveriges räkning.

Inbetalningskort för fordonsskatten till digitala brevlådan

Transportstyrelsen började under 2021 skicka ut inbetalningskort för ordinarie fordonsskatt digitalt till de fordonsägare som har en digital brevlåda. Cirka 5 miljoner avier för ordinarie fordonsskatt skickas ut varje år, och ungefär hälften av fordonsägarna som mottar avierna uppskattas ha en digital brevlåda. Övergången medför minskade kostnader för porto och bidrar till vinster för miljön.

Utbetalningar för klimatbonus pausades under längre tid

Det ursprungliga anslaget för klimatbonus på 2 910 miljoner kronor tog slut redan under augusti månad. För 2021 bedömdes behovet av ytterligare anslag till 1 900 miljoner kronor. Transportstyrelsen pausade därför utbetalningarna tills ett beslut om utökad anslag togs av riksdagen. Beslutet kom under november månad och utbetalningarna kunde återupptas och utbetalas i sin helhet.

Nu kan obetalda felparkeringsavgifter ge användningsförbud

Enligt den nya lagen om felparkeringsavgifter, som gäller sedan i början av 2021, kan felparkeringsavgifter leda till användningsförbud. Förbudet inträder när den totala avgiftsskulden för ett fordon uppgår till mer än 5 000 kronor och sex månader har passerat sedan hela skulden skulle ha betalats. Andra avgifter och skatter som kan leda till användningsförbud är obetald fordonsskatt, infrastrukturavgift, trängselskatt och vägavgift. Reglerna för användningsförbud skiljer sig åt beroende på vilken typ av fordonsrelaterad skuld som fordonet har. Transportstyrelsen har gjort det enklare för fordonsspekulanter att kontrollera om ett fordon är belastat med användningsförbud genom Transportstyrelsens app Mina fordon och ett antal e-tjänster.

Längre väntetider i kundtjänsten

Tabell 46. Telefoni inom fordonsfrågor. Jämförelse 2019–2021

Mått/period	2019	2020	2021
Anrop per år	1 249 420	1 119 403	1 197 412
Besvarade per år	1 070 176	953 629	908 632
Besvarandegrad ¹	86 %	85 %	76 %
Medelväntetid (min)	5.03	5.28	8.02

¹ Antal besvarade samtal i förhållande till totalt inkomna anrop.

Medelväntetiden för 2021 var längre och besvarandegraden lägre jämfört med 2020. Anledningen till förändringen var

- ökad manuell hantering av ärenden med anledning av försenade systemleveranser vid införande av ny lagstiftning avseende främst bonus malus
- anpassning av bemanning i kundmötet med anledning av besparingar samt till förmån för kommande digitaliseringsåtgärder.

Fordonsskatt skickas även via Mina meddelanden

Tabell 47. Digitala utskick, Mina meddelanden och elektroniska fakturor 2019-2021

Utskick	Antal Mina meddelanden			Antal elektroniska fakturor (EDI/E-faktura)			Antal brevutskick (via våra ordinarie utskickssystem – exkl. kontorspost)		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Fordonsskatt			885 884	2 461 225	2 655 622	2 887 210	6 376 498	6 410 379	5 656 851
Trängselskatt	2 649 360	3 078 646	3 038 528	4 506 131	4 642 562	4 913 034	4 111 520	3 585 844	3 920 213
Infrastrukturavgift	500 176	546 011	635 958	359 645	371 807	406 535	812 310	677 735	642 186
Körförbud	251 374	209 969	400 420				430 895	287 238	425 482
Vägtrafikregisteravgift							1 669 746	1 803 892	1 728 271
Registreringsbevis							5 631 993	5 742 490	5 818 315
Körkortsområdet	253 159	429 590	479 057				2 616 978	2 392 947	2 438 020
Övriga			1 007 748 ²				1 975 717	1 927 154	1 847 238
Summa	3 654 069¹	4 264 216	6 447 595	7 327 001	7 669 991	8 206 779	23 625 657	22 827 679	22 476 576

Utskick	Andel digitala utskick ³		
	2019	2020	2021
Fordonsskatt	28 %	29 %	40 %
Trängselskatt	64 %	68 %	67 %
Infrastrukturavgift	51 %	58 %	62 %
Körförbud	37 %	42 %	48 %
Vägtrafikregisteravgift	0 %	0 %	0 %
Registreringsbevis	0 %	0 %	0 %
Körkortsområdet	9 %	15 %	16 %
Övriga	0 %	0 %	35 %
Summa	32 %	34 %	39 %

¹ Justerat antal Mina meddelanden för år 2019. Total volym 2019 var innan justering 3 652 656.

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

³ Beräkningen för andel digitala utskick är förändrad jämfört med föregående år. I årets beräkning ingår det totala antalet brevutskick, i årsredovisning 2020 ingick enbart de brevutskick som var knutna till utskick som även skickades via Mina meddelanden.

Under hösten 2021 anslöt myndigheten utskicken av fordonsskatt till Mina meddelanden, som är en myndighetsgemensam tjänst. Effekten av det märks under 2021 och det blir ännu tydligare under kommande år med helårseffekt. Förändringar i andra flöden speglar enbart allmänhetens anslutningsgrad till digitala brevlådor. Under 2021 infördes också möjligheten att via Kivra genomföra betalningar för alla digitala utskick som innehåller inbetalningskort.

Strada – inrapporteringen av skadade påverkad av pandemin

Även under 2021 nedprioriterades inrapporteringen av personer som skadats i vägtrafikmiljö av de flesta sjukvårdsregioner på grund av pandemin. Den

minskade inrapporteringen i Strada innebär ett bortfall i statistiken över skadade i vägtrafiken under 2021. Underlaget till den officiella statistiken med antalet döda rapporteras av Polismyndigheten, och där bedöms att inrapporteringen däremot inte har påverkats.

3.7 Redovisning av avgiftsbelagd verksamhet

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

Analysen görs jämfört med den budget som anges i regleringsbrevet för 2021.

3.7.1 Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna disponeras

Tabell 48. Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna disponeras, med krav på full kostnadstäckning

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans	Budget intäkter	Budget kostnader	Budget resultat
Offentligrättslig verksamhet								
Adm. felparkeringsavgifter	0	19 847	19 847	0	0	20 000	20 000	0
Adm. infrastrukturavgifter Sundsvall	0	4 118	4 118	0	0	4 000	4 000	0
Adm. infrastrukturavgifter Motala	0	2 563	2 563	0	0	3 000	3 000	0
Summa	0	26 528	26 528	0	0	27 000	27 000	0
Uppdragsverksamhet								
Informationsuttag	-23 972	72 645	80 977	-8 332	-32 304	60 000	83 000	-23 000
Övriga uppdrag	13 576	13 524	13 060	464	14 041	16 000	16 000	0
Summa	-10 396	86 169	94 037	-7 868	-18 264	76 000	99 000	-23 000

I tabellen ovan presenteras resultat av avgifter som myndigheten disponerar. Uppdelningen utgår från den struktur som ges i regleringsbrevet för 2021 och delas upp i

- offentligrättslig verksamhet
- uppdragsverksamhet.

Kostnader i linje med planerat inom den offentligrättsliga verksamheten

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

Här ingår intäkter som disponeras för administration av felparkeringsavgifter och infrastrukturavgifter. För dessa blir resultatet alltid noll, då vi avräknar den intäkt som täcker våra kostnader.

Transportstyrelsen disponerar inkomster från felparkeringsavgifter som tas ut för kommunernas räkning. Av de inbetalda felparkeringsavgifterna behåller staten en fastställd del för att täcka myndigheternas kostnader. Transportstyrelsen disponerar den del av statens inkomster som behövs för att täcka utgifter för administrationen, medan resterande del redovisas mot inkomsttitel. Under 2021 var myndighetens kostnader i linje med planerat, och endast marginellt lägre.

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

Lägre underskott än planerat inom uppdragsverksamheten

Uppdragsverksamhet består av informationsuttag ur vägtrafikregistret och övriga uppdrag. Resultatet 2021 visar ett betydligt högre resultat än planerat för informationsuttag, vilket främst beror på att avgifterna höjts under året. Samtidigt har kostnaderna varit något lägre till följd av lägre it-, och resekostnader. Arbetet med att balansera det ackumulerade resultatet kommer att fortsätta och bedömningen är att avgifterna kommer att vara i balans på tre års sikt.

Övriga uppdrag består bland annat av sms-tjänsten Vem äger fordonet?, där Transportstyrelsen tar ut en avgift för varje fråga. Det ackumulerade överskottet för övriga uppdrag härrör i allt väsentligt från sms-tjänsten. Transportstyrelsen avser att vidta åtgärder för att balansera överskottet till 2025. Nödvändiga avgiftsjusteringar kommer att initieras under 2022 eller 2023. I arbetet finns dock ett antal kvarvarande frågeställningar som behöver utredas innan en mer detaljerad plan kan anges.

Övriga uppdrag omfattar även viss verksamhet inom luftfart. Transportstyrelsen samarbetar med utländska myndigheter och organisationer kring typcertifiering. Denna verksamhet har varit betydligt mindre omfattande än planerat på grund av restriktionerna till följd av pandemin. Resultatet visar ett underskott i stället för att som planerat vara i balans. Den minskade omfattningen innebär dock också att kostnaderna sjunker, vilket medför att resultatet inte påverkas i samma utsträckning.

3.7.2 Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna ej disponeras

Offentligrättslig verksamhet med krav på full kostnadstäckning

Tabell 49. Offentligrättslig verksamhet med krav på full kostnadstäckning

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans	Budget intäkter	Budget kostnader	Budget resultat
Vägtrafik	-145 019 ¹	1 160 060	1 180 519	-20 459	-165 478	1 300 000	1 236 000	64 000
Järnväg	41 774	41 540	43 402	-1 862	39 913	45 000	55 000	-10 000
Sjöfart	-2 207	24 928	32 046	-7 117	-9 324	29 000	26 000	3 000
Luftfart	-12 465 ¹	112 709	132 627	-19 918	-32 383	149 000	143 000	6 000
Summa	-117 917	1 339 238	1 388 594	-49 356	-167 273	1 523 000	1 460 000	63 000

¹ Ingående balans för Vägtrafik och Luftfart överensstämmer inte med ÅR 2020 Utgående balans. ÅR 2020 innehåller ett fel på -41 tkr respektive 41 tkr.

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

Merparten av Transportstyrelsens avgifter har krav på full kostnadstäckning, vilket innebär att samtliga kostnader ska täckas av avgiftsintäkter. Intäkter och kostnader ska därmed över tid vara i balans, inklusive det ackumulerade resultatet.

Inom många områden har intäkterna minskat till följd av pandemin. Detta bland annat på grund av förlängning av giltighetstiderna för certifikat, en ökning av befarade kundförluster, ett minskat inflöde av tillståndsärenden och lägre nybilsregistrering än vad vi hade räknat med.

För att underlätta för företag i det ansträngda läget till följd av pandemin genomförde Transportstyrelsen inga avgiftshöjningar till 2021. Vidare beslutade myndigheten att endast genomföra begränsade avgiftshöjningar till 2022. Detta gör att de höjningar som myndigheten hade planerat för att komma i balans inte har genomförts och att underskotten därför kommer att fortsätta öka. Ytterligare avgiftshöjningar kommer därför att bli nödvändiga under kommande år med start 2023. Transportstyrelsen har fått regeringens medgivande att balansera de ackumulerade resultaten – inom luftfart, sjöfart och vägtrafik – över en längre tidsperiod, eftersom regeringen har fattat beslut om att avgifterna ska vara i balans senast 2028. Det finns dock fortfarande viss osäkerhet kring möjligheten att återhämta underskotten inom vissa områden, och framför allt de pandemirelaterade effekterna kan komma att behöva utredas närmare inför en fortsatt dialog med Regeringskansliet.

Större underskott än planerat inom vägtrafik

Inom vägtrafikområdet fanns vid ingången av 2021 ett underskott som under året ökade, trots att Transportstyrelsen hade planerat för positivt ekonomiskt resultat. Det sämre utfallet beror främst på lägre intäkter som en följd av att myndigheten inte genomförde några avgiftshöjningar 2021. Mest

påtagliga är de uteblivna avgiftshöjningarna inom vägtrafikregisteravgiften och lägre volymer inom körkort.

Verksamheten kring typgodkännande av fordon där avgifterna tas ut som timtaxa har vuxit i omfattning de senaste åren. Då området haft en stor andel nyanställda har myndigheten inte kunnat debitera önskat antal timmar, vilket föranlett att ett negativt underskott har ackumulerats. Myndigheten har aktivt arbetat med att hantera underskottet både genom en ökad andel debitering och genom att minska kostnaderna inom området. För att balansera underskottet väljer dock myndigheten att från 2022 komplettera den löpande timtaxan med en fast startavgift för att uppnå balans.

Nybilsförsäljningen har också varit lägre än beräknat på grund av pandemin, vilket ger mindre volymer och därmed lägre intäkter från både registrerings- skyltar och vägtrafikregisteravgift.

Kostnaderna är lägre än planerat. Det beror bland annat på lägre kostnader för registreringsskyltar efter förnyad upphandling, lägre kostnader beträffande hållbarhetsprovning och lägre kostnader än planerat inom den nya verksamheten ISC (In service conformity). Dessutom har kostnaderna minskat för typgodkännande tack vare besparingar för att anpassa verksamheten till lägre kostnadsramar nästa år och för att hantera dess upparbetade negativa resultat. Den lägre nybilsförsäljningen har också medfört lägre kostnader, bland annat för utskick av registreringsbevis.

För att komma i balans har myndigheten genomfört avgiftshöjningar till 2022 och budgeterar därför med ett positivt resultat för trafikslaget som helhet. I syfte att successivt minska det ackumulerade resultatet kommer ytterligare avgiftshöjningar att bli aktuella under de kommande åren med start från och med 2023. För att komma i balans till 2028 ser Transportstyrelsen att stora höjningar kommer att behöva göras inom framför allt yrkestrafikområdet. Bedömningen är i dagsläget att det är osäkert om branschen kan bära den avgiftsökning som krävs. Därför behöver det utredas om eventuella strykningar av upparbetade underskott är nödvändiga, särskilt med hänsyn till de pandemirelaterade effekterna.

Pandemin ger lägre kostnader inom järnvägsområdet

Järnvägsområdet visar ett bättre resultat än planerat, främst beroende på lägre kostnader än planerat inom tillsynsverksamheten. Den fortsatta pandemin har liksom under 2020 medfört lägre rese- och personalkostnader, eftersom tillsyn inte kan genomföras på samma sätt som planerat. Transportstyrelsen har dessutom avvaktat med återrekryteringar, främst med anledning av osäkerheter om det framtida ekonomiska läget men även osäkerheter kring möjligheterna att göra tillsyner i större omfattning är en anledning. Vid ingången av 2021 fanns ett ackumulerat överskott som visserligen minskade under året men inte i samma utsträckning som

planerat. Införandet av fjärde järnvägspaketet har också medfört att kostnader omfördelats från avgifter till skattemedel, eftersom det saknats bemyndiganden att ta ut avgift.

Fjärde järnvägspaketets införande och den nya lagstiftningen innebär att det finns osäkerheter i kostnader och avgiftsuttag framöver. För närvarande arbetar Transportstyrelsen utifrån förutsättningen att fjärde järnvägspaketet ska införas från och med 1 juni 2022. Myndigheten avser då att anpassa avgifterna till de nya regelverken men inte att förändra avgiftsnivåerna. När fjärde järnvägspaketet införts och dess effekter på kostnader och volymer är kända, planerar Transportstyrelsen att balansera det upparbetade överskottet till 2025.

