



TRANSPORT
STYRELSEN

TSG
2024-181

ÅRSREDOVISNING

2023

Transportstyrelsen

Årsredovisningen finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats
transportstyrelsen.se

TSG 2024-181

Februari 2024

Innehåll

1	GENERALDIREKTÖREN HAR ORDET	6
2	TRANSPORTSTYRELSENS UPPDRAG.....	9
2.1	Sveriges transportpolitiska mål.....	10
2.2	Tre prioriterade områden inom myndigheten	10
3	RESULTATREDOVISNING.....	13
3.1	Inledning	13
3.2	Bidrag till transportpolitisk måloppfyllelse.....	16
3.2.1	Tillgänglighet	16
3.2.2	Säkerhet	20
3.2.3	Miljö och hälsa	32
3.3	Regelgivning	38
3.3.1	Trafikslagsövergripande	39
3.3.2	Luftfart	40
3.3.3	Sjöfart	40
3.3.4	Spårtrafik	41
3.3.5	Vägtrafik	42
3.4	Tillståndsprovning.....	45
3.4.1	Trafikslagsövergripande	45
3.4.2	Luftfart	45
3.4.3	Sjöfart	48
3.4.4	Spårtrafik	49
3.4.5	Vägtrafik	50
3.5	Tillsyn.....	54
3.5.1	Trafikslagsövergripande	54
3.5.2	Luftfart	56
3.5.3	Sjöfart	58
3.5.4	Spårtrafik	59
3.5.5	Vägtrafik	60
3.6	Registerhållning	63
3.6.1	Trafikslagsövergripande	63
3.6.2	Luftfart	63
3.6.3	Sjöfart	64
3.6.4	Spårtrafik	65
3.6.5	Vägtrafik	65
3.7	Redovisning av avgiftsbelagd verksamhet	72
3.7.1	Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna disponeras	73
3.7.2	Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna ej disponeras.....	74
3.7.3	Övrig återrapportering av avgiftsbelagd verksamhet	78
3.8	Uppföljning av investeringsbudget.....	80
3.9	Medarbetare och kompetens	81
3.9.1	Anställda och personalomsättning	83

3.9.2	Sjukfrånvaro	85
3.10	Övrig åiterrapportering.....	85
3.10.1	Marknadsövervakning	85
3.10.2	Forskning och innovation	87
3.10.3	Rapportering till strategi för systematisk uppföljning av funktionshinderspolitiken 2021–2031	90
3.10.4	Arbetet med jämställdhetsintegrering	91
3.10.5	Transportstyrelsens totalförsvarsarbete – redovisning av medel för civilt försvar.....	93
3.10.6	Sammanställning av regeringsuppdrag.....	95
4	FINANSIELL REDOVISNING.....	99
4.1	Resultaträkning.....	101
4.2	Balansräkning	102
4.3	Anslagsredovisning.....	104
4.3.1	Villkor för anslag	105
4.4	Redovisning mot inkomsttitel	105
4.5	Finansieringsanalys	107
4.6	Sammanställning av väsentliga uppgifter	108
4.7	Tilläggsuppgifter och noter	109
4.7.1	Redovisningsprinciper	109
4.7.2	Förändrade redovisningsprinciper i uppbördsverksamheten ..	109
4.7.3	Värderingsprinciper	109
4.7.4	Styrelsen.....	111
4.7.5	Ledande befattningshavare	112
4.7.6	Noter	112
5	INTERN STYRNING OCH KONTROLL.....	124
5.1	Intern miljö och riskhantering.....	124
5.2	Identifierade förbättringsområden.....	125
5.3	Samlad bedömning	125
6	UNDERSKRIFTER	127



Generaldirektören har ordet

1 Generaldirektören har ordet



Transportstyrelsens huvuduppgifter och ansvar är enligt myndighetens instruktion regelgivning, tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning inom transportområdet. Det är med andra ord ett samhällsviktigt och brett uppdrag vi är ålagda att utföra.

Inte minst som följd av säkerhetssituationen finns skäl att peka på just den samhällsviktiga aspekten. Vi intensifierade under 2023 samarbetet med flera myndigheter och andra aktörer för att tillsammans kunna möta det försämrade säkerhetsläget. Transportstyrelsen ingår i Samverkansrådet mot terrorism och fick under året två regeringsuppdrag med koppling till säkerhetsläget.

Ett annat av våra samhällsviktiga uppdrag är att föra register över förare, färdmedel och tillståndspliktiga verksamheter inom de fyra trafiklagen. Sedan något år tillbaka – och ett antal år framåt – pågår en omfattande digital förändring för att framtidssäkra och modernisera vägtrafikregistret. Det är ett av de mest nyttjade offentliga registren, med mer än 150 000 externa användare och mer än 1 miljard transaktioner per år.

Tillsammans med andra aktörer i samhället ska Transportstyrelsen verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem. Jag väljer att lyfta några exempel.

Transportstyrelsen granskar sedan flera år tillbaka Trafikverkets arbete med tågplaner. I tillsynen av tågplan 2023 var fokus på hur Trafikverket följer reglerna för tilldelningsprocessen. Tillsynen uppmärksammade en rad olika brister och det blir viktigt att fortsätta följa Trafikverkets arbete med att ta fram tågplaner.

Utsläppen från luftfart, sjöfart och vägtrafik måste minska för att klimatmålen ska nås. Den huvudsakliga regelutvecklingen sker internationellt och Transportstyrelsen är en aktiv part i många avseenden. Under 2023 bidrog vi till exempel till ett globalt ramverk för alternativa flygbränslen. Stora framsteg nåddes också i EU med beslut om nya rättsakter för hållbara bränslen för sjötransport och luftfart samt för utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel.

Transportstyrelsen har även arbetat med föreskrifter med fordonstekniska krav som möjliggör tyngre och längre vägtransporter. Antalet fordon med nollutsläppsteknik förväntas öka och de fordon som krävs för att

transportera en viss mängd gods förväntas bli färre. Därigenom kan utsläppen minska.

Exemplen visar på Transportstyrelsens viktiga roll i samhället men också att samverkan med andra aktörer är en förutsättning för att vi ska ha ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jonas Bjelfvenstam', with a long horizontal line extending to the right.

Jonas Bjelfvenstam, generaldirektör



Transportstyrelsens uppdrag

2 Transportstyrelsens uppdrag

Transportstyrelsens huvuduppgifter och ansvar är enligt myndighetens instruktion regelgivning, tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning inom transportområdet. Tillsammans med andra aktörer i samhället ska Transportstyrelsen verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

Utforma regler	Transportstyrelsen utformar regler för de fyra trafikslagen: vägtrafik, sjöfart, luftfart och spårtrafik. Reglerna gäller för såväl färdmedel som förare och passagerare. De kan handla om hur ofta tåg, bussar eller flygplan ska underhållas eller vilka krav som ställs vid en besiktning.
Pröva och ge tillstånd	Alla ska vara trygga och säkra på land, till sjöss och i luften. Därför utfärdar Transportstyrelsen tillstånd till förare av vägtrafikfordon, lokförare, piloter och fartygsbefäl. För att få ett tillstånd krävs att föraren har genomgått en utbildning och uppfyller kraven i reglerna. Varje år utfärdas över en miljon tillstånd, de flesta i form av körkort. Förare som ska köra buss, tunga lastbilstransporter eller taxi behöver utöver körkortet ett yrkesförarbevis eller en taxiförarlegitimation.
Utöva tillsyn	Transportstyrelsen övervakar och kontrollerar att de som fått ett tillstånd följer krav och regler. I tillsynen ingår allt från ett företags säkerhetskultur till inspektion av fartyg. Där ingår även bedömningar av att organisationer har egna system för att kontrollera att de följer de regler som finns. Transportstyrelsen utövar miljö- och säkerhetstillsyn och granskar flyg- och järnvägsbolagens ekonomi för att se att bolagen kan leva upp till sina åtaganden.
Föra register	Alla tillståndspliktiga förare, färdmedel och verksamheter finns i våra register. Det finns register för alla trafikslag, och aktuella register är en förutsättning för att vårt system för trygga transporter ska fungera. Transportstyrelsen ansvarar också för Strada, ett informationssystem med data om skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet. Som en följd av den omfattande registerhållningen inom vägtrafiken ansvarar myndigheten även för uppbörd av bland annat fordons- och trängselskatter för Skatteverkets räkning.

2.1 Sveriges transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet. Det finns också ett transportpolitiskt funktionsmål för tillgänglighet och ett transportpolitiskt 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 det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

2.2 Tre prioriterade områden inom myndigheten

Inför 2022 pekade Transportstyrelsen ut tre prioriterade områden för de kommande åren. Arbetet kommer att fortsätta flera år framåt och påverkar alla delar av myndigheten. Bland annat innebär det att kompetens och medel styrs till de tre prioriterade områdena.