Förlängda giltighetstider för certifikat ger lägre intäkter inom sjöfartsområdet
Huvuddelen av avgifterna inom sjöfartsområdet har inte krav på full kostnadstäckning. Den del som har krav på full kostnadstäckning visar ett större underskott än planerat. Vid ingången 2021 fanns ett mindre underskott som under året ökade. Intäktsidan är betydligt lägre än planerat, samtidigt som kostnaderna har ökat.

Till största delen beror de lägre intäkterna på lägre volymer än planerat inom behörigheter. Det är en direkt följd av de förlängningar av giltighetstider för certifikat som beslutats till följd av pandemin, och som förlängdes ytterligare under år 2021. Det har resulterat i att färre ansökte om att förnya sina certifikat under året. Eftersom handläggningen till stor del är automatiserad, innebär inte minskade volymer att myndighetens kostnader blir lägre.

Kostnaderna är högre än budgeterat, vilket främst är hänförligt till högre kostnader än förväntat inom området lotsdispenser. Implementeringen av ett nytt regelverk innebär krav på systemutveckling, något som medfört högre kostnader än planerat.

Sammantaget visar sjöfartsområdet ett ackumulerat underskott efter 2021, och underskottet väntas öka ytterligare under 2022. Transportstyrelsen avser att analysera exakt vilka avgiftsökningar som krävs för att komma i balans till 2028, men ytterligare avgiftshöjningar med start 2023 kommer att bli nödvändiga.

Lägre resultat inom luftfartsverksamheten på grund av pandemin och ny verksamhet avseende drönare

Luftfart visar ett betydligt lägre resultat än budgeterat till följd av lägre intäkter. Kostnaderna har dock blivit lägre än planerat, vilket minskat effekten på resultatet.

De lägre intäkterna beror till stor del på att volymerna inom registerkontroll och drönare har blivit betydligt lägre än planerat. Behovet av att genomföra

registerkontroller står till stor del i proportion till antalet passagerare som väljer att flyga, eftersom det krävs färre personer att omhänderta färre passagerare. Pandemin har medfört minskad rekrytering hos verksamhetsutövarna, vilket har minskat behovet av nya kontroller.

Området drönare var nytt till 2021 och omfattades vid införandet av stor osäkerhet kring såväl kostnadsutveckling som framför allt volymer. De uppskattade volymerna baserades på undersökningar om antalet befintliga drönare och hur många av dessa som skulle registrera sig. Trots nerjusteringar inför budget blev den bedömda volymen för hög. Dessutom har området belastats med kostnader till följd av att utvecklingen av nya it-system blev dyrare än förväntat.

Ytterligare orsaker till det lägre resultatet är uteblivna avgiftshöjningar till 2021 och lägre intäkter från avgifter som baseras på antalet avresande passagerare och kundförluster.

Sammantaget innebär det att Transportstyrelsen efter 2022 beräknas ha ett ackumulerat underskott inom luftfart. Detta kommer att tas med i beräkning och analys av avgiftsförändringar till 2023. I likhet med resonemanget inom vägtrafik behövs ytterligare analyser om huruvida luftfartsbranschen kan bära de kostnadsökningar som höjda avgifter innebär för att uppnå balans till 2028. Särskilt fokus kommer att ligga på pandemirelaterade effekter och om det är rimligt att framtida avgiftsbetalare ska bära kostnader som uppkommit till följd av pandemin.

Offentligrättslig verksamhet utan krav på full kostnadstäckning

Tabell 50. Offentligrättslig verksamhet utan krav på full kostnadstäckning

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans	Budget intäkter	Budget kostnader	Budget resultat
Vägtrafik	-10 659	0	0	0	-10 659	0	0	0
Järnväg	-29 604	155	3 708	-3 553	-33 157	0	5 000	-5 000
Sjöfart	-83 355	36 889	58 221	-21 332	-104 687	40 000	51 000	-11 000
Luftfart	-74 085	14 017	37 274	-23 257	-97 342	17 000	33 000	-16 000
Summa	-197 704	51 061	99 202	-48 142	-245 846	57 000	89 000	-32 000

För vissa områden har Transportstyrelsen möjlighet att sätta avgifter som inte täcker kostnaderna för verksamheten. Det rör sig framför allt om viss tillsyn inom luftfart, tillsyn och registerhållning inom sjöfart samt verksamhet som rör museiorganisationer inom järnväg. Det är områden där ett avgiftsuttag som uppnår full kostnadstäckning riskerar att få stora negativa konsekvenser för hela eller delar av branscher. Därmed finns där inget krav på att intäkter och kostnader ska balansera över tid. Den del av kostnaderna som inte täcks av intäkter belastar anslaget för icke avgiftsfinansierad verksamhet. I praktiken innebär det att inget underskott ackumuleras.

Behovet av subvention blev betydligt större under 2021 än vad Transportstyrelsen hade planerat. Myndigheten har under 2021 sett över hur dessa avgifter kan räknas upp i framtiden för att undvika en situation där detta behov fortsätter öka. Om inte särskilda bedömningar behöver göras för specifika avgifter, kommer de avgifter som nämnts här att räknas upp kontinuerligt genom en indexuppräknning.

Sjöfart visar betydligt lägre resultat än budgeterat, vilket beror på såväl lägre intäkter som högre kostnader. I princip alla områden visar på lägre intäkter än planerat, främst på grund av att inga avgiftshöjningar genomfördes till 2021 och att volymerna blivit lägre än planerat. De högre kostnaderna beror bland annat på att resurser omfördelats till verksamhet som är avgiftsbelagd i stället för sådan som inte är avgiftsbelagd. På grund av restriktionerna har vi inte kunnat besöka utländska tillsynsobjekt i Sverige, och möjligheterna att bedriva hamnstatskontroll begränsades. De resurserna har i stället arbetat med tillsyn av svenska fartyg, vilket resulterat i högre kostnader inom den avgiftsbelagda verksamheten.

Även inom luftfart är intäkterna lägre och kostnaderna högre än budgeterat. De lägre intäkterna är huvudsakligen en konsekvens av att inga avgiftshöjningar genomfördes till 2021. Volymerna var lägre än budgeterat, bland annat till följd av ett försenat införande av regelverk beträffande kombinerade underhålls- och luftvärdighetsorganisationer (CAO). Att kostnaderna ökar beror främst på högre kostnader för tillsyn över flygläkare efter genomförda rekryteringar.

Inom både luftfart och sjöfart medför detta att en högre kostnad har belastat anslagsposten för icke avgiftsfinansierad verksamhet. Myndigheten har höjt avgifterna till 2022 för att också fortsättningsvis kunna rymma subventionerna inom anslagsposten.

3.7.3 Övrig återrapportering av avgiftsbelagd verksamhet

Enligt regleringsbrevet för 2021 ska Transportstyrelsen redovisa myndighetens intäkter och kostnader för avgiftssystemet för undervägsavgifter samt gemensam avgift för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS). Transportstyrelsen ska också redovisa intäkter som redovisas mot inkomsttitel för de områden som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen.

Avgiftssystemet för undervägsavgifter

Tabell 51. Avgiftssystemet för undervägsavgifter

Verksamhet (belopp i tkr)	Intäkter	Kostnader
Avgiftssystemet för undervägsavgifter	283 906	268 312
Summa	283 906	268 312

Transportstyrelsen ingår i systemet med undervägsavgifter och förvaltar systemet i Sverige. Kostnaderna består av Sveriges medlemsavgift till Eurocontrol, utbetalningar till flygplatser för kommunikation, navigation och övervakning samt Transportstyrelsen kostnader för regelgivning och tillsyn av flygtrafiktjänst i svenskt luftrum. Avgiftssystemet för undervägsavgifter visar balans mellan intäkter och kostnader. Intäkterna får Transportstyrelsen från Eurocontrol, som fakturerar flygbolagen baserat på genomförda flygningar. Resultatet visar ett överskott på 15,6 miljoner kronor, vilket även motsvarar det ackumulerade överskottet. Transportstyrelsen har i enlighet med villkoret i regleringsbrevet redovisat det ackumulerade överskottet mot inkomsttitel. I tabellen ovan visas de totala intäkterna. De intäkter som har redovisats mot inkomsttitel återfinns även i tabell 53.

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

Tabell 52 Gemensam avgift för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS)

Verksamhet (belopp i tkr)	Intäkter	Kostnader
GAS	238 354	605 406
Summa	238 354	605 406

Intäkterna inom GAS består av en avgift som tas ut av flygbolag för avresande passagerare från svenska flygplatser. Kostnaderna består av utbetalningar till flygplatser för deras kostnader för säkerhetskontroll. Till följd av pandemin har flygtrafiken minskat kraftigt, vilket gjort att intäkterna har minskat. Kostnaderna påverkas inte i samma utsträckning, eftersom en stor del av flygplatsernas kostnader är fasta. Det innebär att resultatet, liksom under 2020, visar ett betydande underskott 2021.

Myndigheten bedömer att också utfallet 2022 kommer att bli negativt. Totalt kommer det därför att vara ett betydande negativt resultat upparbetat vid utgången av 2022.

Transportstyrelsen har analyserat hur underskottet ska kunna balanseras. Bedömningen är att det troligtvis kommer att ta lång tid att nå balans, särskilt med beaktande av att det dröjer innan flygtrafiken åter är på normal nivå. Att flygbranschen är hårt belastad av pandemin gör att avgiftshöjningar är svåra för företagen att hantera. Myndigheten har för

närvarande en dialog med Regeringskansliet både om tiden för att balansera underskottet och om möjligheten till kapitaltillskott.

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

Tabell 53. Intäkter som redovisas mot inkomsttitel för de områden som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen

Verksamhet (belopp i tkr)	Intäkter
Överskott undervägsavgifter	15 594
Felparkeringsavgifter	71 339
Rest- och dröjsmålsavgifter	80 513
Överlastavgifter	16 707
Överträdelse kör- och vilotider	25 690
Överträdelse cabotage	-200
Överträdelse id-kontroll	50
Summa	209 692

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

3.8 Uppföljning av investeringsbudget

Tabell 54. Uppföljning av verksamhetsinvesteringar per objekt enligt regleringsbrev

(tkr)	Totalt	Ack. utfall t.o.m. 2020	2021 Utfall	2021 Budget	Differens	2022 Prognos	2023-Prognos
Verksamhetsinvesteringar per objekt							
Nytt vägtrafikregister	1 768 141	1 897	7 244	5 000	-2 244	86 000	1 673 000
Uppbörd och sidoordnad bokföring (USB)	349 110	73 155	57 955	68 000	10 045	57 000	161 000
Nya Strada	24 940	24 947	-7	0	7	0	0
Summa utgifter för investeringar	2 142 191	99 999	65 192	73 000	7 808	143 000	1 834 000
Finansiering							
Lån i Riksgäldskontoret	1 152 608	70 429	36 191	47 000	10 809	64 853	981 135
Anslag	898 063	28 173	27 873	24 900	-2 973	71 428	770 589
Avgifter som disponeras	91 260	1 397	1 128	1 100	-28	6 719	82 276
Summa finansiering	2 142 191	99 999	65 192	73 000	7 808	143 000	1 834 000

Tabellen ger inte en fullständig bild av Transportstyrelsens verksamhetsinvesteringar.

I tabellen redovisas en uppföljning av de verksamhetsinvesteringar som specifikt anges i myndighetens regleringsbrev.

För nytt vägtrafikregister är utfallet något högre än budgeterat. Budgeten för 2021 var i sin helhet planerad för den förstudie som startade under 2020. Differensen mot planerad budget beror på att förstudien blev något mer

omfattande än planerat samt att utvecklingsuppdraget för körkortsregistret påbörjade sin analys. Under hösten 2021 startade arbetet med att skapa förutsättningar för genomförandet, bland annat genom ett myndighetsgemensamt program. Prognosen för genomförandet av projektet är i dagsläget fortfarande mycket osäker.

Projekt Uppbörd och sidoordnad bokföring (USB) har ett lägre utfall än budgeterat. Avvikelsen beror till största delen på resursbrist. Dels har det varit svårt att rekrytera rätt kompetens, dels har andra för myndigheten viktiga utvecklingsprojekt prioriterats, såsom Malus upphör. Projektet har en hög komplexitet och fortsatta svårigheter att kunna rekrytera, vilket medför en osäker tidplan och prognos.

3.9 Medarbetare och kompetens

För verksamheten och måluppfyllelsen är det avgörande att Transportstyrelsen har medarbetare som har rätt kompetens, känner ett stort engagemang för uppdraget, trivs och vill utvecklas. Myndigheten ska ha en god arbetsmiljö som främjar hälsa, allas delaktighet och lika villkor.

Flexibilitet är en viktig del av framtidens arbetsplats

Myndigheten har beslutat om former för framtidens arbetsplats som innebär en ökad flexibilitet i fråga om varifrån arbete kan utföras. Många medarbetare har uttryckt önskemål om fortsatt arbete från annan plats än kontoret och troligen kan Transportstyrelsen bli en än attraktivare arbetsgivare med ökad flexibilitet. Det ger förutsättningar för ett hållbart arbetsliv med möjlighet till balans i livet, vilket i sin tur stärker myndighetens möjligheter till kompetensförsörjning.

Effektivisering av interna arbetssätt och metoder genom digitalisering har fortsatt. Exempelvis har administrationen i samband med medarbetares sjukfrånvaro automatiserats med hjälp av Robotic Process Automation (RPA). Myndigheten har också en ny digital hantering för framtagande av anställningsbeslut, vilket minskar administrationen för chefer och administratörer.

Bibehållen hälsa och välbefinnande även när arbete utförts från hemmet

I samarbete med Linköpings universitet har Transportstyrelsen genomfört tre arbetsmiljöundersökningar under perioden för pandemin. Resultaten baseras på en svarsfrekvens på närmare 80 procent. De visar att

- myndigheten generellt har goda förutsättningar för att utföra sina arbetsuppgifter
- styrning och ledning fungerar väl totalt sett
- medarbetarna upplever en god arbetsmiljö vid hemarbete.

Ovanstående märks även utifrån att medarbetarna har behållit hälsan och sjukfrånvaron har varit lägre eller lika jämfört med tidigare år, trots att det har varit en pandemi. Under pandemin har större delen av medarbetarna haft huvuddelen av sin arbetstid i hemmet. Myndigheten har utvecklat ledarskap bland annat genom att stärka förmågan att leda på distans och hantera oro. Myndigheten har dessutom utvecklat mötesformer, arbetssätt och metoder för att bättre möta förutsättningarna under pandemin i takt med ökad kunskap om behov och om vad som bidrar till hälsa. För att säkerställa en god arbetsmiljö har de medarbetare som önskat kunnat låna hem arbetsredskap såsom datorer, skärmar och belysning. Flera initiativ – i form av information och goda exempel – för att belysa vikten av att ta paus, röra på sig och variera sin arbetsställning under dagen har också genomförts.

Många upplever att det totala välbefinnandet i arbetet har varit lika stort eller större vid arbete från hemmet jämfört med på plats på kontoret. Upplevelsen av att ha haft möjlighet till en bättre balans mellan arbete och fritid har sannolikt inverkat i stor grad.

Det har visat sig att det finns skillnader i hur kvinnor och män samt chefer och medarbetare har upplevt sin arbetsmiljö under året när arbete i huvudsak utförts från hemmet. Kvinnor, såväl i medarbetarroll som chefsroll, tycks ha varit nöjdare med sin arbetsmiljö än män. Skillnaderna är inte statistiskt säkerställda men det är ändå viktiga lärdomar att omhänderta när myndigheten fortsätter att arbeta för att erbjuda ett hållbart arbetsliv.

Arbetsmiljön överlag har varit sådan att det har funnits förutsättningar för att må bra, samtidigt som arbetet kunnat utföras på ett önskvärt sätt.

3.9.1 Anställda och personalomsättning

Tabell 55. Antal anställda 2019–2021

Antal anställda per 31 december	Tillsvidareanställda			Visstidsanställda		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Antal totalt	2 006	2 000	2 003	20	19	29
Antal kvinnor	1 109	1 094	1 092	13	9	23
Antal män	897	906	911	7	10	6
Andel kvinnor	55 %	55 %	55 %	65 %	47 %	79 %
Andel män	45 %	45 %	45 %	35 %	53 %	21 %

Vid utgången av 2021 hade Transportstyrelsen 2 032 medarbetare, varav 2 003 tillsvidareanställda och 29 visstidsanställda. Myndigheten hade 13 fler anställda 2021 jämfört med föregående år.

Tabell 56. Personalomsättning 2019–2021

Personalomsättning	2019	2020	2021
Kvinnor	9 %	8 %	6 %
Män	10 %	9 %	9 %
Totalt	9 %	8 %	8%

Personalomsättningen visar hur många personer som slutade 2021 i förhållande till antalet anställda. Totalt slutade 153 personer, varav 39 avgick med ålderspension. Det ger en personalomsättning på 8 procent även år 2021.

Inom vissa områden är omsättningen högre. Så är fallet till exempel för vissa specialistbefattningar, eftersom myndigheten konkurrerar med andra arbetsgivare på områden där det pågår nyetablering eller utökning av myndighetsuppdrag.

Tabell 57. Transportstyrelsens chefer 2019–2021, antal och andel

Chefer per 31 december	2019	2020	2021
Kvinnor	82 (51 %)	81 (51 %)	85 (51 %)
Män	78 (49 %)	78 (49 %)	81 (49 %)
Totalt	160	159	166

Könsfördelningen mellan kvinnor och män i chefsgruppen är fortsatt jämn.

Tabell 58. Medelålder 2019–2021

Medelålder	2019	2020	2021
Kvinnor	45	45	46
Män	46	46	47

Tabell 59. Åldersfördelning 2019–2021

Antal medarbetare per 31 december	Kvinnor			Män		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Ålder						
20–29	88	71	70	71	65	51
30–39	298	293	279	196	211	220
40–49	341	347	356	296	292	287
50–59	275	281	294	233	246	261
60–65	118	109	111	104	99	95
66–	2	2	5	4	3	3

Förändringen av antalet anställda inom respektive åldersintervall är fortsatt liten. Dock kan nämnas att medarbetarna i gruppen 50-59 åringar har blivit fler under perioden samtidigt som antalet i gruppen upp till 29 år har blivit färre.

3.9.2 Sjukfrånvaro

Tabell 60. Sjukfrånvaro 2019–2021

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

Sjukfrånvaron för 2021 är 3,8 procent, vilket är en minskning jämfört med det tidigare pandemiåret 2020 och även jämfört med 2019. Såväl kvinnor som män har en lägre sjukfrånvaro 2021 jämfört med 2020. Myndigheten har följt Folkhälsomyndighetens rekommendationer och därmed har en stor andel av medarbetarna arbetat från hemmet. Det är rimligt att anta att det fortsatt har haft en positiv påverkan på all smittspridning och på sjuktalen.

Myndigheten arbetar aktivt för att förebygga kränkande särbehandling, utanförskap och diskriminering genom tydliga rutiner, stödande material och utbildning. Resultatet av den senaste medarbetarundersökningen visar att förekomsten av kränkande särbehandling, diskriminering, trakasserier, sexuella trakasserier, repressalier, hot och våld är fortsatt låg i myndigheten.

3.10 Övrig återrapportering

I detta kapitel redovisas väsentlig verksamhet som inte kan sorteras in under någon av Transportstyrelsens huvuduppgifter, verksamhet med återrapporteringskrav och regeringsuppdrag som ska redovisas i årsredovisningen. Regeringsuppdrag som redovisats 2021 på annat sätt än i årsredovisningen och de regeringsuppdrag som har inkommit till Transportstyrelsen 2021 och ännu inte redovisats är sammanställda i 3.10.6.

3.10.1 Marknadsövervakning

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

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

Nedan visas några exempel på aktiviteter som genomfördes under 2021.

Pandemins påverkan på transportmarknaden

Om, hur och i vilken omfattning kan pandemin tänkas förändra transportsystemet? Dessa frågor har Transportstyrelsen behandlat utifrån ett antal trender som präglade transportsystemet de senaste årtiondena. Analysen visar att Sverige går mot ett hållbarare och mer digitaliserat transportsystem, men att andelen kollektivt resande riskerar att minska till följd av pandemin.

Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990–2020

Transportstyrelsen har med Järnvägsgruppen på Kungliga Tekniska högskolan (KTH) följt utvecklingen av utbud och priser på järnvägsnätet i Sverige. Rapporten som togs fram 2021 fokuserar på hur denna utveckling påverkats av pandemin. Jämfört med 2019 minskade efterfrågan 2020 med 60 procent, mätt som utförda personkilometer. Det reflekteras i det minskade utbudet: 40 procent färre avgångar. Ett relativt heltäckande utbud har ändå kunnat upprätthållas och punktligheten steg. Ökade restider (11 procent) och sänkta biljettpriser (10 procent) har observerats. Det beror på att det framför allt var de snabbaste tågen som drogs in och att priserna för en ombokningsbar biljett sänktes i samband med pandemin.

Resenärers syn på järnvägsmarknaden

Transportstyrelsen gör återkommande marknadsundersökningar om hur resenärer ser på att resa med tåg. Resultatet visar tydligt att resenärer generellt har en positiv bild av svensk järnväg och tycker att det i stora delar fungerar bra. Nytt för senaste undersökningen är att resenärerna fått svara på frågor om sina upplevelser kring att vänta på tåget och vad de uppskattar i samband med det. En trygg stationsmiljö är viktigast, men 1 av 5 resenärer uppger att de inte är trygga på stationerna.

Undersökningen genomfördes under pandemin. Detta speglas också i resultaten då många resvanor har ändrats och färre har rest med tåg. Samtidigt är andelen nöjda resenärer fler jämfört med 2019 års undersökning. Även om branschen drabbats hårt av pandemin finns det anledning att vara hoppfull inför framtiden, eftersom en stor del av dem som inte rest med tåg det senaste året uttrycker en vilja att börja resa när pandemin väl klingat av.

Allt färre resenärer köper biljett via biljettautomater och webbplatser. I stället ökar biljettinköpen via appar i mobilen. I undersökningen syns en tydlig ökning av inköp via mobilappar även bland äldre resenärer. Det kan delvis ses som en följd av operatörernas aktiva arbete för att få fler att använda dessa självbetjäningsskanaler. Samtidigt har också antalet biljettautomater minskat.

Svårt att få lönsamhet i miljöinvesteringar i sjöfarten

Transportstyrelsen har tagit fram en rapport om svenska rederiers syn på sina finansieringsmöjligheter i arbetet för en grönare sjöfart. Inom ramen för studien intervjuades 15 rederier.

De ekonomiska och finansiella hinder som rederierna möter i arbetet för en grönare sjöfart grundar sig i dagsläget främst i att alternativa drivmedel och investeringar i fartyg och utrustning med hög miljöprestanda är betydligt dyrare än konventionella motsvarigheter. Rederierna som har deltagit i studien menar att den höga kostnaden för att nå minskade utsläpp inte i tillräckligt hög grad kompenseras genom exempelvis lägre avgifter eller bättre lånevillkor. Dessutom saknas en vilja bland transportköpare att betala mer för grönare transporter.

Flera av rederierna pekar på att det är de själva som bär en stor del av den ekonomiska risken för utvecklingsarbetet inom sjöfarten, till skillnad från operatörer inom andra trafikslag. Det råder också stor osäkerhet om vilken teknik och vilka drivmedel som kommer att gälla i framtiden.

Kombinationen av detta skapar en tröskel för att våga pröva nya lösningar.

Rederierna behöver stärkta finansieringsmöjligheter och större ekonomiska incitament för att arbetet med att ställa om sjöfarten ska ta fart. Det behövs också högre krav på minskade utsläpp för att skapa en jämn spelplan och höja lägstanivån. Dessutom behövs mer kunskap om hur den framtida gröna sjöfarten ser ut.

Kartläggning av kustfartstillstånd

Det har kommit in kritik till myndigheten för att fartyg med dåliga arbetsförhållanden ska ha beviljats kustfartstillstånd. Myndigheten har dock inget stöd i lagstiftningen att väga in sådana faktorer vid handläggningen. Lagstiftningen ger ingen vägledning alls i vilka kriterier som ska avgöra om ett fartyg beviljas kustfartstillstånd eller inte. I avsaknad av en sådan vägledning behöver Transportstyrelsen utveckla en egen praxis. Därför har Transportstyrelsen genomfört en översyn av de tillstånd som har beviljats under 2019 och 2020. Inom översynen granskades bland annat vilka brister som har noterats ombord på fartygen vid hamnstatskontroller. I rapporten för översynen föreslås att myndigheten kan utveckla de interna rutinerna som ligger till grund för beslut om kustfartstillstånd.

Översynen visar att många fartyg med kustfartstillstånd inte har fått några bristnoteringar alls under kontrollerna. Ett fåtal fartyg har dock fått flera brister och/eller brister kopplade till säkerhetsarbetet ombord. I några fall var bristerna också kopplade till sjömännens sociala villkor.

Informationen om brister från hamnstatskontroller är allmän information och den är således tillgänglig för Transportstyrelsen vid handläggningen av ansökan om kustfartstillstånd.

Uppföljning av luftfartens avgifter 2016–2020

Flygmarknaden är en kapitalintensiv bransch och flygbolag har en hög andel fasta kostnader. En inte helt försumbar kostnadspost för flygbolag är de statliga avgifterna till Transportstyrelsen, Swedavia och Eurocontrol. Myndigheten har tidigare tittat på hur de statliga avgifterna utvecklats under perioden 2005–2014. Under den perioden hade de totala avgifterna som ett flygbolag betalar minskat med knappt 6 procent.

Under 2021 slutfördes en motsvarande rapport för perioden 2016–2020. Utifrån tre exempelbolag går det att konstatera att Transportstyrelsens avgifter för tillsyn, registerhållning och tillstånd hade ökat med mellan 5 och 6 procent för exempelbolagen.

Flygbolagen betalar också statliga avgifter som är kopplade till flygningar. Det är avgifter som är kopplade till olika tjänster, till exempel passageraravgift och säkerhetskontroll på flygplatser. Avgifterna kan skilja sig åt mellan olika flygplatser. I både den tidigare och den nya rapporten finns en exempelflygning mellan Stockholm Arlanda och Luleå. Den visar att avgifterna för exempelflygningen ökade med cirka 30 procent under 2016–2020.

Flygbranschen har befunnit sig i den värsta krisen hittills och många flygbolag har en tuff ekonomisk situation när marknaden nu börjar återhämta sig. Det finns flera faktorer som kan påverka hur flygbolagens ekonomiska situation kommer att se ut framöver. Bland dessa kan nämnas utvecklingen av resandemönster och bränslepris samt hur de stora avgiftssystemens underskott kommer att hanteras framöver.

Vätgas och luftfart

Transportstyrelsen har under året publicerat en rapport som utreder vätgasflygets utveckling och vilken roll myndigheten har i denna. Rapporten *Vätgas och luftfart. Är vätgas svaret på flygets klimatpåverkan?* utgör ett kunskapsunderlag om vätgasframdrivning som ett möjligt alternativ till dagens fossilberoende flygtransporter. I rapporten beskrivs olika initiativ och koncept för att utveckla vätgasflyg.

Vätgasflyg har stor potential att bidra till ett flygande med mindre miljöpåverkan, men det finns även en rad utmaningar. En omställning till vätgas fordrar helt ny infrastruktur för att producera och leverera vätgas till flygplatser. En annan utmaning med vätgastekniken är dålig systemverkningsgrad. Vätgasflyg beräknas inte få någon större påverkan på luftfartens utsläpp förrän om trettio år. I väntan på detta bör vätgas främst ses som en möjlig del i en framtida lösning där flera tekniker för utsläppsminskningar finns sida vid sida.

Övergången till vätgasdrift fordrar ett uppdaterat och väl utvecklat regelverk kring exempelvis standardisering och certifiering av luftfartyg, men även vad gäller förvaring och hantering av vätgasen på flygplatsen. Utmaningen här ligger i att säkerställa att regler och teknik utvecklas tillsammans och mognar samtidigt. Det är därför viktigt att myndigheten aktivt tar del av utvecklingen och för en nära dialog med bransch, tillverkningsindustri och forskning.

3.10.2 Forskning och innovation

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

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

Internationell studie om gasbussar

Sweco Energy AB har presenterat en internationell studie om gasbussar och deras säkerhet, gjord på uppdrag av Transportstyrelsen. I studien analyserades information från trafiksäkerhets- och kollektivtrafikmyndigheter, branschorganisationer, bussoperatörer, busstillverkare samt specialister i tretton olika länder. Syftet var att få kunskapsunderlag till en utredning om eventuellt nya tekniska krav. Den generella uppfattningen är, enligt rapporten, att gasbussars säkerhetssystem har utvecklats och att de har blivit allt säkrare. Internationellt finns ingen samsyn om krav på ytterligare säkerhetshöjande konstruktioner utöver dem som redan ställs.

Resultatet av studien användes som underlag i ett regeringsuppdrag om att följa upp åtgärder och utreda säkerhetskrav för gasdrivna bussar som redovisades 2021. Transportstyrelsen föreslår i dagsläget inte några ytterligare krav på säkerhetskonstruktioner på gasbussar.

Återkallat körkort på grund av synfältsbortfall – hur påverkar det?

I ett doktorandprojekt vid Statens väg- och transportforskningsinstitut och Örebro Universitet har studier genomförts om hur återkallat körkort påverkar individer och förtroende för myndigheter. Studierna, som genomförts med stöd från Transportstyrelsen, visar hur ett återkallat ("indraget") körkort på grund av synfältsbortfall innebär förändringar i livet för de berörda personerna. I de fall det saknades alternativa färdssätt begränsas möjligheterna till tillgänglighet till nödvändiga och önskade aktiviteter och arenor. Återkallelsen fick därmed konsekvenser inom en rad olika välfärdsdimensioner som arbete, fritid, inköp, ärenden och självbild. Detta ledde till generellt försämrat subjektivt välbefinnande.

Studierna visade även att körkortsåterkallelsen upplevdes som ett felaktigt och orättvist beslut, eftersom det inte är grundat på faktisk körförmåga. Man efterlyste i stället individuella bedömningar av körförmågan.

Återkallelsen hade även lett till försämrat förtroende för de aktörer som är involverade. Övergripande var förtroendet bäst för hälso- och sjukvården och sämst för Transportstyrelsen. Ett försämrat förtroende för aktörer involverade i återkallandet kunde generera ett försämrat förtroende för myndigheter generellt. Resultaten ger förslag på lösningar som kan användas vid regelutveckling, till exempel för att utveckla bedömningsgrunder som även tar hänsyn till körförmåga. Detta genom att individen får möjlighet att bevisa att han eller hon kan köra bil på ett säkert sätt.

Flygvägars påverkan på luftfartens utsläpp

För att öka kunskapen om hur valet av flygvägar kan minska miljö- och hälsopåverkan från luftfarten har Transportstyrelsen delfinansierat två forskningsprojekt. Det ena projektet drevs av Linköpings universitet och syftade till att ta fram förbättrade beräkningsmodeller av flygets miljöpåverkan runt en flygplats. Modellerna kan beräkna utsläpp och buller för olika flygvägar, liksom påverkan från olika vädersituationer och flygplansmodeller. Projektet har bidragit till att visa hur miljövänligare landningar via kontinuerlig nedstigning kan genomföras på inflygningsvägar med olika utformning. Kunskapen kan på längre sikt utgöra underlag för myndighetens regelutveckling och tillståndsgivning i syfte att verka för minskat flygbuller, men den kan också verka för minskade utsläpp till luft, såsom klimatpåverkande utsläpp.