Utveckla ett nytt vägtrafikregister (VTR)	VTR är ett samlat register över landets fordon och körkortsinnehavare samt yrkestrafiktillstånd, felparkeringsavgifter och trängselskatt. Registret måste vara tillgängligt dygnet runt för att försörja myndigheter, företag och enskilda med uppgifter. Registret är en förutsättning för att bland annat uttag av skatter och avgifter på vägtrafikområdet ska fungera. I dag är VTR ett av de mest nyttjade offentliga registren med uppskattningsvis mer än 150 000 externa användare och mer än 1 miljard transaktioner per år. Stora delar av organisationen är helt beroende av VTR för sin dagliga verksamhet. Utvecklingsarbetet kommer att pågå under flera år.
Säkra framtida it-drift	Transportstyrelsens externa driftavtal för it-drift löper ut under 2024. Det innebär att all it-infrastruktur i form av servrar, nätverk och vissa programvaror ska tas över av myndigheten. It-driften kommer att planeras och utföras av i huvudsak medarbetare inom Transportstyrelsen.

Genomföra fortsatta it-säkerhetsåtgärder	Transportstyrelsen arbetar sedan ett antal år tillbaka med flera aktiviteter och åtgärder inom säkerhetsområdet. Baserat på både fortsatta behov av och krav på informationssäkerhets- och säkerhetsskyddsåtgärder har Transportstyrelsen en plan för genomförande av ytterligare åtgärder. Ett förändrat omvärldsläge och en ökad hotbild vad avser cyberattacker medför vissa omprioriteringar och i vissa fall även ett snabbare genomförande.
---	---

3

Resultatredovisning



3 Resultatredovisning

3.1 Inledning

Resultatredovisningens innehåll

Transportstyrelsens resultatredovisning utgår från kraven i förordning (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, uppgifter i Transportstyrelsens instruktion samt de mål och återrapporteringskrav som anges i myndighetens regleringsbrev för budgetåret 2023.

Resultatredovisningen består av följande:

- Bidrag till transportpolitiska mål uppdelat på tillgänglighet, säkerhet respektive miljö och hälsa
- Redovisning av kostnader inom Transportstyrelsens huvuduppgifter uppdelat på trafikslagen spårtrafik, luftfart, sjöfart och vägtrafik
- Redovisning av insatser inom Transportstyrelsens huvuduppgifter uppdelat på trafikslagen spårtrafik, 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 2022 och 2023 redogörs för i texten under tabell 1.

Tabell 1. Ekonomisk översikt, fördelning av intäkter och kostnader per verksamhetskategori 2021–2023

Tusen kronor	2021	2022	2023
Regelgivning			
Intäkter:			
anslag för verksamhet som finansieras med avgifter	0	0	0
anslag för verksamhet som inte finansieras med avgifter	332 304	350 361	349 607
anslag för civilt försvar	2 899	4 371	4 664
övriga intäkter	12 034	8 483	8 590
Summa intäkter	347 237	363 215	362 860
Kostnader	356 976	372 997	373 097
Tillståndsprovning			
Intäkter:			
anslag för verksamhet som finansieras med avgifter	422 604	473 815	456 729
anslag för verksamhet som inte finansieras med avgifter	170 652	153 299	173 575
anslag för civilt försvar	4 919	7 533	8 795
övriga intäkter	4 622	5 965	58 075
Summa intäkter	602 796	640 611	697 174
Kostnader	603 675	641 830	697 983
Tillsyn			
Intäkter:			
anslag för verksamhet som finansieras med avgifter	262 279	318 652	334 741
anslag för verksamhet som inte finansieras med avgifter	76 362	92 306	86 319
anslag för civilt försvar	3 894	7 029	8 766
övriga intäkter	145 453	192 030	279 718
Summa intäkter	487 988	610 017	709 544
Kostnader	477 848	598 878	696 494

Tusen kronor	2021	2022	2023
Registerhållning			
Intäkter:			
anslag för verksamhet som finansieras med avgifter	753 055	727 681	874 315
anslag för verksamhet som inte finansieras med avgifter	169 543	181 601	210 687
anslag för trängselskatt i Stockholm	60 720	60 287	60 279
anslag för trängselskatt i Göteborg	88 127	90 940	93 790
anslag för civilt försvar	9 786	14 396	17 844
övriga intäkter	112 351	140 630	165 120
Summa intäkter	1 193 581	1 215 534	1 422 035
Kostnader	1 200 971	1 226 539	1 416 113
Totalt alla verksamhetskategorier			
Intäkter:			
anslag för verksamhet som finansieras med avgifter	1 437 938	1 520 148	1 665 785
anslag för verksamhet som inte finansieras med avgifter	748 862	777 566	820 189
anslag för trängselskatt i Stockholm	60 720	60 287	60 279
anslag för trängselskatt i Göteborg	88 127	90 940	93 790
anslag för civilt försvar	21 496	33 329	40 068
övriga intäkter	274 459	347 108	511 503
Summa intäkter	2 631 602	2 829 377	3 191 613
Kostnader	2 639 470	2 840 244	3 183 687

Kostnaderna totalt för 2023 ökade med cirka 12 procent eller 343 miljoner kronor jämfört med 2022. Framför allt var det personalkostnader som ökade. Myndigheten har också haft stora externa avtalsrelaterade kostnadsökningar som beror på den högre inflationen.

Ökningen har främst skett inom anslagsposten verksamhet som finansieras med avgifter och framför allt inom vägtrafik och luftfart. Inom vägtrafik beror ökningen bland annat på kostnader kopplade till i huvudsak registerhållning och utvecklingen av ett nytt vägtrafikregister som ökat i omfattning. Men ökningen beror även på ökade externa avtalskostnader för banktjänster, råvaror och utskick. Vidare har även kostnaderna för tillståndsprövning och tillsyn ökat inom vägtrafikområdet. Inom luftfartsområdet har kostnaderna i synnerhet ökat inom tillsyn, i huvudsak inom GAS (Gemensamt Avgiftsutjämningsystem för Säkerhetskontroll) avseende räntekostnader och inom området en route (undervägsavgifter) vad gäller medlemsavgift till Eurocontrol och räntekostnader.

Under 2023 utökades även arbetet kring civilt försvar något, vilket också påverkat den totala kostnadsökningen.

3.2 Bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

Av Transportstyrelsens instruktion framgår att myndigheten ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem.

Enligt Transportstyrelsens regleringsbrev för 2023 ska det av årsredovisningen framgå hur myndighetens prestationer har bidragit till att uppfylla de transportpolitiska målen. En övergripande uppföljning av hur hela transportsystemet i Sverige har utvecklats i förhållande till de transportpolitiska målen redovisas i den årliga rapport som Trafikanalys lämnar.

I arbetet för att bidra till de transportpolitiska målen har Transportstyrelsen ett antal verktyg genom sina huvuduppgifter: att utforma regler, pröva och ge tillstånd, utöva tillsyn, föra statistik över olyckor och föra register.

Myndighetens insatser påverkar transportsystemet i olika utsträckning och ibland tar det lång tid innan de ger effekt. Att mäta effekter är också komplext. Vilka orsakssamband som finns mellan den tillsyn som Transportstyrelsen utövar och exempelvis hur många olyckor som sker är svårt att fastställa.

3.2.1 Tillgänglighet

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet till transporter av personer och gods. Transportstyrelsen bidrar till tillgängligheten genom arbetet med regelgivning. Myndigheten tar fram nationella regler och deltar i framtagningen av internationella regler, inklusive regler om tillgänglighet och användbarhet för fordon och byggnader inom kollektivtrafiken.

Transportstyrelsen kontrollerar exempelvis att regionala kollektivtrafikmyndigheter tillhandahåller ett trafikförsörjningsprogram som uppfyller reglerna. I detta ingår att säkerställa att personer med särskilda behov får den hjälp de har rätt till, se vidare avsnitt 3.10.3 Rapportering till strategi för systematisk uppföljning av funktionshinderspolitiken 2021–2031.





Myndigheten verkar också för att jämställdhetsperspektivet ska finnas med i beslutsfattandet på alla nivåer. I samband med revideringen av lokförardirektivet ingick till exempel ett arbete för att göra lokföraryrket attraktivare för kvinnor, se vidare avsnitt 3.10.4 Arbetet med jämställdhetsintegrering.