IVL Svenska Miljöinstitutet drev det andra projektet som handlade om användandet av väderprognosystem som stöd i flygoptimering och att förbättra väderprognosmodeller genom att använda data från flygledningssystem. Beräkning av klimatpåverkan från så kallade kortlivade klimatföroreningar, SLCP, har utvecklats för svenska förhållanden i syfte att

möjliggöra optimering av flygrutter ur ett klimatperspektiv. En metodik för beräkning av klimatpåverkan av individuella flygningar i svenskkontrollerat luftrum har utvecklats, och den skulle kunna användas för att styra flygningar så att de negativa konsekvenserna för klimatet minskar.

Projekt för minskad miljöpåverkan från fritidsbåtar

Transportstyrelsen har genom ett samarbete med Havs- och vattenmyndigheten fått medel för att kunna genomföra ett antal projekt som handlar om miljöpåverkan från fritidsbåtar, men även kartläggning av fritidsbåtars användning. Nedan följer en sammanfattning av dessa.

Kartläggning av användning av fritidsbåtar

En båtlivsundersökning genomfördes för att kartlägga allmänhetens inställning och användning av fritidsbåtar. Cirka 6 000 slumpmässigt utvalda personer svarade på frågor om båtliv ur många aspekter, till exempel miljö och säkerhet. Resultaten visar att 80 procent av dem som svarat att de är båtägare är positiva till ett register över alla båtar som är över fem meter eller som går snabbare än tio knop. Andelen som störs av båtar har mer än fördubblats och det är nu en majoritet som är för ett obligatoriskt förarbevis.

Underlaget i rapporten ger en kunskapsbas över svenskt fritidsbåtliv och utgör en grund för Transportstyrelsens sjösäkerhetsarbete. Resultatet används också av ett stort antal intressenter, däribland myndigheter, universitet och organisationer. Energimyndigheten använder till exempel uppgifter från båtlivsundersökningen för sin energistatistik om bensin- och dieselanvändning hos fritidsbåtar.

Bullermätningar från fritidsbåtar

I ett projekt samlades information om buller från fritidsbåtar in genom mätningar av olika typer av båtar och motortyper. Projektet avsåg främst undervattensbuller men även buller ovan vattnet ingick. De systematiska och storskaliga mätningarna gav värdefull kunskap och studien är ett steg på vägen till att kunna bedöma miljöpåverkan av buller från fritidsbåtar.

Resultaten från mätningarna av undervattensbuller visar att bullret främst består av frekvenser under 500 Hz. Den totala bullernivån ökar betydligt med hastigheten från 5 till 15 knop, men vid ytterligare ökning av farten är ökningen av bullernivån liten. Det visade sig att den motorstarkaste båten överlag också var den som bullrade mest. Vattenskotern var tystast i vattnet, vilket troligen beror på att den har en annan framdrivning än båtarna.

Mätningarna av buller i luft visade högst nivåer från den motorstarkaste båten och från vattenskotern. Ytterligare mätningar av utstrålat buller behövs tillsammans med kategorisering av fritidsbåtsbeståndet, så att en båts bullerutstrålning kan förutsägas utan särskilda mätningar. Dessutom

krävs studier av ljudutbredning i kustnära områden samt experiment för att få reda på hur nyckelarter i de kustnära ekosystemen påverkas av undervattensbuller från fritidsbåtar.

Bestämning av biocidspridning vid sanering av bottenfärg från fritidsbåtar

Vid borttagning av bottenfärg från fritidsbåtar kan biocider och andra farliga ämnen spridas och påverka miljön och hälsan. Ett exempel är tributyltenn (TBT) som har använts i äldre bottenfärger, men som numera är förbjudet.

Trots förbudet visar undersökningar att det sker en tillförsel av TBT till miljön från bland annat gamla färglager av bottenfärg. För att ta reda på hur bottenfärg ska kunna tas bort utan att biocider och andra farliga ämnen sprids har RISE (Research Institutes of Sweden AB) på Transportstyrelsens uppdrag genomfört en undersökning av biocidspridning vid borttagning av båtbottnfärg.

Spridning av biocider bestämdes genom att båtar sanerades med olika metoder, som är vanligt förekommande i fritidsbåtshamnar, och den spridda andelen bottenfärg mättes. Dessutom utvärderades fackmannamässig blästring. Resultaten visade att det går att utföra sanering med de fyra vanliga metoderna slipning, torrskrapning, behandling med färgupplösande gel som skrapas bort samt blästring och uppnå en insamling av mer än 98 procent av färgen.

Erfarenheterna från studien låg sedan till grund för en rekommendation om hur sanering kan genomföras på ett miljö- och hälsosäkert sätt.

Rekommendationen publicerades inför höstens upptagning av fritidsbåtar och togs fram av en arbetsgrupp som verkar inom åtgärdsprogrammet för havs- och vattenmiljön. I arbetsgruppen ingick, förutom Transportstyrelsen, Havs- och vattenmyndigheten, Kemikalieinspektionen, Naturvårdsverket, Statens geotekniska institut och Miljöförvaltningen Stockholms stad.

3.10.3 Transportstyrelsens rapportering till strategi för systematisk uppföljning av funktionshinderspolitiken 2021–2031

Transportstyrelsen ska enligt regeringsbeslut¹³ följa upp regeringens funktionshinderspolitik i årsredovisningen.

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

¹³ Regeringsbeslut daterat 2021-09-23 S2019/02213 och S2021/06595.

Transportstyrelsen deltar kontinuerligt tillsammans med funktionshinderorganisationer i Trafikverkets nationella råd för tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning (RTAF), i frågor som rör samtliga trafikslag.

Myndigheten arbetar internationellt med regler för personer med funktionsnedsättning, exempelvis inom luftfartsområdet där en europeisk grupp för de civila luftfartsmyndigheterna behandlar regelverk och praktiska frågor för personer med funktionsnedsättning i samband med flygresor. Under årets möten har gruppen särskilt fokuserat på pandemins påverkan vad gäller assistans för resenärer med funktionsnedsättning. Under höstens högnivåkonferens för covid-19, som flygets FN-organ International Civil Aviation Organization (ICAO) arrangerade, var Europas luftfartsmyndigheter aktiva med att lyfta fram frågor inom området. Det resulterade i rekommendationer som kan ligga till grund för den långsiktiga internationella regelutvecklingen kring resenärer med funktionsnedsättning.

Transportstyrelsen deltog också vid Europeiska kommissionens årliga möte för nationella tillsynsmyndigheter för tågpassagerarförordningen. Där var fokus på pandemins effekter för tågresenärer och eventuellt inkomna klagomål till myndigheterna. Generellt inom EU såg myndigheterna inga större skillnader mot före pandemin. En förklaring kan dock ha varit minskat resande. Ett annat fokus var den omarbetade förordningen för tågpassagerares rättigheter som har beslutats inom EU. De ändrade reglerna syftar bland annat till att stärka rättigheterna för personer med funktionsnedsättning, till exempel rätten till assistans och ledsagning. Förordningen ska börja tillämpas i juni 2023.

Transportstyrelsen arbetar med en revidering av Sveriges genomförandeplan för kommissionens förordning (EU) nr 1300/2014¹⁴. Planen ska beskriva hur myndigheten arbetar med tillgänglighetsfrågor inom järnvägsområdet i syfte att successivt undanröja identifierade hinder för tillgängligheten. De nationella genomförandeplanerna ska innehålla en strategi som fastställer kriterier och prioriteringar för stationer och tågvagnar som ska moderniseras eller byggas om.

I utredningen om eldrivna enpersonsfordon¹⁵ har Transportstyrelsen funnit att de nya mobilitetsformerna, såsom elsparkcyklar, för med sig både

¹⁴ Kommissionens förordning (EU) nr 1300/2014 Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet.

¹⁵ Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon.

möjligheter och risker. Därför föreslår Transportstyrelsen bland annat åtgärder som ska öka tryggheten för gångtrafikanter och göra det tydligare för fordonsanvändarna vilka regler som gäller. Ett av förslagen är att ta bort rätten att köra elsparkcykel på trottoaren, med undantag för personer med fysisk funktionsnedsättning. Myndigheten sätter även fokus på behovet av att utveckla cykel- och gånginfrastrukturen.

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

Myndigheten analyserade under året även implementation av tillgänglighetsdirektivet (SOU 2021:44), särskilt området persontransporttjänster och de föreslagna reglernas påverkan på myndighetens tillsynsarbete.

3.10.4 Processer och rutiner för att identifiera och rapportera it-incidenter

Enligt regleringsbrevet för 2021 ska Transportstyrelsen kortfattat och övergripande redovisa processer och rutiner för att identifiera och rapportera it-incidenter.

I takt med att medvetenheten ökat om vad som är en incident och kraven på att rapportera incidenter externt till exempelvis Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) och Integritetsskyddsmyndigheten (IMY) har behovet av ett förändrat arbetssätt blivit tydligt. Under 2022 kommer arbetet med att förbättra arbetssätt och dokumentation rörande incidenter och incidentprocessen att fortsätta.

Transportstyrelsens incidentprocess

Incidentarbetet samordnas via en särskild incidentfunktion. När en incident inkommer görs en bedömning och prioritering. Om det krävs en långsiktigare insats, för att hantera rotorsaken till att incidenten uppstod, hanteras det av förvaltningen för respektive verksamhetsområde.

Styrande och stödjande dokumentation

Transportstyrelsen har tagit fram ett antal styrande och stödjande dokument för incidentarbetet.

- Processbeskrivning för incidenter¹⁶ beskriver incidenter, oavsett typ av incident, utifrån vilka delprocesser Transportstyrelsen ska arbeta

¹⁶ TSG 2019-3916.

med. Målet är att skapa förutsättningar för ett myndighetsgemensamt arbetssätt.

- Rutinbeskrivning för incidenter¹⁷ redovisar bland annat områden/kategorier och vilken roll som är ansvarig för respektive område. Områdena som beskrivs är informationssäkerhet, it (inklusive driftrelaterade incidenter), säkerhetsskydd, personuppgifter, personalsäkerhet och fysisk säkerhet. Varje avdelning har sedan anpassade beskrivningar för att hantera specifika incidenter.

Övrigt stöd- och utbildningsmaterial är exempelvis följande:

- Tips och råd kring incident – Definitioner och exempel – dokumentet ger stöd till medarbetare hur de ska agera om något inträffar eller om något inte känns bra.
- Incidenter och personuppgifter – utbildningsmaterial riktat mot medarbetare på Transportstyrelsen.
- Incident Management – beskriver hur rapporterade incidenter ska hanteras för att återställa normal (korrekt) funktionalitet.

Att arbeta med incidenter

Myndigheten har speciellt utpekade incident managers för att driva och samordna incidenter. Det finns två huvudspår: driftrelaterade och säkerhetsrelaterade incidenter.

Driftrelaterade incidenter är till exempel avbrott eller störning i en enskild applikation eller infrastrukturkomponent och genomförda förändringar som orsakar störning. Driftrelaterade incidenter kan även vara säkerhetsrelaterade utifrån exempelvis tillgänglighetsaspekter.

Säkerhetsrelaterade incidenter är oönskade och oplanerade händelser som kan påverka säkerheten i organisationens eller samhällets informationshantering och som kan innebära störningar av organisationens förmåga att bedriva sin verksamhet.

Vid händelse av en incident samordnas arbetet av incident manager, som kallar representanter från berörda avdelningar och områdesansvariga för att hantera incidenten. Incident manager samordnar även löpande avstämningar för återkoppling och uppföljning av rapporterade incidenter.

¹⁷ TSG 2020-9315.

Roller och ansvar

- **Alla inom myndigheten** kan bli involverade i arbetet med att hantera en incident. Beroende på typ av incident och vilken kompetens en person har kan en medarbetare behöva delta i ett incidentarbete. Varje medarbetare, oavsett roll eller arbetsuppgift, har i uppgift att rapportera misstänkta eller bekräftade incidenter och avvikelser via myndighetens centrala funktion för incidentrapportering. Anmälningfunktionen för misstänkta incidenter återfinns på myndighetens intranät.
- **Informationsansvarig** är den som äger informationen. Informationsansvarig är även ansvarig för de incidenter som rör dennes information, oavsett var den används inom myndigheten. Informationsansvarig är även personuppgiftsansvarig. Vid större och allvarigare incidenter informeras även generaldirektör och överdirektör.
- **Incident manager (IM)** håller ihop arbetet med att lösa pågående incidenter. Myndigheten har två IM inom området drift och två IM inom området för it-säkerhet. Incident managers är placerade på Transportstyrelsens avdelning It.
- **Verksamhetsrepresentant** ska informeras när incidenter inträffar som påverkar informationssystem och liknande som används av verksamheten. Varje avdelning har utifrån sitt uppdrag organiserat sig olika för att på bästa sätt kunna hantera incidenter som påverkar den egna verksamheten.
- **Områdesansvarig** inom informationssäkerhet och it ska delta i en första bedömningen av incidenter och gör tillsammans med IM en bedömning om vilka områden som behöver delta i incidentarbete och eventuella beslut.

Incidentarbetet i praktiken

Nedan följer en kort beskrivning av hur incidentarbetet går till på myndigheten. Arbetet startar i och med att en incident har rapporterats.

1. Utifrån vad som har inträffat görs en första bedömning för att identifiera vem som ansvarar för incidenten och allvarlighetsgrad av det som inträffat.
2. Åtgärder vidtas som består av både administrativa och tekniska aktiviteter beroende på vad som hänt och vad, vem eller vilka som berörs.
3. Under incidentarbetet informeras intressenterna kontinuerligt för att de ska kunna vidta egna åtgärder om det behövs.

4. Utifrån analysen identifieras eventuellt ytterligare åtgärder som kan behöva vidtas.
5. Berörda verksamheter vidtar beslutade åtgärder för att säkerställa att liknande incidenter inte ska uppstå igen.
6. All relevant dokumentation sammanställs och arkiveras för att kunna användas som analysunderlag.

Utbildning och kommunikationsinsatser

Transportstyrelsen genomför löpande utbildningsinsatser för att öka medvetenheten och kunskapen om att identifiera incidenter.

Transportstyrelsen hade även under säkerhetsmånaden (oktober) en artikelserie kopplat till säkerhetskultur, där fokus bland annat var att fler ska våga rapportera misstänkta incidenter.

3.10.5 Transportstyrelsens totalförsvarsarbete 2021 – redovisning av medel för civilt försvar

Enligt regleringsbrevet 2021 ska Transportstyrelsen redovisa användningen av de medel om 27,5 miljoner kronor som tillförts myndigheten under anslaget civilt försvar. Transportstyrelsen nyttjade 21,5 miljoner kronor av anslaget under 2021.

Dessa medel har fördelats enligt följande:

- 12,4 miljoner kronor – personalkostnader för egen anställd personal och konsulter, som arbetat med de särskilt prioriterade områdena, varav cirka 0,5 miljoner kronor avser kompetensutvecklingsinsatser kopplat till området.
- 6,7 miljoner kronor – kostnader för lokaler inklusive avskrivningar.
- 2,4 miljoner kronor – övriga driftskostnader, där största delen avser inköp av varor för utveckling av myndighetens förmåga att hantera, förvara och kommunicera säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter.

Transportmyndigheterna har i regeringsbeslut I2021/00673 fått i uppdrag att i en gemensam rapport redovisa förslag på hur anslagsmedel för perioden 2022–2025 bör fördelas mellan myndigheterna för att uppnå störst nytta för det civila försvaret avseende transportområdet som helhet.

Transportmyndigheterna har gemensamt kommit överens om nedanstående prioritering vid fördelning av givna anslagsmedel:

1. Stärka myndigheternas grundläggande analys- och planeringsförmåga.
2. Öka myndigheternas robusthet och förmåga i samhällsviktiga verksamheter och i stödet till Försvarmakten.