Transportstyrelsen arbetar också för att reglerna ska vara konkurrensneutrala för att marknaden ska kunna fungera. Det är en viktig parameter för utbudet av transporter. Reglerna ligger sedan till grund för

prövning av tillstånd och utövande av tillsyn. Tillståndsprövningen innebär till exempel att myndigheten prövar tillstånd för förare av olika fordonstyper, yrkesförarutbildningar, transportanläggningar samt företag som driver trafik. Myndighetens bidrag till tillgänglighet handlar här främst om att hantera tillståndsärenden skyndsamt. Inom tillsynsarbetet kontrolleras exempelvis att regler för bussar, fartyg och kollektivtrafik efterlevs samt att regler för ombordpersonals kompetens efterlevs. Att tillsynen fungerar väl är en förutsättning för att företag som utför transporter ska konkurrera på lika villkor samt att regler om tillgänglighet uppfylls.

Här presenteras några exempel på områden som Transportstyrelsen arbetar med för att bidra till det transportpolitiska målet om tillgänglighet.

Tabell 2. Översikt – utvalda områdens bidrag till transportpolitiska målet om tillgänglighet

Område	Tillgänglighet	Säkerhet	Miljö och hälsa
Tillsyn av den årliga tågplaneringsprocessen			
Regelefterlevnad inom yrkestrafiken på vägtrafikområdet			

Tillsyn av den årliga tågplaneprocessen

Varje år tar Trafikverket fram en tågplan där det fastställs hur järnvägen i Sverige ska trafikeras genom information om hur och vem som ska köra tågen samt hur och vilka banarbeten som ska göras. Tågplanen har en central roll och är viktig för att järnvägsmarknaden ska fungera på ett bra sätt. Tågplanen ska tas fram på ett konkurrensneutralt och ickediskriminerande sätt. En fungerande tågplan bidrar till ökad tillgänglighet genom att förbättra tågresornas tillförlitlighet, kvalitet, näringslivets transporter och förutsättningarna för att välja kollektivtrafik.

Transportstyrelsen har i sin roll som regleringsorgan, och med sin uppgift att verka för en välfungerande järnvägsmarknad, kontinuerligt granskat Trafikverkets arbete med att ta fram en tågplan. På så sätt bidrar Transportstyrelsen till en god tillgänglighet till resor och transporter med tåg.

Tillsynen av framtagandet av tågplan för 2023 inriktades på Trafikverkets regelefterlevnad i tilldelningsprocessen, det vill säga tidplan för persontåg, godståg och banarbeten. Skälet till den inriktningen var införandet av det nya it-systemet för planering av kapacitet. Vid tillsynen uppmärksammades

bland annat att tider inte alltid hölls i tågplanprocessen samt att de ekonomiska effekterna för den som ansökt om tågläge inte beaktades.

Tabell 3: Tillsyn av processen för framtagande av tågplan samt resultat 2020–2023

Antal	Tågplan 2020	Tågplan 2021	Tågplan 2022	Tågplan 2023
Tillsynsärenden som tittat på tågplanprocessen	1	2	2	1
Förelägganden	1	2	2	1
Brister som identifierats i förelägganden	3	9	9	6
Fokusområden i förelägganden	3	6	5	4
Tvister kopplat till tågplanprocessen	3	0	3	1

De senaste fyra åren har Transportstyrelsen fokuserat på olika områden i sin tillsyn av tågplanprocessen. Det gör att de brister som identifierats är inom olika områden och inte kan jämföras från år till år.

Att tågplanprocessen följer sina villkor innebär också att aktörer inom svensk järnväg får sina tåglägen i tid. Därmed kan de sälja biljetter till resenärer eller transportupplägg till sina kunder. Förseningar i processen kan medföra att resenärer och transportörer väljer – för dem – mindre önskvärda transportupplägg, eftersom transporten inte kan säkerställas i tid. Det leder till sämre ekonomiska förutsättningar för aktörerna och minskat förtroende för järnvägen som transportlösning. Brister i tågplanprocessen kan därmed medföra en risk att vägtransporter med högre utsläpp ökar. Dessutom kan mer trafik på våra vägar leda till fler trafikolyckor.

Regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på vägtrafikområdet

Genom återkommande tillståndsmätningar undersöker Transportstyrelsen regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Regelefterlevnaden har betydelse för såväl tillgänglighet som säkerhet. Mätningarna syftar till att möjliggöra en marknad med rättvisa villkor och fungerande konkurrens. Genom tillståndsmätningen skapas en representativ bild av hur bra företagen som är verksamma på marknaden för yrkestrafik på väg lever upp till de krav som finns.

Mätningen inom taxitrafik visade en hög regelefterlevnad av kraven på förare, företag eller fordon. Inom flera områden rådde en närmast fullständig regelefterlevnad, bland annat vad gäller krav på taxiförarlegitimation, bilbälte och prisinformation. Däremot gjorde nästan var femte förare sig skyldig till överträdelser som rör den personliga tidboken. Den höga regelefterlevnaden tyder på att de flesta aktörerna är

måna om att följa de regler som finns. Transportstyrelsen bedömer att taxibranschens främsta bekymmer är konkurrensen från svarttaxiverksamhet.

Det fanns ingen möjlighet att kontrollera efterlevnaden av hastighet inom ramen för tillståndsmätningen, eftersom uppgifter om hastighet inte finns lagrade i taxametrarna. Flera andra mätningar har emellertid återkommande visat att taxi ligger i botten när det gäller att följa hastighetsgränser, som är bland det viktigaste när det gäller trafiksäkerhet.

Tillståndsmätningen av regelefterlevnad inom bussbranschen visade överlag en hög regelefterlevnad vad gäller krav på förare, företag eller fordon. Bland annat hade samtliga förare rätt behörigheter, samtliga företag hade nödvändiga tillstånd och fordonsskatten var betald för samtliga fordon. Jämfört med 2018 års mätning hade det skett förbättringar inom bland annat hastighet och fordonens tekniska beskaffenhet. Ett område med sämre utveckling är kör- och vilotider, där nästan 1 av 3 förare fick någon form av anmärkning. När det gäller hastighetsöverträdelser hade andelen fordon som körts för fort minskat jämfört med föregående mätning. Däremot hade en högre andel än tidigare fått ordningsböter på grund av hastighetsöverträdelse, vilket pekar på att de grövre hastighetsöverträdelserna ökat i omfattning.

Även om regelefterlevnaden är hög inom enskilda regelområden har många fordon enstaka brister. Det är därför viktigt att arbetet med att förbättra regelefterlevnaden fortsätter.

Tabell 4. Regelefterlevnad inom yrkestrafik 2015, 2018/2019 och 2022/2023














	2015	2018/2019	2022/2023
Regelefterlevnad buss			
Kör- och vilotider	59 %	71 %	69 %
Teknisk beskaffenhet, fordon	75 %	83 %	80 %
Hastighet	97 %	93 %	98 %
Regelefterlevnad taxi			
Personlig tidbok	73 %	76 %	81 %
Prisinformation	92 %	97 %	97 %
Teknisk beskaffenhet, taxameter	93 %	96 %	97 %
Regelefterlevnad gods			
Kör- och vilotider	67 %	71 %	73 %
Teknisk beskaffenhet, fordon	71 %	78 %	74 %
Lastsäkring	85 %	89 %	85 %
Hastighet	88 %	83 %	77 %

3.2.2 Säkerhet

En stor del av Transportstyrelsens arbete bidrar till den del i hänsynsmålet som handlar om säkerhet. Arbetet med att pröva och utfärda tillstånd till förare och utbildningsanordnare skapar förutsättningar för att transporter inom de olika trafikslagen genomförs säkert. Genom arbetet med regelgivning ställs krav på säkerhet, och inom tillsynsverksamheten granskar myndigheten att tillståndshavarna uppfyller uppställda krav. Tillsyn kan även omfatta ett företags säkerhetskultur eller inspektion av fartyg. Tillsynsarbetet är viktigt för att behålla och öka säkerheten och tryggheten i trafiken. Transportstyrelsens åtgärder får en direkt förebyggande effekt. Vidare samlar Transportstyrelsen in statistik över olyckor och tillbud inom de olika trafikslagen. Statistiken är ett viktigt underlag för att kunna rikta insatser i syfte att minska antalet olyckor.

Här presenteras några exempel på områden som Transportstyrelsen arbetar med för att bidra till det transportpolitiska målet om säkerhet.

Tabell 5. Översikt – utvalda områdens bidrag till transportpolitiska målet om säkerhet

Område	Tillgänglighet	Säkerhet	Miljö och hälsa
Last och lastsäkring av järnvägsfordon			
Bromsblock på järnvägsvagnar			
Trafik säkerhet inom sjöfart			
Trafiksäkra, risk- och miljömedvetna förare inom vägtrafiken			
Användning av statistik från Strada i trafiksäkerhetsarbete			
Trafiksäkerhet inom luftfart			

Last och lastsäkring av järnvägsfordon

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

De senaste åren har lastsäkring varit uppmärksammat och Transportstyrelsen har följt det som ett särskilt område i sin säkerhetstillsyn, bland annat på grund av olyckan på bron över Stora Bält 2019¹ och det efterföljande internationella arbetet.