3. Utveckla transportområdet som helhet och öka den samlade förmågan.

Enligt Transportstyrelsens regleringsbrev för 2021 disponerar myndigheten medel till utgifter för förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet.

Resultat av genomförda åtgärder sammanfattas här:

- Myndighetens säkerhetsorganisation har förstärkts, både personellt och kompetensmässigt. Detta har resulterat i en ökad förmåga att planera, samordna, bedriva och följa upp säkerhetsrelaterad verksamhet.
- Myndighetens förmåga att samverka inom området transporter har stärkts.
- Förmågan att genomföra säkerhetsrelaterade analyser av egen verksamhet har fortsatt utvecklats, vilket innebär att myndigheten nu har förmåga att genomföra dessa typer av analyser med egna resurser.
- Krisledningsförmågan har utvecklats ytterligare.
- Förmågan att kommunicera säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter har utvecklats.
- Förmågan att säkert hantera fysiska och elektroniska säkerhetsskyddsklassificerade handlingar har stärkts.
- Skyddet av skyddsvärda elektroniska informationstillgångar har fortsatt stärkts genom uppdatering av det fysiska skyddet, inkluderat brandskyddet, i myndighetens datahallar och datahallsrelaterade utrymmen.
- Säkerhetskompetensen har stärkts inom hela myndigheten.

3.10.6 Sammanställning av regeringsuppdrag

Nedan följer en sammanställning av de regeringsuppdrag som redovisats 2021 på annat sätt än i årsredovisningen och de regeringsuppdrag som har inkommit till Transportstyrelsen 2021 eller tidigare, men som ännu inte redovisats.

Ankomst-datum	Uppdrag	Dnr	Redovisnings-datum
2018-04-24	Uppdrag till statliga myndigheter att fortsatt ta emot personer med funktionsnedsättning som medför nedsatt arbetsförmåga för praktik 2019 och 2020 m.m.	TSG 2018-1774	2020-04-01 2021-01-15
2018-04-26	Uppdrag till statliga myndigheter att fortsatt ta emot nyanlända arbetssökande för praktik 2019 och 2020 m.m.	TSG 2018-1843	2020-04-01 2021-01-15
2018-08-31	Uppdrag (till Trafikverket) att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart	TSS 2018-3455	2024-06-30

Ankomst-datum	Uppdrag	Dnr	Redovisnings-datum
2018-08-31	Uppdrag (till Trafikverket) att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter	TSG 2018-3956	2021-12-31
2018-08-31	Uppdrag (till Trafikanalys) att följa upp och utvärdera arbetet med att genomföra den nationella godsstrategin	TSG 2018-3930	2020-12-31 2022-12-31
2019-02-14	Bemyndigande (till Trafikverket) att förhandla om samarbete med myndigheter i Finland	TSG 2019-1037	
2019-03-29	Uppdrag (till Trafikverket) att genomföra informations- och kunskapshöjande åtgärder inom området omställning av transportsystemet till fossilfrihet	TSG 2019-2254	2021-06-30 2022-12-31
2019-04-11	Uppdrag (till Trafikverket) att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser inom Mobilitet som tjänst respektive Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken	TSG 2019-2543	Mobilitet som tjänst årligen 31/3. Slutredovisning 2023-12-31. Medborgar- och trafikantinformation årligen 31/5 till och med 2029.
2019-05-06	Uppdrag (till Trafikverket) att verka för ett utökat och breddat stöd till forskning och innovation på sjöfartsområdet	TSS 2019-1842	Årligen före september månads utgång, fram till 2022.
2019-06-24	Uppdrag (till Trafikverket) att bereda och utbetala stöd till ägare av icke statliga flygplatser i Norrland för att säkerställa att flygskatten inte innebär ökade driftskostnader för dessa flygplatser	TSG 2019-4658	
2019-09-12	Uppdrag (till Trafikverket) att samordna det fransk-svenska strategiska partnerskapet avseende elvägar	TSG 2019-6549	2020-03-31 2021-03-31 2022-03-31 2022-10-30 (slutredovisning)
2019-09-17	Uppdrag (till Havs- och vattenmyndigheten) att samordna svenska myndigheter vid uppdatering av Helcoms aktionsplan för Östersjön (BSAP) och Ospars miljöstrategi (NEAES)	TSS 2019-3524	Årsredovisningen för 2021
2019-10-10	Uppdrag att utreda behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon	TSV 2019-5394	2020-06-01 2021-03-01
2019-12-27	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2020 avseende prioritering i arbetet med civilt försvar	TSG 2019-10118	Enligt regeringsbeslut 2015-12-10 avseende planeringsanvisningar för det civila försvaret (Ju2015/09669/SSK).
2019-12-27	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2020 avseende intern styrning	TSG 2019-10118	I anslutning till årsredovisningen 2020
2019-12-27	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2020 avseende åtgärder för en ökad säkerhet och tillförlitlig informationsöverföring	TSG 2019-10118	I anslutning till årsredovisningen 2020

Ankomst-datum	Uppdrag	Dnr	Redovisnings-datum
2020-03-09	Uppdrag (till Socialstyrelsen) att identifiera och beskriva juridiska hinder i den gränsöverskridande ambulanssjukvården	TSG 2020-2370	2021-04-01
2020-05-13	Uppdrag (till MSB) att inrätta och ansvara för ett nationellt forum för sprängämnessäkerhet	TSG 2020-4463	Årligen, 30 april
2020-06-17	Uppdrag att följa upp åtgärder och utreda säkerhetskrav för gasdrivna bussar	TSV 2020-5385	2021-12-31
2020-06-25	Uppdrag (till Naturvårdsverket m.fl.) att främja en mer effektiv och enhetlig tillsyn enligt miljöbalken	TSG 2020-5871	Slutredov 2023-12-31 Delredov årligen 31 december fr.o.m, 2021.
2020-06-25	Uppdrag (till Arbetsförmedlingen m. fl) att inrätta ett pilotprojekt för att komma åt felaktig folkbokföring kopplad till organiserad brottslighet	TSG 2020-5851	2021-10-01
2020-08-31	Uppdrag att utreda och föreslå åtgärder för en mer säker, hållbar och effektiv sjöfart	TSS 2020-2969	2021-05-01
2020-09-30	Uppdrag (till Trafikverket) att ta fram ett kunskapsunderlag inför översynen av EU:s godskorridorer på järnväg	TSG 2020-8454	2021-01-31
2020-10-09	Uppdrag att utveckla arbetet med jämställdhetsintegrering	TSG 2020-8816	2021-09-01 2022–2025 årligen i anslutning till årsredovisning
2020-10-16	Uppdrag (till Trafikverket) att planera för en utbyggnad av elvägar	TSG 2020-9088	2021-02-01
2020-11-06	Ändring av uppdrag (till Naturvårdsverket) att föreslå ändringar i klimatrapporteringsförfordningen	TSG 2020-9910	2021-05-31
2020-11-12	Uppdrag (till Statens energimyndighet) att utreda behovet av ytterligare styrmedel för att främja inhemsk produktion av biodrivmedel	TSG 2020-10163	2021-10-01
2020-12-01	Uppdrag (till Naturvårdsverket) om klimatredovisning	TSG 2020-10864	2021-03-31
2020-12-10	Uppdrag att fortsatt ta emot personer med funktionsnedsättning som medför nedsatt arbetsförmåga för praktik 2021-2023	TSG 2020-11237	2021-04-01 2022-04-01 2023-04-01 2024-02-15
2020-12-11	Uppdrag att vara behörig myndighet enligt förordningen om en gemensam digital ingång	TSG 2020-11326	2021-12-31
2020-12-15	Uppdrag att utreda förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbeförhållandet B	TSG 2020-11409	Så snart som möjligt, senast 2021-11-15
2020-12-16	Uppdrag att fortsatt ta emot nyanlända arbetssökande för praktik 2021-2023	TSG 2020-11444	2021-04-01 2022-04-01 2023-04-01 2024-02-15

Ankomst-datum	Uppdrag	Dnr	Redovisnings-datum
2020-12-22	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2021 avseende prognoser	TSG 2020-11696	2021-02-05 2021-04-29 2021-07-30 2021-10-25
2020-12-22	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2021 avseende specialsjöfarten	TSG 2020-11696	2021-06-30
2020-12-22	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2021 avseende behovsstyrd hinderbelysning	TSG 2020-11696	2021-12-06
2020-12-22	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2021 avseende åldersgräns för att framföra vattenskoter	TSG 2020-11696	2021-12-01
2020-12-22	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2020 avseende intern styrning	TSG 2020-11696	I anslutning till årsredovisningen 2021
2020-12-22	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2021 avseende åtgärder för en ökad säkerhet och tillförlitlig informationsöverföring	TSG 2020-11696	I anslutning till årsredovisningen 2021
2020-12-21	Uppdrag (till MSB) att göra en samlad bedömning av förmågan inom det civila försvaret	TSG 2020-11684	Årligen senast 22/2 fr.o.m. 2022
2020-12-22	Inriktning för en sammanhängande planering för totalförsvaret	TSG 2020-11720	2021-09-01
2020-12-22	Uppdrag att vidta ytterligare åtgärder för att öka andelen anställda som arbetar hemifrån	TSG 2020-11729	Sista dagen varje månad jan-jun 2021
2021-02-22	Uppdrag att analysera förutsättningarna för att utveckla registerföringen av arbetsmaskiner	TSG 2021-1734	2022-10-01
2021-03-01	Uppdrag om förstärkta insatser mot brottslighet inom avfallsområdet	TSG 2021-1975	2022-03-15
2021-03-08	Uppdrag att redovisa underlag för fortsatt utveckling av det civila försvaret och krisberedskapen inom transportområdet	TSG 2021-2277	2021-04-08
2021-03-24	Uppdrag (till Försvarsmakten och Säkerhetspolisen) att vidta åtgärder inför etableringen av ett nytt tillsynssystem inom säkerhetsskyddsområdet	TSG 2021-2859	2021-11-01
2021-03-25	Uppdrag (till Trafikanalys) att ta fram underlag om transportområdet inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen	TSG 2021-2892	2022-09-15
2021-04-08	Uppdrag att utreda åtgärder för att förhindra manipulering av viss fordonsutrustning	TSG 2021-3376	2022-06-30
2021-04-12	Uppdrag (till Socialstyrelsen) att stödja genomförandet av den förnyade strategin för politiken avseende alkohol, narkotika, doping, tobak och nikotin samt spel om pengar 2021-2025 (ANDTS-strategin)	TSG 2021-3471	Årligen senast 31/3 under 2022-2026

Ankomst-datum	Uppdrag	Dnr	Redovisnings-datum
2021-04-20	Uppdrag att utreda merkosntad vid besiktning av gasdrivna bilar	TSG 2021-3831	2021-06-30 2021-10-15
2021-05-27	Uppdrag (till Försvarsmakten och Säkerhetspolisen) om kompetensförsörjningen inom säkerhetskysdområdet	TSG 2021-5522	2022-03-01
2021-07-22	Uppdrag (till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) att bedöma behov av personalförstärkningar inom bevakningsansvariga myndigheter och andra berörda aktörer vid en situation med höjd beredskap och ytterst krig	TSG 2021-7486	2022-04-29
2021-09-09	Uppdrag (till Luftfartsverket) att genomföra en översyn av det undre luftrummet	TSL 2021-8893	2022-03-31 2023-08-31
2021-09-22	Uppdrag (till VTI) att utveckla metoderna för att bedöma förutsättningarna för undantag från de medicinska kraven gällande syn för körkort	TSG 2021-9187	2022-09-30
2021-09-23	Uppdrag att analysera och lämna förslag om trängselavgifter inom den svenska luftfarten	TSG 2021-9269	2022-01-24
2021-10-25	Uppdrag att analysera regelfrågor så att andelen resor med cykel kan öka	TSG 2021-10413	2022-03-31 2022-10-31
2021-10-27	Uppdrag att utreda regler för A-traktorer	TSG 2021-10478	2022-11-01
2021-11-18	Uppdrag (till Naturvårdsverket) om underlag till nästa års klimatredovisning	TSG 2021-11254	2022-03-31
2021-12-15	Uppdrag om att möjliggöra arbete hemifrån vid statliga myndigheter	TSG 2021-12508	
2021-12-20	Uppdrag (till Energimyndigheten) att ta fram underlag för kontrollstation 2022 inom ramen för systemet med reduktionsplikt på bensin, diesel och flygfotogen	TSG 2021-12654	2022-12-15
2021-12-21	Uppdrag (till Trafikverket) att förhandla och ingå överenskommelser om att flygplatser ska vara beredskapsflygplatser under 2022	TSL 2021-8084	



Finansiell redovisning

4 Finansiell redovisning

Verksamheten har bedrivits inom ramen för respektive tilldelat anslag (förvaltningsanslag, anslag för intag av trängselskatt, anslag för arbete med civilt försvar och anslag för utbetalning av klimatbonus). Tilldelade anslag uppgick enligt regleringsbrev sammanlagt till totalt 7 265 miljoner kronor. Av dessa har 7 167 miljoner kronor förbrukats och avräknats. Belopp som avräknats har ökat med 2 769 miljoner kronor jämfört med 2020. Transportstyrelsen har betalat ut 4 810 miljoner kronor i klimatbonus, vilket kan jämföras med föregående års utbetalning på 2 078 miljoner kronor. Verksamhetskostnaderna för övriga anslag var 37 miljoner högre jämfört med år 2020.

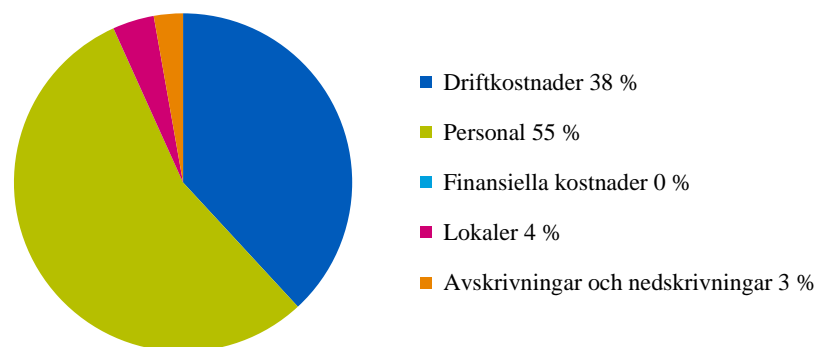
Bonus kan fordonsägare få när de har köpt och ställt på en klimatbonusbil samt lämnat in en försäkran till Transportstyrelsen. Utbetalning av bonus kan ske tidigast sex månader från köpet av klimatbonusbilen. Vid årsskiftet 2021/2022 fanns det 77 740 fordon som troligtvis är berättigade bonuspremien. Dessa utestående premier uppgår till maximalt 3 650 miljoner kronor och kommer att belasta 2022 års anslag för klimatbonus. I regleringsbrevet för budgetåret 2022 är beslutat anslag 3 510 miljoner.

Verksamhetens kostnader

Transportstyrelsens totala kostnader för verksamheten uppgick till 2 639 miljoner kronor. Det är en ökning med 34 miljoner kronor. Ökningen beror på att den anslagsfinansierade verksamheten har ökat med 37 miljoner kronor. Den övriga verksamheten (uppdragsfinansierad och verksamhet som finansieras av avgifter som Transportstyrelsen får disponera) har minskat med 3 miljoner kronor.

Ökningen inom den anslagsfinansierade verksamheten beror främst på högre kostnader för personal. Kostnaderna för resor, utbildning och konferenser är emellertid i nivå med 2020. Myndigheten har även haft minskade kostnader för registreringsskyltar till följd av nytt avtal.

Figur 1. Fördelning av verksamhetens kostnader 2021, 2 639 miljoner kronor.