Transportstyrelsen genomförde under 2023 tillsyner vid 8 olika tillfällen i terminaler och hamnar. Följande iakttagelser har gjorts:

- King pin²-lådornas underhåll och funktionalitet ligger på en högre nivå jämfört med föregående år hos de kontrollerade aktörerna. Flera järnvägsvagnar har även märkning för underhåll av king pin-lådor. Tillsynerna har gett god effekt.

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

² Den komponent på en järnvägsvagn som låser fast en trailer som lastats på järnvägsvagnen.

- Personalens kompetens och förutsättningar för att kunna utföra lastning och lastsäkring har förbättrats. Det kvarstår att kunna möta de utökade kraven på riskkontroll i aktörernas säkerhetsstyrningssystem.
- Tillsynen av last och lastsäkring inne i plomberade lastenheter visar att det förekommer en hög grad av last- och lastsäkringsbrister. Det innebär att bristerna överförs mellan de olika transportslagen i takt med att kombitrafiken ökar. För att förbättra säkerheten har samverkan med andra myndigheter utökats.

Tabell 6. Lastsäkring 2019–2023

Antal	2019	2020	2021	2022	2023
Anmälningar till Transportstyrelsen om problem med last och lastsäkring	17	16	11	20	14
varav anmälningar som påvisar problem med semitrailer	2	4	3	5	0
varav anmälningar till Statens haverikommission (semitrailers)	2	2	3	5	0
Tillsyner lastsäkring/farligt gods	10	7	3	11	12
Tillsynsärenden ¹ lastsäkring/farligt gods	26	16	7	30	23
Företag med brister inom last och lastsäkring	5	2	1	12	5
Förelägganden relaterade till last och lastsäkring	3 justerad, 2 klara	0 ²	0	2	1

¹ Att det blir fler tillsynsärenden än tillsynstillfällen 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.

² Dock information till berörda företag.

Transportstyrelsens 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.

Bromsblock på järnvägsvagnar

Utifrån erfarenheter och tidigare tester konstaterar Transportstyrelsen att kompositbromsblock på järnvägsvagnar inte är tillförlitliga i alla vinterförhållanden. Kortsiktigt hanterar järnvägsföretagen bristen genom bland annat inblandning av vagnar med gjutjärnsblock, sänkta hastigheter och frekvent motionering av bromsarna. I Norge och Finland hanteras problemet på liknande sätt.

Från år 2033, när undantaget för tystare sträckor löper ut, behöver en hållbar lösning vara på plats. Bristen i blockens funktion kan inte kompenseras med organisatoriska och mänskliga åtgärder – det behövs en teknisk lösning. Framtidens kompositbromsblock måste vara verifierat tillförlitliga i de

vinterförhållanden som råder i EU. Transportstyrelsen har under 2023, i samverkan med branschen och Trafikverket, tagit fram en strategi där målsättningen är att säkerställa tillförlitligheten innan undantaget löper ut. De dåliga blocken kommer successivt att fasas ut.

Trafiksäkerhet inom sjöfart

För de transportpolitiska målen har regeringen preciserat ett etappmål som säger att antalet omkomna inom sjöfarten ska halveras till år 2030. Under samma tidsperiod ska även antalet allvarligt skadade minska med 25 procent. Målet omfattar både yrkes- och fritidssjöfarten. Utgångspunkten är ett beräknat medelvärde för åren 2017–2019. För sjöfartens del innebär det att gå från i snitt 20 omkomna per år till 10. När det kommer till antalet allvarligt skadade saknas det i dagsläget tillförlitliga referensvärden och därför har Transportstyrelsen svårt att följa upp trender.

Få dödsfall inom yrkessjöfarten

Det är få personer som omkommer i sjöolyckor ombord på svenskflaggade yrkesfartyg. En sjöolycka definieras som en olycka som sker i samband med fartygets drift. Under 2023 omkom ingen i någon sådan olycka. Värt att notera är dock att fler personer kan ha skadats eller omkommit i personolyckor (icke-driftsrelaterad händelse) eller på svenska farvatten men ombord på yrkesfartyg med utländsk flagg.

Tabell 7. Omkomna, olyckor och tillbud inom svenskflaggad sjöfart 2019–2023

Antal	2019	2020	2021	2022	2023
Omkomna/saknade i sjöolycka inom svenskflaggad yrkessjöfart	1	0	2	1	0
Tillbud till olycka	50	36	52	126	100
Olyckshändelser	117	149	168	191	178

Vissa händelser kommer till Transportstyrelsens kännedom långt efter att de har inträffat. Vissa uppgifter i tabellen har därför uppdaterats.

Statistiken för 2023 visar på en liten nedgång i antalet rapporterade driftsrelaterade olyckor och tillbud, men antalet håller sig fortfarande på en hög nivå jämfört med tidigare år. Det ökande antalet beror till viss del på att Transportstyrelsen har utvecklat samarbetet med flera statliga aktörer. Inom branschen finns det vissa segment som har utvecklat en bättre rapporteringskultur än andra segment.

I myndighetens sjösäkerhetsarbete ingår det att omhänderta rekommendationer från Statens haverikommission (SHK). Deras utredningar av olyckor utgör en viktig pusselbit i regelutvecklingen och i planeringen av den riskbaserade tillsynen inom den nationella sjöfarten. SHK:s utredningar och rekommendationer utgör också inspel till vår årliga sjösäkerhetsplan, där identifierade sjösäkerhetsrisker och planerade åtgärder beskrivs.

För att kunna minska risken för olyckor behövs kunskap om de händelser som inträffar. Arbetet med den nationella databasen SOS (Sjöolyckssystemet) bedrivs kontinuerligt för att förbättra kodningsmöjligheter av bland annat personskador och arbetsmiljörelaterade händelser. Under 2023 utvecklades SOS för att kunna omhänderta avvikelser, händelser av mer teknisk karaktär eller tillsynskaraktär, som ett led i att förbättra myndighetens statistiska underlag. Dessa händelser kommer att börja registreras under 2024.

Fokus på en hållbar fritidsbåtssektor

Majoriteten av de som omkommer på sjön gör så inom fritidssjöfarten.

Tabell 8. Omkomna eller saknade inom fritidssjöfarten, svenskt vatten 2019–2023

Antal	2019	2020	2021	2022	2023
Omkomna eller saknade inom fritidssjöfarten, svenskt vatten	24	29	18	16	21

I statistiken över omkomna i fritidsbåtsolyckor ingår såväl svenska som utländska medborgare och fritidsbåtar. Däremot ingår inte händelser där någon omkommer i bad- eller dykrelaterade olyckor.

Fler omkom i fritidsbåtsolyckor under 2023 än under 2021 och 2022. Viss variation mellan åren är att förvänta, och vid små antal spelar slumpen en större roll i ett enskilt års utfall.

För att uppnå de transportpolitiska målen är det viktigt att arbeta proaktivt inom fritidsbåtssektorn. Transportstyrelsen är ordförande i Sjösäkerhetsrådet, ett samarbetsforum där myndigheter och båtlivsorganisationer deltar för att tillsammans bidra till att öka sjösäkerheten i Sverige. Transportstyrelsen har spridit information om såväl sjösäkerhet som minskad miljöpåverkan från båtlivet genom att delta på båtmässan ”Allt för sjön” samt genom nyhetsinslag i SVT och TV4. Den digitala kampanjen ”För ett bättre flyt” bestod av filmer och artiklar med verkliga berättelser. Kampanjen blev lyckad och fick stor spridning på bland annat Facebook och Instagram.

Lagen om Transportstyrelsens olycksdatabas, som kom 2021, har gett nya möjligheter att samla in olycksdata för fritidssjöfarten. Det kvarstår dock en del arbete för att få rapporteringen till önskat läge. Vid en jämförelse mellan de dödsolyckor som rapporterats in i Strada och det som kommit fram genom Transportstyrelsens egen omvärldsbevakning framgår det att en majoritet av dödsfallen tyvärr inte fångas upp inom ramen för Strada. Under 2023 höll Transportstyrelsen därför utbildningar för så kallade Strada-rapportörer hos polisen och sjukvården och anordnade även nätverksträffar för sjukvårdsrapportörerna.

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 kontroll enligt hamnstatskontrolldirektivet³ och enligt en överenskommelse mellan 27 länder, Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MoU). Enligt dessa två rättsakter ska inspektioner utföras enligt en urvalsmodell på vissa fartyg med utländsk flagg som anlöper respektive lands hamnar (tilldelad kvot).