4.1 Resultaträkning

Belopp i tkr		2021	2020
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag		2 357 143	2 320 465
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	not 1	262 728	247 061
Intäkter av bidrag		11 713	23 419
Finansiella intäkter	not 2	19	-303
Summa		2 631 602	2 590 642
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	not 3	-1 454 916	-1 395 652
Kostnader för lokaler		-104 703	-97 636
Övriga driftkostnader	not 4	-1 006 240	-1 039 656
Finansiella kostnader	not 5	-151	-67
Avskrivningar och nedskrivningar		-73 461	-72 740
Summa		-2 639 470	-2 605 751
VERKSAMHETSUTFALL		-7 868	-15 108
Uppbördsverksamhet			
Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras	not 6	1 599 991	1 585 603
Skatteintäkter m.m.		19 151 326	18 256 552
Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamhet		-20 719 789	-19 753 109
Saldo	not 7	31 528	89 047
Transfereringar			
Medel som erhållits från statens budget för finansiering av bidrag		4 809 582	2 077 741
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag	not 8	359 717	305 400
Finansiella intäkter		27	110
Lämnade bidrag	not 9	-5 536 377	-2 774 552
Saldo	not 10	-367 051	-391 301
ÅRETS KAPITALFÖRÄNDRING	not 11	-343 391	-317 363

4.2 Balansräkning

Belopp i tkr		2021-12-31	2020-12-31 ¹
TILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Balanserade utgifter för utveckling	not 12	159 663	150 089
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	not 13	1 891	2 521
Pågående immateriella anläggningstillgångar	not 14	164 101	125 482
Summa immateriella anläggningstillgångar		325 655	278 092
Materiella anläggningstillgångar			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	not 15	7 374	8 899
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	not 16	13 483	20 011
Pågående nyanläggningar	not 17	2 476	40
Förskott avseende materiella anläggningstillgångar	not 18	-	-
Summa materiella anläggningstillgångar		23 333	28 950
Finansiella anläggningstillgångar			
Andra långfristiga fordringar	not 19	316 955	182 252
Summa finansiella anläggningstillgångar		316 955	182 252
Varulager m.m.			
Varulager och förråd	not 20	2 572	2 691
Summa varulager m.m.		2 572	2 691
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar	not 21	262 315	109 907
Fordringar hos andra myndigheter	not 22	59 675	63 812
Övriga kortfristiga fordringar	not 23	1 804 122	1 820 341
Summa kortfristiga fordringar		2 126 111	1 994 060
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	not 24	80 182	68 356
Upplupna bidragsintäkter		-	407
Övriga upplupna intäkter		255 057	260 510
Summa periodavgränsningsposter		335 240	329 273
Avräkning med statsverket	not 25	-299 537	-242 091
Kassa och bank			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret		573 526	-
Summa kassa och bank		573 526	0
SUMMA TILLGÅNGAR		3 403 854	2 573 227

KAPITAL OCH SKULDER			
Myndighetskapital	not 26		
Statskapital		580	580
Balanserad kapitalförändring		1 079 902	1 397 265
Kapitalförändring enligt resultaträkningen	not 11	-343 391	-317 363
Summa myndighetskapital		737 091	1 080 482
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	not 27	243	329
Övriga avsättningar	not 28	13 810	21 268
Summa avsättningar		14 053	21 597
Skulder m.m.			
Lån i Riksgäldskontoret	not 29	338 792	303 123
Andra långfristiga skulder	not 30	61 851	127 693
Räntekontokredit i Riksgäldskontoret	not 31	-	373 853
Övriga krediter i Riksgäldskontoret	not 32	1 434 417	-
Kortfristiga skulder till andra myndigheter		133 225	137 590
Leverantörsskulder		170 700	158 124
Övriga kortfristiga skulder	not 33	353 307	214 361
Summa skulder m.m.		2 492 293	1 314 744
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	not 34	157 550	152 889
Öförbrukade bidrag		2 296	3 065
Övriga förutbetalda intäkter		572	449
Summa periodavgränsningsposter		160 418	156 404
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		3 403 854	2 573 227
Ansvarsförbindelser		Inga	Inga

¹ Jämförelsesiffror är beräknade

4.3 Anslagsredovisning

Belopp i tkr

Anslag	Ingående överföringsbelopp	Årets tilldelning enligt RB	Omdisponerade anslagsbelopp	Indragning	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överföringsbelopp
Utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård							
1:8 ap.1 Klimatbonus	82 259	4 810 000	0	-82 259	4 810 000	-4 809 582	418
Utgiftsområde 22 Kommunikationer							
1:1 ap. 4 Civilt försvar - till Transportstyrelsen	264	27 509	0	0	27 773	-21 496	6 277
1:11 ap.5 Trängselskatt - del till Transportstyrelsen	21 510	85 000	-21 510	0	85 000	-60 720	24 280
1:12 ap.3 Transportstyrelsen - verksamhet som finansieras med avgifter	55 107	1 496 700	-3 500	-10 302	1 538 004	-1 437 938	100 067
1:12 ap.4 Transportstyrelsen - verksamhet som inte finansieras med avgifter	19 219	736 212	3 500	0	758 931	-748 862	10 069
1:14 ap.6 Trängselskatt i Göteborg - del till Transportstyrelsen	18 855	110 000	-18 855	0	110 000	-88 127	21 873
Summa	197 213	7 265 421	-40 365	-92 561	7 329 708	-7 166 724	162 984

Kommentarer till väsentliga avvikelser

1:1 ap.4 Civilt försvar - till Transportstyrelsen

Anledningen till underförbrukning av anslaget är bland annat att ett av de planerade lokalprojekten har blivit försenat, vilket beror på att upphandlingen av byggentreprenaden tagit längre tid än beräknat. Projektet har planerats om och beräknas vara klart under 2022.

Det har även funnits utmaningar med att rekrytera och behålla personal, vilket lett till mindre personalkostnader än planerat under 2021. Detta innebär i sin tur att utvecklingsaktiviteter, som denna personal skulle arbeta med, också försenats.

Transportstyrelsen har planerat att genomföra flera lokalprojekt för att stärka myndighetens förmåga att hantera, förvara och kommunicera säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter. En större del av kostnaderna för dessa lokalprojekt ska tas upp som avskrivningar under 3-5 års period, men de ursprungliga beräkningarna var baserade på att en större del skulle kostnadsföras direkt i stället. Sammanlagt har investeringsutgifter uppgått till 6,9 miljoner kronor.

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

Under 2018 blev det nationella systemet för trängselskatt helt avskrivet.

Anslagsnivån har inte anpassats till kostnadsnivån utan är på jämförbar nivå med tidigare år.

4.3.1 Villkor för anslag

1:12 ap.3 Verksamhet som finansieras med avgifter

Minst 25,5 miljoner kronor ska användas för åtgärder som syftar till en ökad säkerhet och tillförlitlig informationsöverföring.

Transportstyrelsen har använt 40,4 miljoner kronor för åtgärder som syftar till en ökad säkerhet och tillförlitlig informationsöverföring.

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

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

Transportstyrelsen har betalat avgiften.

4.4 Redovisning mot inkomsttitel

Belopp i tkr

Inkomsttitel	Beräknat belopp	Inkomster
2511 036 - Expeditions- och ansökningsavgifter		823
2534 004 - Avgifter för körkort och motorfordon		12 254
2534 005 - Avgifter för järnvägsområdet	45 000	41 690
2534 006 - Avgifter för luftfartsområdet	166 000	142 361
2534 007 - Avgifter för sjöfartsområdet	69 000	62 034
2534 008 - Avgifter för vägtrafikområdet	1 300 000	1 146 814
2624 002 - Inkomster av uppbörd av felparkeringsavgifter		68 870
2711 006 - Restavgifter och dröjsmålsavgifter		80 513
2714 322 - Överlastavgift		16 717
2714 323 - Avgift vid överträdelse av kör- och vilotider		25 595
2714 324 - Avgift vid överträdelse av regler om cabotage		-200
2714 325 - Avgift vid överträdelse av regler om vissa identitetskontroller		50
2714 328 - Sanktionsavgift felparkering		2 469
9341 017 - Stämpelskatt		5 819
9461 012 - Fordonsskatt		15 493 776
9461 022 - Saluvagnsskatt		9 383
9462 014 - Vägavgifter		796 252

Inkomsttitel	Beräknat belopp	Inkomster
9463 011 - Trängselskatt, Göteborg		818 151
9463 012 - Trängselskatt, Stockholm		1 828 915
9463 031 - Trängselskattetillägg, Göteborg		59 248
9463 032 - Trängselskattetillägg, Stockholm		108 254
Summa	1 580 000	20 719 789

Kommentarer till väsentliga avvikelser

2534 005 - Avgifter för järnvägsområdet

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

2534 006 - Avgifter för luftfartsområdet

Inkomsterna inom luftfartsområdet är lägre än beräknat belopp. Det beror främst på att volymerna inom den nya verksamheten för drönare blev lägre än förväntat, vilket resulterade i lägre intäkter. Det var även pandemirelaterade volymminskningar inom vissa områden, däribland registerkontroller. Dessutom påverkas inkomsterna av att planerade avgiftshöjningar inte genomfördes till 2021.

2534 007 - Avgifter för sjöfartsområdet

Inkomsterna inom sjöfartsområdet är lägre än beräknat på grund av pandemin. De förlängningar av giltighetstider för certifikat som beslutades under 2020 till följd av pandemin, och som resulterade i att färre ansökte om att förnya sina certifikat under detta år, förlängdes ytterligare under 2021. Konsekvens blev fortsatt låga volymer trots att myndigheten baserat sina beräkningar på ökade volymer. Dessutom genomfördes inte planerade avgiftshöjningar till 2021.

2534 008 - Avgifter för vägtrafikområdet

Även inom vägtrafikområdet är inkomsterna lägre än beräknat, vilket i stor utsträckning beror på ej genomförda avgiftshöjningar till 2021. Särskilt märkbart är detta för vägtrafikregisteravgiften. Vidare var också volymerna lägre än förväntat inom vissa områden som en följd av pandemin. Så var fallet till exempel när det gäller körkort och nybilsförsäljningen som är på fortsatt låga nivåer, vilket påverkar bland annat intäkterna från registreringsskyltar och vägtrafikregisteravgiften.

4.5 Finansieringsanalys

Belopp i tkr		2021	2020
DRIFT			
Kostnader	not 35	-2 573 548	-2 534 231
Finansiering av drift			
Intäkter av anslag		2 357 143	2 320 465
Intäkter av avgifter och andra ersättningar		262 728	247 061
Intäkter av bidrag		11 713	23 419
Övriga intäkter		19	-303
Summa medel som tillförts för finansiering av drift	not 36	2 631 602	2 590 642
Ökning(-)/minskning(+) av lager		119	-1 176
Ökning(-)/minskning(+) av kortfristiga fordringar	not 37	-251 463	-187 138
Ökning(+)/Minskning(-) av kortfristiga skulder	not 38	1 122 238	410 325
Inlevererat överskott, balanserad kapitalförändring		0	0
KASSAFLÖDE FRÅN DRIFT		928 948	278 422
INVESTERINGAR			
Investeringar i materiella tillgångar		-5 631	-4 534
Investeringar i immateriella tillgångar		-109 781	-90 013
Summa investeringsutgifter		-115 413	-94 548
Finansiering av investeringar			
Lån från Riksgäldskontoret		108 781	101 713
- amorteringar		-73 112	-79 204
Ökning av statskapital med medel som erhållits från statens budget		0	55
Försäljning av anläggningstillgångar		0	0
Summa medel som tillförts för finansiering av investeringar		35 669	22 564
KASSAFLÖDE TILL INVESTERINGAR		-79 743	-71 984
UPPBÖRDSVERKSAMHET			
Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras av myndigheten		1 599 991	1 585 603
Skatteintäkter m.m.		19 151 326	18 256 552
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder	not 39	-28 345	-62 754
Inbetalningar i uppbördsverksamhet		20 722 973	19 779 401
Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamhet		-20 719 789	-19 753 109
KASSAFLÖDE FRÅN/TILL UPPBÖRDSVERKSAMHET		3 183	26 293
TRANSFERERINGSVERKSAMHET			
Lämnade bidrag		-5 536 377	-2 774 552
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder	not 40	30 743	-277 575
Utbetalningar i transfereringsverksamhet		-5 505 634	-3 052 127
Finansiering av transfereringsverksamhet			
Medel som erhållits från statens budget för finansiering av bidrag		4 809 582	2 077 741
Medel som erhållits från andra myndigheter för finansiering av bidrag		0	0
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag		359 717	305 400
Finansiella intäkter		27	110
Summa medel som tillförts för finansiering av transfereringsverksamhet		5 169 326	2 383 251
KASSAFLÖDE FRÅN/TILL TRANSFERERINGSVERKSAMHET		-336 308	-668 876
FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL		516 080	-436 145
SPECIFIKATION AV FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL			
Likvida medel vid årets början		-242 091	194 054
Ökning(+)/minskning(-) av tillgodohavande Riksgäldskontoret		573 526	-191 138
Ökning(+)/minskning(-) av avräkning med statsverket		-57 446	-245 007
Summa förändring av likvida medel		516 080	-436 145
Likvida medel vid periodens slut		273 989	-242 091

4.6 Sammanställning av väsentliga uppgifter

Belopp i tkr

	2021	2020	2019	2018	2017
Låneramar					
Beviljad låneram (enl. 7 kap 1 § budgetlagen)	380 000	307 500	410 000	580 000	671 000
Utnyttjad låneram (vid räkenskapsårets slut)	338 792	303 123	280 614	309 181	362 318
Kontokrediter hos Riksgäldskontoret¹					
Beviljad räntekontokredit (enl. 7 kap 4 § budgetlagen)	50 000	850 000	140 000	100 000	50 000
Övriga kontokrediter	1 600 000				
Max utnyttjad räntekontokredit under året	373 853	485 472	ej nyttjad	ej nyttjad	ej nyttjad
Max utnyttjad övrig kontokredit under året	1 434 417	-	-	-	-
Räntekonto					
Ränteintäkter ²	0	23	794	1 776	2 513
Räntekostnader	0	9	487	1 265	1 847
Avgiftsintäkter som disponeras					
Utfall	622 445	552 461	1 148 985	1 215 497	1 178 316
Varav offentligrättsliga avgifter och uppdragsverksamhet	619 227	548 715	1 143 366	1 212 789	1 174 786
Budget ³	103 000	112 000	123 000	118 000	91 000
Avgiftsintäkter som inte disponeras					
Utfall	1 599 991	1 585 603	1 547 992	1 384 011	1 506 511
Varav offentligrättsliga avgifter	1 405 893	1 370 264	1 358 961	1 190 106	1 321 957
Budget	1 580 000	1 524 000	1 424 000	1 237 000	1 305 000
Anslagskredit					
Beviljad	77 562	76 491	75 677	85 907	89 583
Utnyttjad	0	0	752	-	5 705
Anslagssparande	162 984	197 213	106 539	96 469	277 023
Personal					
Årsarbetskrafter	1 887	1 823	1 792	1 729	1 755
Medeltal anställda	2 052	2 019	1 995	1 936	1 970
Driftkostnad per årsarbetskraft	1 360	1 390	1 450	1 430	1 403
Kapitalförändring					
Årets kapitalförändring	-343 391	-317 363	-76 835	178 281	46 716
Balanserad kapitalförändring	1 079 902	1 397 265	1 474 100	1 295 819	1 249 103

¹ I och med att övrig kredit om 1 600 000 tkr tilldelades för 2021 samtidigt som räntekontokredit för 2021 sänktes från 650 000 tkr till 50 000 tkr resulterade det i ett överskridande av räntekontokrediten vid ingången av år 2021 innan en justerande överföring kunde ske.

² Jämförelsetalen för 2018 har justerats.

³ Jämförelsetalen för 2017–2019 har justerats med anledning av att avgiftsfinansierade transfereringar fr.o.m. 2020 inte ingår i Regleringsbrev beräknad budget för avgiftsbelagd verksamhet där intäkter disponeras. Vidare har beräkning av budget för offentligrättslig verksamhet fr.o.m. 2020 förändrats, vilket även tagits hänsyn till i justering av jämförelsetalen.

4.7 Tilläggsuppgifter och noter

4.7.1 Redovisningsprinciper

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

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

Brytdatum den 5 januari 2022 har använts för inkommande leverantörsfakturor, utgående kundfakturor och inomstatliga mellanhavanden.

Samtliga skattefordringar har värderats enligt fastställda värderingsprinciper.

4.7.2 Förändrade redovisningsprinciper i uppbördsverksamheten

Beskrivning

I nuvarande systemlösning avseende reskontra för uppbördsverksamhet finns identifierade brister i datauttagen som påverkar redovisningen. Inom myndigheten pågår därför utveckling av ny förbättrad systemlösning. Tills denna är produktionssatt arbetar myndigheten med att förbättra kvaliteten på datauttagen ur befintlig systemlösning.

Förändring

Arbetet med att förbättra datauttagen skapade under föregående år förutsättningar för att byta redovisningsprincip från kontantmetod till faktureringsmetod för fordonskatt, vägavgift, saluvagnsskatt, avgift för ursprungskontroll samt avgift inom området för tillsyn av yrkestrafik.

Under 2021 har datauttagen förbättrats avseende felparkeringsavgift. Byte av redovisningsprincip har kunnat ske från kontantmetod till fakturametod, vilket har gett effekt i redovisningen. Ny redovisningsprincip och effekt i redovisningen tillämpades per augusti 2021.

Beloppsmässiga effekter brutto

Nedan redovisade belopp avser felparkeringsavgift.

Fordringar

Engångseffekt: 1 449 904 867 kronor.

Värdereglering

Engångseffekt: 1 368 669 118 kronor.

Skulder

Engångseffekt: 65 522 177 kronor.

Resultateffekter

Engångseffekt: 15 713 572 kronor.

Kvarstående avgifter

Arbetet med att förbättra befintliga datauttag för körkortavgifter är ännu inte slutfört och kvarstår att implementera.

4.7.3 Värderingsprinciper

Allmän värderingsprincip

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

Anläggningstillgångar

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

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

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

Tillämpade avskrivningstider:

3 år	Pc och pc-kringutrustning
	Kontorsutrustning
	Ljud- och bildutrustning
	Nätverkskopiatorer/multiskrivare

- 5 år Systemprogramvaror/licenser (immateriella anläggningstillgångar, inte pc-program)
 It-utrustning
 Personbilar
 Förbättringsutgifter på annans fastighet
 Möbler, kontorsrum
 Maskiner, tekniska anläggningar
- 7 år Teknisk plattform

År 2020 gjordes en avvikelse från avskrivningsmetod för maskiner, då en anläggningstillgångs livslängd bedömdes vara 7 år istället för 5 år.

Linjär avskrivningsmetod tillämpas.

Varulager

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

Kundfordringar

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

Uppbördsfordringar, avgifter

Beräkningar för avgifter görs separat mot övriga avgifter som aviseras i vägtrafikregistret (VTR). Värdering vad gäller förfallna fordringar för de olika avgifterna som faktureras i ekonomisystemet (sker efter enskilda bedömningar). Tidigare betalningsbenägenhet vägs in i dessa bedömningar. I de fall någon beräkning inte är möjlig görs reservering med 100 procent av de fordringar som är inlämnade för indrivning. Även ej restförda fordringar inkluderas.

Fordringar som förfallit med mer än 60 dagar bedöms vara osäkra enligt nedanstående värdering:

Körkortsavgifter	70 %
Avgifter i VTR-flödet – Tillsynsavgifter	61 %
Avgifter i VTR-flödet – Yrkestrafikavgifter	97 %
VTR-avgift inkl. påminnelse	97 %
Felparkeringsavgift	96 %

Ej restförda avgifter:

Skyltavgifter inkl. påminnelse / ej aviserad med fordonskatt	68 %
Påställningsavgift	100 %
Export nytt fordon	100 %
Registeringsbevis	92 %
Registerhållningsavgift SA	100 %

Uppbördsfordringar, skatter

Utestående uppbördsfordringar skatter har värderats genom en kollektiv bedömning inom varje skatt. Statistik har påvisat att betalningsbenägenheten skiljer sig åt för olika skatter och därför har olika procentsatser använts för reservering. Fordringar som förfallit med mer än 60 dagar bedöms vara osäkra enligt nedanstående värdering:

Fordonskatt inkl. dröjsmålsavgift	79 %
Skyltavgift (aviserad med fordonskatt)	79 %
Saluvagnsskatt inkl. dröjsmålsavgift	79 %
Vägavgift inkl administrations- och dröjsmålsavgift	93 %
Trängselskatt inkl. tilläggsavgift	98 %

Leverantörsskulder

Leverantörsskulder i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs.

4.7.4 Styrelsen

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr)
Peter Norman , ordförande F.d. statsråd	- Entropics AB, ordförande - GotlandsHem AB, ordförande - Oscar Properties AB, ordförande - Kungliga musikhögskolan, ordförande - Nasdaq Sverige AB, ledamot	80 100
Staffan Bengtsson F.d. överintendent	- Jordbruksverket, ordförande - Nämnden för läkemedelsförmåner, ordförande - Nämnden för statligt tandvårdsstöd, ordförande - Försvarets materielverk, vice ordförande	40 962

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr)
Jan Landahl F.d. riksrevisor	- Harpsundsnämnden, ordförande - Riksgälden, vice ordförande	40 350
Anette Landén Avdelningschef	- Ekobrottsmyndighetens insynsråd, ledamot	40 350
Ingrid Udén Mogensen F.d. informationssäkerhetschef	- Inga övriga uppdrag	40 350
Johan Trouvé VD	- Maquire Group, ordförande	40 250

4.7.5 Ledande befattningshavare

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr)
Jonas Bjelfvenstam Generaldirektör Transportstyrelsen	- Linköpings universitet, ledamot - Arbetsgivarverket, ledamot	1 560 589
Anita Johansson Överdirektör Transportstyrelsen	- Pensionsmyndigheten, ledamot - Mittuniversitetet, ledamot - Kyrkholmen konsult AB, ledamot	1 243 476

4.7.6 Noter

Belopp i tkr. Summeringar och avrundningar enligt rapporteringen i Hermes. Differenser kan därmed uppstå vid summering av olika avsnitt. Siffror inom parentes i löpande text avser 2020. Belopp som avrundas till 0 redovisas med "0". Poster som saknar utfall redovisas med "-".

Not 1 Intäkter av avgifter och andra ersättningar

Av intäkter av avgifter och andra ersättningar utgör 2 867 tkr (2 515 tkr) intäkter enligt 4 § avgiftsförordningen.

Not 2 Finansiella intäkter

	2021	2020
Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	-	23
Övriga ränteintäkter	113	90
Övriga finansiella intäkter	-95	-416
	19	-303

Not 3 Kostnader för personal

	2021	2020
Lönkostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	961 895	917 924
varav styrelse och ej anställd personal	1 605	1 987
Sociala avgifter	498 328	470 807
varav styrelse och ej anställd personal	252	356
Övriga personalkostnader	-5 308	6 921
varav styrelse och ej anställd personal	-	-
	1 454 916	1 395 652

Not 4 Övriga driftkostnader	2021	2020
Reparationer och underhåll	3 748	2 638
Offentligrättsliga avgifter, skatter, kundförluster m.m.	2 228	2 265
Resor, representation, information	9 715	10 484
Medlemsavgifter	123 287	120 669
Inköp av varor	113 060	131 039
Köp av tjänster	754 203	772 562
	1 006 240	1 039 656

Medlemsavgifter består huvudsakligen av Sveriges medlemsavgift i Eurocontrol.

Not 5 Finansiella kostnader	2021	2020
Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	35	9
Övriga räntekostnader	0	16
Övriga finansiella kostnader	115	42
	151	67

Not 6 Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras	2021		2020	
	Intäkter	Kostnader	Intäkter	Kostnader
Offentligrättsliga avgifter	1 407 308	1 388 594	1 558 858	1 409 444
<i>Offentligrättsliga avgifter med ekonomiska mål</i>				
Järnväg	41 631	43 402	44 560	43 558
Luftfart	114 112	132 627	110 974	126 476
Sjöfart	24 956	32 046	20 973	29 786
Vägtrafik	1 159 264	1 180 519	1 316 930	1 209 623
<i>Övriga offentligrättsliga avgifter</i>				
Järnväg	155	-	164	-
Luftfart	29 707	-	32 708	-
Sjöfart	37 485	-	32 549	-
Vägtrafik	-	-	-	-
Andra ersättningar	203 178	-	215 340	-
Förluster avseende offentligrättsliga avgifter	-1 575	-	-188 770	-
Förluster avseende andra ersättningar	-9 079	-	-	-
Ränteintäkter	159	-	175	-
	1 599 991	1 388 594	1 585 603	1 409 444

Not 7 Saldo uppörd	2021	2020
Återföring av föregående års periodiserade skatter	-724 120	-635 073
Periodiserade trängselskatter	-194 663	-179 107
Periodiserade fordonsskatter	907 353	861 442
Periodiserade saluvagnsskatter	6 390	6 310
Periodiserade vägavgifter	36 567	35 475
	31 528	89 047

Not 8 Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag	2021	2020
Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	232 167	184 227
Communication, Navigation, Surveillance (CNS)	127 550	121 173
	359 717	305 400

Not 9 Lämnade bidrag	2021	2020
Lämnade bidrag avser:		
Klimatbonus	4 809 582	2 077 741
Flygplatsers kostnader, Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	599 245	575 638
Flygplatsers kostnader, Communication, Navigation, Surveillance (CNS)	127 550	121 173
	5 536 377	2 774 552

Not 10 Saldo transfereringar

Saldo transfereringar -367 051 tkr (-391 301 tkr) består i sin helhet av resultat av Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS).
Under-/övertäckningen regleras genom avgiftssättning.

Not 11 Kapitalförändring enligt resultaträkningen	2021	2020
Avgiftsfinansierad verksamhet		
Över-/Underskott undervägsavgifter	-	-
Över-/Underskott GAS	-367 051	-391 301
	-367 051	-391 301
Uppdragsfinansierad verksamhet		
Över-/Underskott i uppdragsverksamheten	-7 868	-15 108
	-7 868	-15 108
Uppbörd		
Periodiserade skatter	31 528	89 047
	31 528	89 047
	-343 391	-317 363

Not 12 Balanserade utgifter för utveckling	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärde	1 102 487	1 053 104
Årets anskaffningar	71 162	56 966
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-40 397	-7 583
Utgående anskaffningsvärde	1 133 252	1 102 487
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-952 398	-902 974
Årets avskrivningar	-61 588	-57 007
Årets nedskrivningar	-	-
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	40 397	7 583
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-973 589	-952 398
Bokfört värde	159 663	150 089

Not 13 Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärde	17 908	14 757
Årets anskaffningar	-	3 151
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-280	-
Utgående anskaffningsvärde	17 628	17 908
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-15 387	-14 697
Årets avskrivningar	-630	-690
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	280	-
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-15 737	-15 387
Bokfört värde	1 891	2 521

Not 14 Pågående immateriella anläggningstillgångar	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärde	125 482	95 586
Årets anskaffningar	114 014	94 136
Årets färdigställda anläggningar	-71 162	-54 099
Återförda IB-värden	-4 233	-10 141
Utgående anskaffningsvärde	164 101	125 482
Bokfört värde	164 101	125 482

Under 2021 har sex projekt aktiverats till ett värde av totalt 71 162 tkr.
Under 2021 har tre projekt omvärderats p.g.a. ett plattformbyte, 4,2 mnkr har kostnadsförts.

Not 15 Förbättringsutgifter på annans fastighet	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärde	45 524	45 094
Årets anskaffningar	1 527	2 872
Tillgångar under uppförande	-	-2 442
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-405	-
Utgående anskaffningsvärde	46 647	45 524
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-36 625	-32 389
Årets avskrivningar	-3 052	-4 237
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	405	-
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-39 273	-36 625
Bokfört värde	7 374	8 899

Not 16 Maskiner, inventarier, installationer m.m.	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärde	121 506	134 479
Årets anskaffningar	1 668	4 064
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-2 719	-17 038
Utgående anskaffningsvärde	120 455	121 506
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-101 495	-107 727
Årets avskrivningar	-8 190	-10 806
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	2 713	17 038
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-106 972	-101 495
Bokfört värde	13 483	20 011

Not 17 Pågående nyanläggningar	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärde	40	-
Årets anskaffningar	2 436	40
Årets färdigställda anläggningar	-	-
Utgående anskaffningsvärde	2 476	40

Not 18 Förskott avseende materiella anläggningstillgångar

Det finns inga förskott 2021.

Not 19 Andra långfristiga fordringar	2021-12-31	2020-12-31
Långfristig fordran, utomstatlig	316 955	182 252
	316 955	182 252

Från 2021 har fordringar som klassificerats som långfristiga särredovisats på eget konto. Fordringarna avser i sin helhet luftfartsintäkter avseende Eurocontrol för en route och CNS. För 2020 har jämförelsesiffror beräknats.

Not 20 Varulager och förråd	2021-12-31	2020-12-31
Ingående balans	2 691	1 515
Ökning(+)/minskning(-)	-119	1 176
Utgående balans	2 572	2 691

Varulager och förråd består av råkort.

Not 21 Kundfordringar	2021-12-31	2020-12-31
Kundfordringar		
Fakturerade	164 257	128 906
Aviserade	1 816 231	323 364
-varav felparkeringsavgift	1 483 988	-
Avgår		
Uppbördsfordringar, avgifter	-320 940	-301 143
Osäkra kundfordringar	-1 397 233	-41 221
-varav felparkeringsavgift	-1 374 199	-
	262 315	109 907

Förändrade redovisningsprinciper avseende felparkeringsavgift med övergång till faktureringsmetod från kontantmetod har påverkat kundfordringar, aviserade samt osäkra kundfordringar. Effekterna av dessa förändringar beskrivs i 4.7.2

Förändrade redovisningsprinciper i uppbördsverksamheten.

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

Not 22 Fordringar hos andra myndigheter	2021-12-31	2020-12-31
Kundfordringar hos andra myndigheter	2 066	2 594
Fordran ingående mervärdesskatt	57 608	61 218
	59 675	63 812

Not 23 Övriga kortfristiga fordringar	2021-12-31	2020-12-31
Uppbörd		
Uppbördsfordringar, avgifter	320 940	301 143
Osäkra uppbördsfordringar, avgifter	-225 253	-215 068
Uppbördsfordringar, trängselskatter	845 396	804 115
Osäkra uppbördsfordringar, trängselskatter	-494 226	-451 707
Uppbördsfordringar, fordonskatter	1 257 275	1 209 858
Osäkra uppbördsfordringar, fordonskatter	-348 254	-346 748
Uppbördsfordringar, vägavgifter	41 016	39 519
Osäkra uppbördsfordringar, vägavgifter	-4 461	-4 119
Uppbördsfordringar, saluvagnsskatt	5 600	5 456
Osäkra uppbördsfordringar, saluvagnsskatt	-865	-813
Eurocontrol, fakturerade avgifter	11 422	27 413
Eurocontrol, avräkning	-	-
Fordran GAS	394 209	445 821
Övrigt	1 323	5 470
	1 804 122	1 820 341

Från 2021 har fordringar som klassificerats som långfristiga särredovisats på separat konto. Dessa långfristiga fordringar avser i sin helhet Eurocontrol en route och CNS och redovisas i not 19 Andra långfristiga fordringar. För 2020 har jämförelsesiffror beräknats. Avräkning sker fortsatt och avser åren 2017–2021.