Tabell 9. Hamnstatskontroller på svenska fartyg 2019–2023

Antal	2019	2020	2021	2022	2023
Kontroller på svenska fartyg	112	71	103	114	109
Nyttjandeförbud	2	0	1	3	1

Under 2023 var det 109 svenska fartyg som genomgick en hamnstatskontroll inom Paris MoU och det blev 1 nyttjandeförbud. Under perioden 2019–2022 genomfördes 400 kontroller, vilket resulterade i 6 nyttjandeförbud. Resultatet indikerar att Transportstyrelsens tillsynsarbete ger effekt, eftersom de svenska fartygen i huvudsak uppfyller de internationella konventionerna, bidrar till en god säkerhet, främjar tillgänglighet och inte hotar miljö eller hälsa. De få nyttjandeförbud som utfärdats vid kontroller som genomförs av andra länders tillsynsorganisationer bekräftar både att myndighetens tillsynsarbete och implementeringen av de internationella konventionerna är i linje med regelverkets syfte.

Tabell 10. Hamnstatskontroller på utländska fartyg 2019–2023

Antal	2019	2020	2021	2022	2023
Kontroller på utländska fartyg	515	245	465	517	473
Nyttjandeförbud	9	9	6	10	12

Under 2023 kontrollerade Transportstyrelsen på motsvarande sätt 473 utländska fartyg som anlöpt svensk hamn. 12 nyttjandeförbud utfärdades. Det visar att säkerheten på de fartyg som anlöper svenska hamnar är god. Utfallet från hamnstatskontrollerna används för att publicera listor där flaggstater klassificeras enligt ett treklassystem för att synliggöra flaggstater där det oftare förekommer aktörer med säkerhetsbrister.

Förarbevis för vattenskoter

De senaste åren har användningen av vattenskotrar och antalet vattenskotero olyckor ökat. Nöjeskörning med vattenskotter nära land, hamnar och badplatser utgör en olycksrisk samt ger upphov till störningar i form av

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll.

oljud och svall, vilket påverkar djur- och naturliv negativt. Därför infördes under 2022 ett krav på förarbevis för att köra vattenskoter.

Tabell 11. Förarbevis för vattenskoter 2021–2023

Antal	2021	2022	2023
Utfärdade förarbevis efter utbildning	573	11 805	6 041
Utfärdade förarbevis på gamla meriter	4 917	62 417 ¹	25 703
Totalt	5 490	74 222	31 744

¹ Siffran för 2022 har korrigerats. Summeringen 74 222 hade angivits i stället.

De nya reglerna innehöll en övergångsregel som innebar att den som hade vissa nautiska behörigheter kunde ansöka om ett förarbevis för vattenskoter utan att genomgå den nya vattenskoterutbildningen.

Intresset för att skaffa förarbevis fortsatte att vara stort under 2023, även om antalet ansökningar var betydligt färre än under 2022. Intresset för att ansöka om förarbeviset på gamla meriter fortsatte att vara högt även under 2023. Det förklaras troligtvis av att många ville söka innan övergångsbestämmelserna upphörde att gälla den 30 april 2023, men även för att Transportstyrelsen genomförde upprepade kommunikationskampanjer för att få in så många ansökningar som möjligt i god tid för att hinna med att handlägga dessa innan sommaren 2023.

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

Transportstyrelsen återkallade 19 förarbevis år 2023. Polis och kustbevakning har angett att de positiva effekter de upplevde 2022 med mindre störande körning och ansvarsfullare beteende fortsatte på ett positivt sätt även under 2023. De upplever att det är betydligt lugnare nu än det var innan kraven på förarbevis infördes.

Ett skäl till att det återkallades färre förarintyg under 2023 än föregående år kan vara att vädret varit sämre och att bränslepriserna varit höga och att man därför inte kört vattenskoter i samma omfattning. Mycket tyder dock på att kravet på förarbevis har haft positiv effekt, både ur säkerhets- och miljöperspektiv.

Trafiksäkra, risk- och miljömedvetna förare inom vägtrafiken

Transportstyrelsen följer regelefterlevnaden inom förarutbildning och förarprovning över tid genom ett antal mätningar som är kopplade till allvarliga brister.

Utfallet visar att tillsyn utifrån ett riskbaserat urval ger större effekt än den reaktiva tillsynen, om man ser till antalet avslutade tillsyner och antalet inkomna klagomål. Även om brister förekommer är bedömningen att regelefterlevnaden inom tillståndskollektivet överlag är god.

Det finns ingen misstanke om minskad regelefterlevnad inom förarprovningen. Tillsynen är styrd av ett EU-direktiv och därmed obligatorisk, vilket skapar en ökad medvetenhet och vilja att göra rätt hos organisationerna. Bedömningen är att regelefterlevnaden är hög.

Transportstyrelsen utreder alltid anmälda brister och misstankar om brottslig verksamhet. När allvarliga brister påvisas begär Transportstyrelsen in åtgärdsprogram eller yttrande och följer sedan upp att bristerna åtgärdats. Om bristerna inte åtgärdas, eller är av allvarligare karaktär, kan de resultera i beslut om återkallelse. Prioriterade områden inom tillsynen har varit riskutbildning behörighet B och moped klass I (AM). Den vanligaste bristen är att en genomförd utbildning avviker från utbildningsplan, men också allvarligare brister som felrapporterade elever förekommer. Där brister förekommer handlar det främst om att vissa obligatoriska moment i förarprovet inte genomförs.

Tabell 12. Förarutbildning och förarprovning 2022–2023

Antal	2022	2023
Förarutbildning		
Inkomna klagomål/anmälningar som påvisar allvarliga brister	0	5
Tillsyner som påvisar allvarliga brister	38 ¹	17
Återkallelser som följd av allvarliga brister	20	11
Förarprovning		
Inkomna klagomål/anmälningar som påvisar allvarliga brister	1	3
Tillsyner som påvisar allvarliga brister	4	13
Återkallelser som följd av allvarliga brister	1	0

¹ Tillsyner som påvisar allvarliga brister år 2022 är korrigerad från tidigare 25 till 38 för att även inkludera ärenden med begäran om yttrande och för att vara jämförbar med värdet för 2023.

Inom förarutbildningen fick Transportstyrelsen in 214 klagomål och anmälningar om brister. I de fall där allvarliga brister indikerats har tillsyn inletts och 41 tillsynsärenden har avslutats, varav 5 påvisade allvarliga brister. Totalt har 179 (föregående år 245) tillsynsärenden avslutats inom förarutbildning och i 17 av dessa har allvarliga brister påvisats. Färre tillsyner har avslutats jämfört med 2022 och det beror främst på upplärning av ny personal och kompetensbreddning. Vidare minskade andelen tillsyner

som påvisat allvarliga brister. Det är för tidigt att säga om minskningen är en följd av hur tillsynen riktades under 2023 eller om det beror på ökad regelbrottslevnad hos tillståndskollektivet.

Inom förarprovningen inkom 194 (föregående år 72) klagomål och anmälningar om brister. Det är en ökning jämfört med 2022 och beror på att ett nytt kontakformulär för förarprovning använts. Utifrån inkomna klagomål har 3 tillsynsärenden avslutats, vilka alla har påvisat allvarliga brister. Totalt har 79 tillsynsärenden avslutats inom förarprovningen och i 13 av dessa har allvarliga brister påvisats. Det är en ökning jämfört med 2022. Ökningen bedöms bero på att Transportstyrelsen prioriterat tillsyn av organisationer där det funnits indikationer på brister. Inga beslut om återkallelse har fattats.

Transportstyrelsen samverkar med Trafikverket förarprov, Skatteverket, Ekobrottsmyndigheten och Polismyndigheten för att motverka fusk vid förarutbildning och förarprov. Myndighetssamverkan skapar goda förutsättningar att nå längre i arbetet mot olagligheter. Under 2023 genomfördes möte med branschorganisationerna för att diskutera vad som gjorts för att motverka olaglig verksamhet. Samverkan har resulterat i polisanmälningar, skatteutredningar och återkallelser av tillstånd. Därutöver har utbildningsrapportörer som är kopplade till tillståndshavare rensats ur systemet i syfte att minska fusk vid genomförd utbildning. Antalet personer som ertappas för fusk vid förarprov har minskat med 50 procent. Orsaken bedöms vara de åtgärder som vidtagits till följd av regeringsuppdraget om åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet. Från och med 2023 finns möjlighet att stänga av provtagare som fuskat, i upp till två år och branschen arbetar för att ta ett större egenansvar för att motverka fusk.

Antalet ansökningar om tillstånd att bedriva förarutbildning har minskat med 15 procent, från 306 år 2022 till 260 ansökningar 2023. Det bedöms vara en effekt av pågående lågkonjunktur.

Användning av statistik från Strada i vägtrafiksäkerhetsarbetet

I databasen Strada samlas information om skador och olyckor inom vägtransportssystemet och uppgifterna kommer från polisen och akutsjukhusen.