Not 24 Periodavgränsningsposter	2021-12-31	2020-12-31
Förutbetalda kostnader, drift		
Medlemsavgifter	35 967	27 155
Hyror	19 043	18 573
Övrigt	25 172	22 627
	80 182	68 356
Upplupna bidragsintäkter		
Övrigt	-	407
	0	407
Upplupna övriga intäkter		
Drift		
Eurocontrol	10 657	3 681
Tjänsteförsäljning m.m.	15 369	20 495
Uppbörd		
Avgifter som ej disponeras	9 257	8 640
Trängselskatt	206 974	221 291
Transfereringar:		
Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	12 800	6 402
	255 057	260 510
Summa periodavgränsningsposter	335 240	329 273

Not 25 Avräkning med statsverket	2021-12-31	2020-12-31
Uppbörd		
Ingående balans	-121 173	45 778
Redovisat mot inkomsttitel	-20 719 789	-19 753 109
Uppbördsmedel som betalats till icke räntebärande flöde	20 715 715	19 586 158
Medel från räntekonto som tillförts inkomsttitel		-
Fordringar/Skulder avseende uppbörd	-125 248	-121 173
Anslag i icke räntebärande flöde		
Ingående balans	-	-
Redovisat mot anslag	4 809 582	2 077 741
Medel hänförliga till transfereringar mm som betalats till icke räntebärande flöde	-4 809 582	-2 077 741
Fordringar/Skulder avseende anslag i icke räntebärande flöde	-	-
Anslag i räntebärande flöde		
Ingående balans	-114 954	-50 058
Redovisat mot anslag	2 357 143	2 320 465
Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-2 455 421	-2 419 746
Återbetalning av anslagsmedel	50 667	34 385
Skulder avseende anslag i räntebärande flöde	-162 565	-114 954
Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto i Riksbanken		
Ingående balans	-5 964	7 196
Inbetalningar i icke räntebärande flöde	23 751 208	22 723 775
Utbetalningar i icke räntebärande flöde	-7 850 834	-5 228 518
Betalningar hänförliga till anslag och inkomsttitlar	-15 906 133	-17 508 417
Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto i Riksbanken	-11 724	-5 964
Saldo avräkning med statsverket	-299 537	-242 091

Not 26 Myndighetskapital

	Statskapital	Bal.kap. Avgiftsfin. verks.	Bal.kap. Uppdragsfin. verks.	Bal.kap. Uppbördsverks.	Kapitalförändring enl. RR	Summa
Utgående balans 2020	580	5 322	4 062	1 387 880	-317 363	1 080 482
Rättelse/ändr. princip						0
A Ingående balans 2021	580	5 322	4 062	1 387 880	-317 363	1 080 482
Föregående års kapitalförändring		-391 301	-15 108	89 047	317 363	0
Årets kapitalförändring					-343 391	-343 391
B Summa årets förändring	0	-391 301	-15 108	89 047	-26 028	-343 391
C Utgående balans 2021	580	-385 979	-11 046	1 476 927	-343 391	737 091

Not 27 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	2021-12-31	2020-12-31
Ingående avsättning	329	840
Årets pensionskostnad	186	193
Årets pensionsutbetalningar	-272	-704
Utgående avsättning	243	329

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

Not 28 Övriga avsättningar	2021-12-31	2020-12-31
Ingående avsättning	21 268	21 977
Årets avsättning	2 878	2 747
Årets upplösning	-10 337	-3 455
Utgående avsättning	13 810	21 268

Avser till sin helhet avsättningar till lokala omställningsmedel.

Not 29 Lån i Riksgäldskontoret	2021-12-31	2020-12-31
Ingående balans	303 123	280 614
Under året upptagna lån	108 781	101 713
Årets amorteringar	-73 112	-79 204
	338 792	303 123

Beviljad låneram	380 000	307 500
-------------------------	----------------	----------------

Not 30 Andra långfristiga skulder	2021-12-31	2020-12-31
Långfristig skuld utomstatlig	61 851	127 693
	61 851	127 693

Från 2021 har skulder som klassificerats som långfristiga särredovisats på separat konto. Skulderna avser i sin helhet luftfart avseende Eurocontrol för en route och CNS. För 2020 har jämförelsesiffror beräknats.

Not 31 Räntekontokredit i Riksgäldskontoret	2021-12-31	2020-12-31
Beviljad kreditram	50 000	850 000
Utnyttjad kreditram	-	373 853

Not 32 Övriga krediter i Riksgäldskontoret	2021-12-31	2020-12-31
Beviljad kreditram	1 600 000	-
Utnyttjad kreditram	1 434 417	-

Not 33 Övriga kortfristiga skulder	2021-12-31	2020-12-31
<i>Drift</i>		
Innehållen skatt för egen personal	22 975	22 300
Eurocontrol	19 267	-
Felparkeringsavgifter	167 193	51 042
Övrigt	12 851	12 194
<i>Uppbörd</i>		
Avgifter som ej disponeras		
- körkortavgifter	6 510	6 018
- yrkestrafikavgifter	2 393	2 374
Skatter		
- trängselskatter	115 275	113 933
Oplacerade medel	6 844	6 500
	353 307	214 361

Inbetalda uppbördsmedel kommer att tillföras inkomsttitel alternativt betalas vidare under 2022.

Från 2021 har skulder som klassificerats som långfristiga särredovisats på separat konto. Dessa långfristiga skulder avser i sin helhet Eurocontrol en route och CNS och redovisas i not 30 Andra långfristiga skulder. För 2020 har jämförelsesiffror beräknats.

Förändrade redovisningsprinciper avseende felparkeringsavgift med övergång till faktureringsmetod har påverkat redovisningen. Effekterna av dessa förändringar beskrivs i 4.7.2 Förändrade redovisningsprinciper i uppbördsverksamheten.

Not 34 Periodavgränsningsposter	2021-12-31	2020-12-31
<i>Upplupna kostnader</i>		
<i>Drift</i>		
Upplupna löneskulder inkl. sociala avgifter	3 576	9 286
Upplupna semesterlöner inkl. sociala avgifter	112 463	105 624
Utlägg och skattefria ersättningar	263	51
Köpta tjänster m.m.	29 971	36 820
Upplupna kostnader tjänster	-	-
<i>Transfereringar</i>		
Flygplatsers kostnader, Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	11 278	1 108
	157 550	152 889
<i>Oförbrukade bidrag</i>		
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	-	107
Övriga	2 296	2 958
	2 296	3 065
<i>Förutbetalda intäkter</i>		
<i>Uppbörd</i>		
Avgifter som ej disponeras	572	449
	572	449
Summa periodavgränsningsposter	160 418	156 404

Oförbrukade bidrag planeras att användas under 2022.

Not 35 Finansieringsanalys, kostnader	2021	2020
Kostnader enligt resultaträkningen	-2 639 470	-2 605 751
Justering:		
Årets förändringar av avsättningar	73 461	-1 220
Realisationsförluster	6	-
Årets avskrivningskostnader	-7 545	72 740
	-2 573 548	-2 534 231

Not 36 Finansieringsanalys, intäkter	2021	2020
Summa medel som tillförts för finansiering av drift	2 631 602	2 590 642
Justering:		
Reavinast vid försäljning av anläggningstillgångar	-	-
	2 631 602	2 590 642
Not 37 Kortfristiga fordringar, finansieringsanalys	2021	2020
Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB	2 505 585	1 914 105
Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB	-2 778 305	-2 505 585
Justering årets förändring:		
Fordringar uppbörd, avgifter	9 612	39 001
Fordringar uppbörd, skatter	45 918	61 641
Fordringar GAS	-51 612	303 791
Upplupna intäkter, skatter	-14 317	27 332
Upplupna intäkter, avgifter som ej disponeras	617	-1 207
Upplupna intäkter, GAS	12 800	-1 986
Befarade kundförluster GAS	18 238	-24 231
Förändring kortfristiga fordringar, drift	-251 463	-187 138
Not 38 Kortfristiga skulder, finansieringsanalys	2021	2020
Skulder m.m. och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB	-1 471 147	-974 301
Skulder m.m. och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB	2 652 710	1 471 147
Justering årets förändring:		
Lån i Riksgäldskontoret	-35 669	-22 509
Övriga skulder, uppbörd	-13 362	-64 569
Upplupna kostnader GAS, transfereringar	-10 170	-
Förutbetalda intäkter, avgifter som ej disponeras	-123	556
Förändring kortfristiga skulder, drift	1 122 238	410 325
Not 39 Kortfristiga fordringar och skulder, uppbörd	2021	2020
Årets förändring:		
Aviserade avgifter	-9 612	-39 001
Aviserade skatter	-45 918	-61 641
Upplupna intäkter, avgifter som ej disponeras	-617	1 207
Upplupna intäkter, skatter	14 317	-27 332
	-41 830	-126 767
Årets förändring:		
Övriga skulder, uppbörd	13 362	64 569
Förutbetalda intäkter	123	-556
	13 485	64 013
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder, uppbörd	-28 345	-62 754

Not 40 Kortfristiga fordringar och skulder, transfereringar	2021	2020
Årets förändring:		
Fordringar, GAS	51 612	-303 791
Upplupna intäkter, GAS	-12 800	1 986
Osäkra kundfordringar, GAS	-18 238	24 231
	20 573	-277 575
Årets förändring:		
Upplupna kostnader, GAS	10 170	-
	10 170	0
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder, transfereringar	30 743	-277 575



Intern styrning och kontroll

5 Intern styrning och kontroll

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

5.1 Pandemipåverkan

Transportstyrelsens tillstånds- och regelgivning kunde i stort upprätthållas under år 2021 med bibehållen produktivitet och resultat, trots den pågående pandemin. Många av medarbetarna har fortsatt att utföra sina arbetsuppgifter på distans. Det är ännu för tidigt för att ge en komplett bild av hur distansarbetet har påverkat Transportstyrelsens tillsynsuppgifter. En minskad volym av tillsyn kan konstateras. Många planerade fysiska besök har fått göras via digitala kanaler och på vissa områden har myndigheten fått senarelägga tillsynsinsatser.

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

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

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

I samband med årsrapporteringen inom intern styrning och kontroll tas ett underlag fram på myndighetsövergripande nivå, vilket ligger till grund för styrelsens bedömning av den interna styrningen och kontrollen. Underlaget baseras på löpande och systematiska uppföljningar under året, inklusive

hantering av risker. Självsfattningar av den interna miljön på respektive avdelning ingår också som en del i underlaget. Iakttagelser från internrevisionen, Riksrevisionen, JK, dataskyddsombudet samt externa fackorgan inom FN och EU utgör också en viktig del av underlaget.

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

5.3 Intern miljö och riskhantering

Transportstyrelsens ledningssystem uttrycker på en övergripande nivå hur de olika komponenterna som utgör myndighetens interna miljö hänger ihop och samverkar. Förhållningssätt, ledarskap och medarbetarskap är centrala för den interna miljön, samtidigt som målstruktur och den styrande och stödjande verksamheten ska skapa goda förutsättningar för arbetet i kärnverksamheterna.

Samtliga avdelningar har under 2021 analyserat och hanterat risker för sin verksamhet och Transportstyrelsens ledningsgrupp har också genomfört en riskanalys för myndigheten och identifierat risker som kräver gemensamma beslut eller åtgärder. De åtgärder som identifierats har vidtagits enligt plan med enstaka undantag. Transportstyrelsen bedömer att åtgärderna är ändamålsenliga och effektiva, även om de i flera fall tar lång tid att genomföra. De risker som verksamheten är utsatt för är, givet de åtgärder som planerats, acceptabla och hanterbara.

5.4 Förbättringsområden

5.4.1 Redovisning av uppbördsfordringar

Transportstyrelsen har under lång tid arbetat med att ta fram en kundreskontra för uppbördsfordringar. Arbetet bedrivs i ett omfattande och högt prioriterat it-projekt: Uppbörd och sidoordnad bokföring (USB). Det kommer att säkerställa en förbättrad uppbördshantering och sidoordnad bokföring för skatter och avgifter inom vägtrafikområdet.

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

Projektet USB pågår, men tidpunkten för färdigställande av leverans av den första avgiften i det nya systemet är försenad. Projektet har en omarbetad tidplan, med anledning av den konkurrens som finns om it-resurser såväl generellt på marknaden som internt inom området skatter och avgifter samt

utmaningar på grund av pandemin. Projektet har gjort det bästa av situationen och omprioriterat för att komma framåt där det har varit möjligt, exempelvis på inbetalningsområdet.

Myndigheten ser över processen för avrop av it-konsulter och undersöker även andra åtgärder. Liksom tidigare år bedömer Transportstyrelsen att redovisningen av uppbördsfordringar fortsatt är ett förbättringsområde.

5.4.2 Styrning och kontroll inom informationssäkerhet

Det myndighetsövergripande säkerhetsarbetet samordnas i en säkerhetsrådsstruktur. Genom denna struktur utvecklade myndigheten under 2021 förmågan kring en samordnad årlig säkerhetsplanering, som omfattar samtliga strategiska säkerhetsområden. Styrningen och kontrollen av krisledningsorganisationen har fortsatt att utvecklas, efter omhändertagande av de utvecklingsbehov som har identifierats i myndighetens utvärdering av krisledningsorganisationens insatser under pandemin.

Särskilda utbildningsinsatser genomfördes under 2021, för att stärka hela myndighetens samlade kompetens och förmåga. Det pågår ett arbete med att implementera ett nytt systemstöd för hantering av identiteter och behörigheter. En årlig plan för genomförande av säkerhetsskyddskontroller inom myndigheten och av myndighetens leverantörer inom säkerhetskänslig verksamhet har fastställts. Under året utvecklades även styrning och kontroll avseende myndighetens hantering av kort för identifiering och behörighet till myndighetens lokaler.

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

Transportstyrelsens genomförda aktiviteter och åtgärder under de senaste åren har resulterat i en ökad styrning och kontroll inom säkerhetsområdet. Mognadsgraden i myndighetens informationssäkerhetsarbete har ökat för varje år. Det finns dock fortfarande utrymme för utveckling och förbättring och därför bedömer Transportstyrelsen fortsatt informationssäkerhet som ett förbättringsområde.

5.4.3 Indrivning av felparkeringsavgifter och trängselskatt för utländska fordon

Riksrevisionen har i sin granskning av Transportstyrelsen konstaterat att myndigheten inte begär indrivning av obetalda felparkeringsavgifter för utländska fordon. Detsamma gäller för de utländska fordon som inte betalar trängselskatt. Även det antal länder som Transportstyrelsen i dag kan fakturera trängselskatt till har ifrågasatts av Riksrevisionen.

När det gäller indrivning av obetalda felparkeringsavgifter och trängselskatter för utländska fordon har myndigheten samarbetat med Kronofogdemyndigheten i syfte att analysera möjliga lösningar. Analysen visar att Transportstyrelsen inte har möjlighet att lämna över ärenden för indrivning till Kronofogdemyndigheten. Transportstyrelsen har även utrett vilka åtgärder som är möjliga för att kunna skicka betalningsuppsmaning för obetalda felparkeringsavgifter till ägare av utländska fordon via aviseringspartner.

En analys är också genomförd beträffande hur många länder som kan aviseras. Just nu pågår en upphandling med aviseringspartner och i samband med det försöka öka antalet länder som kan aviseras. Utöver detta finns ett EU-samarbete inom det så kallade EUCARIS Tolls, som möjliggör en betydande ökning av antalet beslut för utländska fordon. En förutsättning är dock att övriga EU-länder implementerar direktivet i sin lagstiftning. Det skulle kunna vara en lösning på sikt.

Myndigheten betecknar frågan som ett förbättringsområde liksom föregående år.



Underskrifter

6 Underskrifter

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

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

Peter Norman
Ordförande

Staffan Bengtsson

Jan Landahl

Anette Landén

Ingrid Udén Mogensen

Johan Trouvé

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör

Den 18 februari 2022.



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503