Informationen från sjukhusen ger en bra bild av patientens skador och fångar dessutom upp många olyckor som polisen inte fått kännedom om. Myndigheten bidrar till det transportpolitiska hänsynsmålet och nollvisionen genom att information i Strada används till förebyggande trafiksäkerhetsarbete. Informationen används framför allt av Transportstyrelsen, andra myndigheter och till forskning.

Under 2022 återgick rapporteringen i Strada till motsvarande nivåer som före pandemin, vilket bedöms vara en kombinerad effekt av den nya lagstiftningen och att pandemins påfrestning på sjukvården klingat av. Transportstyrelsen har arbetat aktivt med att öka rapporteringsgraden och 2023 ökade antalet registrerade rapporter med 16 procent jämfört med 2022. Åtgärderna bedöms ha haft effekt.

Tabell 13. Akutsjukvårdens inrapportering till Strada 2017–2023

Antal	2017	2018	2019	2020 ¹	2021 ¹	2022	2023
Registrerade rapporter från akutsjukvården i Strada²	40 971	38 869	36 483	26 656	31 921	40 391	46 858

¹ Det totala antalet registrerade rapporter i Strada minskade kraftigt under pandemin 2020 och 2021. Trots att pandemin pågick ökade antalet registrerade rapporter något under 2021 när den nya Strada-lagstiftningen trädde i kraft.

² Siffrorna för åren 2017–2022 har justerats jämfört med tidigare årsredovisningar.

Transportstyrelsen arbetar löpande med att utbilda och stödja rapportörer inom sjukvården och kvalitetssäkra inrapporterade data med anledning av att inrapporteringsgraden varierar mellan olika sjukhus.

Till följd av den nya lagstiftningen infördes en ny rutin för uttag från Strada. Rutinen gör det möjligt att mäta uttag av skade- och olycksfallsstatistik för forskning inom trafiksäkerhet från 2022 och framåt. Antalet uttag av statistik från Strada ger en bild av hur mycket informationen används i trafiksäkerhetsarbetet. Transportstyrelsen följer därför uttagen av statistiken och hur stor andel som används för forskning inom trafiksäkerhet.

Tabell 14. Uttag av skade- och olycksfallsstatistik från Strada 2022–2023

Antal	2022	2023
Uttag av skade- och olycksfallsstatistik	3 956	4 274
varav för forskning inom trafiksäkerhet	13	8

Det totala antalet uttag av skade- och olycksstatistik ökade med 8 procent under 2023 jämfört med 2022. Däremot förblev antalet uttag för forskning i princip oförändrat. Transportstyrelsen följer utvecklingen över tid för att skapa underlag för framtida analyser.

En webbaserad utbildning för uttagswebben har tagits fram och kommer att börja användas under 2024. Syftet är att öka användningen av statistik från Strada och underlätta trafiksäkerhetsarbetet för bland annat kommuner och myndigheter.

Trafiksäkerhet inom luftfart

Riksdagen och regeringen har slagit fast att Sverige bör prioritera flygsäkerheten och aktivt delta i det internationella samarbetet. Regeringens etappmål säger att antalet omkomna till följd av trafikolyckor ska halveras

och antalet allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent till år 2030. Utgångsvärdet är medelvärdet för åren 2017–2019.

Tabell 15. Olyckor, omkomna och allvarligt skadade inom luftfarten 2019–2023

	2019	2020	2021	2022	2023	
Olyckor						
Kommersiell luftfart ¹	<i>Svenskregistrerade luftfartyg</i>	2	1	0	0	0
	<i>Utlandsregistrerade luftfartyg</i>	0	0	0	0	0
Allmänflyg ²	18	25	13	20	5	
Totalt	20	26	13	20	5	
Omkomna						
Kommersiell luftfart ¹	<i>Svenskregistrerade luftfartyg</i>	0	0	0	0	0
	<i>Utlandsregistrerade luftfartyg</i>	0	0	0	0	0
Allmänflyg ²	10	5	11	2	0	
Totalt	10	5	11	2	0	
Allvarligt skadade						
Kommersiell luftfart ¹	<i>Svenskregistrerade luftfartyg</i>	0	0	0	0	0
	<i>Utlandsregistrerade luftfartyg</i>	0	0	0	0	0
Allmänflyg ²	4	5	6	6	1	
Totalt	4	5	6	6	1	

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

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

Under 2023 inträffade färre olyckor inom luftfarten jämfört med tidigare år. Samtliga 5 olyckor skedde inom allmänflyget och därmed ingen inom den kommersiella luftfarten.

Antalet omkomna varierar relativt stort mellan åren. Under 2023 omkom ingen. En person skadades allvarligt 2023, vilket är något färre än de närmast föregående åren. Det skedde vid flygning med ett litet flygplan.

Det främsta målet med säkerhetsarbetet inom allmänflyget är att minska antalet olyckor. Transportstyrelsens strategi för att målet ska uppfyllas baseras på att delegera ansvar och därmed få arbetet att genomsyra hela verksamheten. Transportstyrelsen har tecknat delegeringsavtal med flera förbund inom allmänflyget. Det innebär att ett förbund kan utföra tillsyn över flygklubbarnas operativa verksamhet inklusive deras piloter, instruktörer och kontrollanter. Klubbarna ska i sin tur ha ett eget kontrollsystem över sin verksamhet.

För att minska antalet olyckor med allvarligt skadade och dödlig utgång inom allmänflyget har Transportstyrelsen inom ramen för

allmänflygsäkerhetsrådet fortsatt att stödja olika flygsäkerhetsprogram som leds av Kungliga Svenska Aeroklubben och Svenska Segelflygförbundet. De olika allmänflygorganisationerna har också fått stöd i sitt arbete med att förbättra störningsrapporteringen och utveckla hanteringen av rapporterna samt öka kunskapen om säkerhetskultur. Även vidareutbildningen av flyginstruktörer för ultralätta luftfartyg och hängflyg har fått stöd.

En av de viktigare frågorna i säkerhetsarbetet för allmänflyget är att följa upp de händelserrapporter som myndigheten tar emot. Det största antalet rapporter gäller luftrumsrelaterade händelser som lämnas in av flygtrafikledningen. Mer sällan rapporteras samma luftrumshändelse av berörd pilot. Transportstyrelsen har prioriterat att utreda de allvarligaste luftrumsinträngen för att förstå de bakomliggande orsakerna och föreslå säkerhetshöjande åtgärder.

Internationellt samordnad tillsyn över flygplan

En samordnad planering inom EU och en gemensam prioritetslista leder till att inspektioner fokuseras på risken och behovet bedöms som störst. Det innebär att de verksamheter och flygplan där det finns flest eller allvarligast anmärkningar får fler inspektioner och tvingas åtgärda sina brister från grunden.

Transportstyrelsen bedömer att dessa rampinspektioner har en god förebyggande effekt i flera led, vilket bidrar till en god säkerhet. Samordnade och riskbaserade inspektioner leder till att verksamheter som inte sköter sina åtaganden känner till att det är högre sannolikhet att de granskas. Krav på säkerhetsledningssystem med analyser av grundorsak leder i sin tur till att olyckor som beror på upprepade fel begränsas.

Tabell 16. Rampinspektioner 2019–2023

	2019	2020	2021	2022	2023
Antal rampinspektioner luftfartyg	271	120	133	151	191
Antal flygplatser	16	11	8	13	17
Index utfall	0,52	0,50	0,45	0,56	0,44

Transportstyrelsen blir tilldelad ett visst antal inspektioner av luftfartyg av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (EASA). Det antalet är uppnått 2023. Inspektionerna omfattar bland annat kontroll av flygplanets tekniska status, flygoperativ dokumentation, säkerhetsutrustning ombord, operatörens procedurer, besättningsmedlemmars behörighet och status.

Standarden på flygsäkerhet kan mätas med ett EU-framtaget index för rampinspektionerna, där ett lågt index visar på färre eller mindre allvarliga brister:

- En acceptabel normal variation bedöms ligga inom spannet 0–1.0 hos en enskild operatör.
- Transportstyrelsen vidtar särskilda åtgärder mot operatören om index överstiger 1.0.
- EASA vidtar åtgärder i samverkan med nationell myndighet om index överstiger 2.0.

3.2.3 Miljö och hälsa






Transportstyrelsen bidrar till att nå miljö kvalitetsmål och ökad hälsa genom arbete för att minska utsläpp av växthusgaser, luftföroreningar, buller och utsläpp till vatten.

Lösningarna på transportsystemets miljöproblem går sällan att åtgärda endast med nationell lagstiftning. Därför är en viktig del av Transportstyrelsens arbete att påverka i internationella forum. På internationell nivå handlar det ofta om att i samarbete med andra länder driva på för att utvecklingen ska gå mot kraftfullare åtgärder.

Myndigheten arbetar för att utveckla regler som minskar transporters miljöpåverkan och att genom tillsyn kontrollera att reglerna efterlevs. Exempelvis ställer Transportstyrelsen genom föreskrifter krav på luftkvalitet när ny infrastruktur byggs, och i allmänna råd finns riktvärden för luftkvalitet i vägtunnlar samt plattformsrums i spårtunnlar. Myndigheten kontrollerar genom tillsyn att tillståndshavare uppfyller kraven inom miljö- och hälsoområdet.

Här presenteras några exempel på områden som Transportstyrelsen arbetar med för att bidra till det transportpolitiska målet om miljö och hälsa.

Tabell 17. Översikt – utvalda områdens bidrag till transportpolitiska målet om miljö och hälsa

Område	Tillgänglighet	Säkerhet	Miljö och hälsa
Utsläpp av växthusgaser från vägtrafik			
Utsläpp av växthusgaser från luftfart			
Utsläpp av växthusgaser från sjöfart			
Svavelutsläpp från sjöfart			
Hantering av avfall från fartyg			

Utsläpp av växthusgaser från vägtrafik

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

Nya EU-krav har trätt i kraft om övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp vid verklig körning. Besiktningsorganen ska vid kontrollbesiktningen avläsa uppgifterna och rapportera till Transportstyrelsen, som i sin tur rapporterar till EU. Föreskrifter har beslutats om när och hur besiktningsorganen ska samla in uppgifter och rapportera till Transportstyrelsen.

Tabell 18. Utsläpp av växthusgaser från vägtrafik 2010 samt 2019–2022

Miljoner ton koldioxidekvivalenter	2010 ¹ (jmf. år)	2019 ¹	2020 ¹	2021 ¹	2022
Vägtrafik totalt	19,54	15,29	14,23	14,25	12,59
Varav:					
Personbilar	12,33	10,23	9,35	9,26	8,27
Tunga lastbilar	4,71	3,15	3,04	3,14	2,73
Lätta lastbilar	1,63	1,55	1,52	1,54	1,32
Bussar	0,76	0,26	0,21	0,19	0,16

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

Utsläppen från den tunga vägtrafiken har långsamt minskat i förhållande till jämförelseåret 2010. Under 2018–2021 har emellertid lastbilstrafikens

utsläpp inte fortsatt att minska. Däremot har utsläpp av växthusgaser minskat från tunga fordon, enligt Naturvårdverkets statistik för 2022, och nivån är den lägsta sedan 1990. De totala utsläppen från bussar är betydligt mindre än utsläppen från lastbilar. Bussar är samtidigt enklare att elektrifiera på grund av kortare körsträckor inom ett mindre geografiskt område. Nyregistreringen av elektrifierade bussar ökar för varje år och utsläppen har minskat stadigt.

2023 kom Europeiska kommissionen med ett förslag för att öka omställningen till nollutsläppsfordon för tunga transporter av personer och gods. Förslaget innebär att från och med år 2040 ska 90 procent av nyförsäljningen av bussar och lastbilar vara nollutsläppsfordon som drivs av el eller vätgas. Transportstyrelsen har stöttat regeringen med expertkunskap under arbetet som ordförande i EU-förhandlingarna. Stödet har fortsatt efter ordförandeskapet och Sverige har arbetat med att tyngre fordonskombinationer inte ska missgynnas av förordningen.

Tabell 19. Andel av olika drivsystem på nyregistrerade tunga fordon 2020–2023

	2020	2021	2022	2023
Nyregistrerade tunga lastbilar				
- med fordonsgasdrift	3,9 %	4,9 %	7 %	9,9 %
- med eldrift	0,3 %	0,7 %	2,5 %	3,3 %
- med övriga drivsystem (huvudsakligen diesel)	95,8 %	94,4 %	90,5 %	86,8 %
Nyregistrerade bussar				
- med fordonsgasdrift	25,5 %	20 %	6,9 %	6,0 %
- med eldrift	11,3 %	24,2 %	19,3 %	31,5 %
- med övriga drivsystem (huvudsakligen diesel)	63,2 %	55,8 %	73,8 %	62,5 %

Omställningen av den tunga fordonsflottan kan följas genom att man tittar på vilka drivsystem nyregistrerade fordon har. Under 2023

- ökade andelen nyregistrerade eldrivna och fordonsgasdrivna tunga lastbilar något jämfört med tidigare år
- var andelen nyregistrerade bussar med fordonsgasdrift på samma nivå som 2022 men eldriftsandelarna ökade kraftigt.

Mått- och viktdirektivet hanterar största tillåtna vikter och dimensioner för vissa vägfordon. En revidering av direktivet påbörjades under 2023. Transportstyrelsen har bistått regeringen med expertstöd. Revideringen syftar bland annat till att främja användningen av tunga utsläppsfria fordon genom att tillåta ökade vikter för dessa samt tydliggöra regler för gränsöverskridande transporter med längre och tyngre fordonståg. Antalet fordon med nollutsläppsteknik förväntas öka och antalet fordon som krävs

för att transportera en viss mängd gods förväntas minska, och därigenom kan utsläppen minska.

Utsläpp av växthusgaser från luftfart

Tabell 20. Luftfartens utsläpp 2019–2022. Källa: Naturvårdsverket

Miljoner ton koldioxidkvivalenter	2019	2020	2021	2022
Inrikes luftfart	0,48	0,20	0,19	0,31
Utrikes luftfart	2,68	0,94	1,00	1,83

Naturvårdsverkets statistik för 2023 kommer i slutet av 2024 och redovisas därför inte i tabellen.

Mellan 2010 och 2019 minskade de inrikes utsläppen med närmare 2 procent, medan utsläppen från utrikes flyg ökade med 25 procent. Troliga orsaker till ökningen av utsläpp från utrikes flyg är ökad BNP och konjunkturutveckling som lett till ökat resande. I samband med pandemin minskade både inrikes och utrikes flygande drastiskt, och för 2022 hade utsläppen ännu inte nått upp till de nivåer som gällde innan pandemin. Statistik för 2023 kommer inte förrän i slutet av 2024, men utifrån de passagerarsiffror som finns är en uppgång att vänta för 2023 jämfört med 2022.

Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) 193 medlemsländer har enats om en vision och ett globalt ramverk för alternativa flygbränslen. Visionen säger att alternativa bränslen ska bidra med koldioxidreduktioner på 5 procent år 2030 jämfört med om enbart konventionellt flygbränsle hade använts. ICAO har därmed kvantifierat vad hållbara bränslen förväntas bidra med till år 2030. Det kommer att bidra till det långsiktiga klimatmålet om nettonollutsläpp år 2050, som ICAO:s generalförsamling antog år 2022.

Det nordiska samarbetet är en viktig faktor i Transportstyrelsens internationella arbete med flygets miljöfrågor. Sverige ingår i en nordisk-baltisk rotationsgrupp för representation till ICAO:s råd. Den nordiska arbetsgruppen för luftfartens miljöfrågor (N-ALM) är också ett viktigt forum för att kunna lyfta Sveriges perspektiv och ta fram underlag om vilka miljöfrågor som bör drivas inom EU respektive ICAO. Under 2023 tog Transportstyrelsen initiativ till en fördjupad dialog kopplad till frågan om alternativa flygbränslen inom den nordiska kretsen.

Transportstyrelsen har bistått Regeringskansliet med expertkunskap i arbetet med regelutveckling inom EU. Under 2023 slutfördes förhandlingarna om rättsakter avseende

- hållbara flygbränslen (RefuelEUAviation),
- utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel (AFIR)

- det globala klimatstyrmedlet CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation), som ska genomföras inom EU och samverka med EU:s utsläppshandelssystem (EU Emissions Trading System).

Rättsakterna innebär att flyget ska bidra till EU:s klimatmål om att minska utsläppen till 2030 med minst 55 procent och till att göra EU klimatneutralt senast år 2050.

Utsläpp av växthusgaser från sjöfart

Tabell 21. Sjöfartens utsläpp 2010 samt 2018–2022. Källa: Naturvårdsverket

Miljoner ton koldioxidekvivalenter	Ref år 2010	2018	2019	2020	2021	2022
Inrikes sjöfart	0,67	0,71	0,70	0,66	0,67	0,69
Utrikes sjöfart	6,93	5,73	7,00	8,31	7,48	7,05

Naturvårdsverkets statistik för 2023 kommer i slutet av 2024 och redovisas därför inte i tabellen. Tidigare preliminära siffror för 2020–2021 är uppdaterade i årets tabell.

Inrikes sjöfart omfattas av det nationella etappmålet som slår fast att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Ingen tydlig trend, vare sig ökande eller minskande, kan läsas ut av de rapporterade värdena sedan 2010.

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

Stora framsteg nåddes i klimatförhandlingarna under 2023. De nya rättsakterna om hållbara bränslen för sjötransport (FuelEU Maritime) och utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel (AFIR) beslutades under det svenska ordförandeskapet i EU. De styrmedel som Transportstyrelsen varit aktiva i att förhandla fram inom IMO – med mål att minska sjöfartens klimatpåverkan – införlivades under 2023 också i svensk författning genom föreskriftsarbeten. IMO för också långtgående diskussioner om utveckling av ytterligare globala styrmedel för minskad klimatpåverkan, inklusive möjlig prissättning av utsläpp.

Parallellt med att EU och IMO tar fram reglering som ställer krav på minskade utsläpp eller på andra sätt motiverar sjöfartens omställning pågår ett lika intensivt arbete med att skapa reglering som möjliggör användande av de nya alternativa drivmedel som behövs. Transportstyrelsen var i det avseendet också aktiv i Nordiska ministerrådets projekt ”Nordisk vägkarta för införandet av hållbara nollutsläppsbränslen i sjöfarten”, som bland annat

tagit fram förslag till riktlinjer för användande av ammonium som drivmedel till sjöss.

Svavelutsläpp från sjöfart

Det nuvarande kravet om max 0,1 procent svavelhalt i fartygsbränslet inom svavelkontrollområdet för Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen började gälla 2015. Enligt en rapport från Helsingforskommittén 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.

Tabell 22. Oljeprover 2019–2023

Antal	2019	2020	2021	2022	2023
Oljeprover till analys	62	44	65	57	70
varav med förhöjd svavelhalt	4	0	0	0	1
Oljeprover tagna med handmätare	44	21	4	20	25
varav med förhöjd svavelhalt	0	0	0	0	0
Avvikelser svavelhalt i bunkerbränsle	0	2	5	0	0

Under 2023 tog Transportstyrelsen 70 oljeprover på fartyg som skickades till analys. 25 av proverna kontrollerades med handmätare. Att mäta med handmätare sänker kravet på det antal oljeprover som behöver skickas på analys. Ett av oljeproven som skickades för analys visade på förhöjd svavelhalt. Inga prov har visat på förhöjd svavelhalt vid kontroll med handmätare.

Rederierna kan också själva kontrollera att det bränsle som de fått levererat inte har för höga svavelhalter. Ingen redare rapporterade under 2023 in att de fått bränsle där det vid provtagning visat sig finnas en avvikelse mellan svavelhalten på bunkerspecifikationen och den levererade produkten.

Tabell 23. Meddelanden om förhöjd svavelhalt i sjöfartsbränslen 2020–2023

Antal	2020	2021	2022	2023
Meddelanden från fartyg utrustad med skrubber	1	1	2	1
Meddelanden från myndighet utomlands	-	1	1	1
Meddelanden från sniffer Öresund	-	1	-	6

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. Indikationer skickas med e-post till Transportstyrelsen om fartyg har svavelhalter i rökgaserna från skorstensplymen som överskrider regelverket.

Detta ligger sedan till grund för bedömning om huruvida en särskild kontroll ska göras av fartyget. För de 6 indikationer som kom från sniffern skulle inget av fartygen gå till svensk hamn. Resultaten av kontrollerna av svavelhalten i bränslet indikerar att rederierna till största delen följer regelverket.

Ett sätt för fartyg att uppfylla svaveldirektivets krav är att installera en skrubber. Skrubbrar använder bunkerbränsle med en hög svavelhalt och ”tvättar” avgaserna ner till tillåten svavelhalt. I regelverket ingår att ett fartyg vars skrubber får funktionsproblem som överstiger 60 minuter vid ett och samma tillfälle ska rapportera problemet till flaggstaten och ankomstland.

Sverige arbetar aktivt inom både Helcom och IMO med att minska miljöpåverkan på den marina miljön från skrubbrar. Inom Helcom leder Sverige ett projekt som ska ta fram en färdplan för hur miljöpåverkan från skrubbrar ska minska i Östersjön. Även inom IMO pågår diskussioner om striktare regler för utsläpp av tvättvatten från skrubbrar.

Hantering av avfall från fartyg

Efter flera års arbete har nya regler i enlighet med EU:s reviderade mottagningsdirektiv trätt i kraft. Syftet är att förbättra mottagandet av avfall och minska det marina skräpet runt Europas kuster. Implementeringen har inneburit ett omfattande arbete för Transportstyrelsen som dels har stöttat regeringen inför införandet av förändringar i lag och förordning, dels har arbetat med reviderade föreskrifter.

Förändringarna berör avfall både från handels- och fiskefartyg och fritidsbåtar. De innebär att förutsättningarna för att nå miljöaspekterna i de transportpolitiska målen ökar. Hänsynsmålet pekar på att transportpolitiken ska bidra till att även de riksdagsbundna miljökvalitetsmålen nås. Insatserna kopplar exempelvis till miljökvalitetsmålen Hav i balans, En levande kust och skärgård respektive Ingen övergödning. Dessutom kan bättre förutsättningar för avfallshantering bidra till en trevligare miljö att vistas i, om till exempel utsläpp vid badstränder minskar.

3.3 Regelgivning

Inom ramen för regelgivning ingår internationellt och nationellt regelarbete, övriga internationella uppdrag samt att bistå regeringen. Transportstyrelsen har regelansvar för över 400 grundförfattningar och varje år ges ett hundratal ändringar eller nya författningar ut i Transportstyrelsens författningssamling.

Transportstyrelsens regler ska vara ändamålsenliga och begripliga. De ska även vara kostnadseffektiva och enkla för medborgare och företag. I

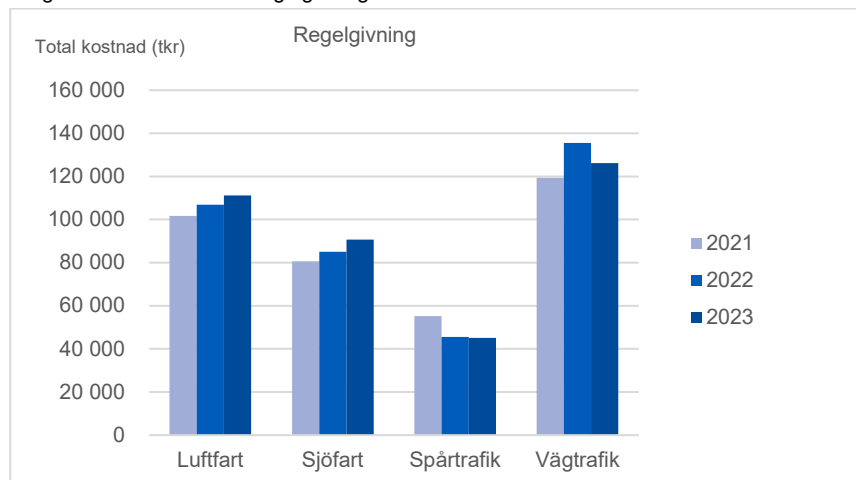
regelarbetet ska en avvägning göras mellan målen för tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa.

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 driva på för att göra det möjligt att ta tillvara potentialen i ny teknik.

I arbetet med regler ingår det att påverka den internationella regelgivningen och utifrån den utveckla de nationella reglerna. Det innefattar även att löpande ha dialog med branschen.

3.3.1 Trafikslagsövergripande

Diagram 1. Kostnader för regelgivning 2021–2023



Kostnaderna för regelgivning uppgick 2023 till 373 miljoner kronor, vilket i stort sett är oförändrat sedan föregående år. Regelgivning utgjorde 12 procent av den totala verksamhetskostnaden. 64 procent av kostnaden för regelgivning fanns inom vägtrafik och luftfart. Kostnadsutvecklingen redovisas under respektive trafikslag.

Lärdomar och resultat från Sveriges ordförandeskap i Europeiska unionens råd 2023

Transportstyrelsen var en aktiv del i Sveriges ordförandeskap i EU våren 2023. Transportstyrelsen byggde upp ett bra och välfungerande samarbete med andra myndigheter, Regeringskansliet och Sveriges ständiga representation i Bryssel, liksom med EU:s institutioner Europeiska kommissionen och rådssekretariatet. Det svenska ordförandeskapet resulterade även i ökad förståelse och kunskap om EU-arbetet på hela myndigheten. Transportstyrelsen har utökat sitt internationella nätverk och blivit mer synlig i internationella organ, vilket kommer att ge nytta i det internationella arbetet.

Under det svenska ordförandeskapet skötte Transportstyrelsen EU-koordineringen av IMO-möten. Det inkluderar arbete med att utarbeta och enas om EU-gemensamma ståndpunkter, framföra ståndpunkterna för EU:s räkning vid mötena i IMO samt förankra och förhandla ståndpunkterna i bilaterala kontakter. Totalt koordinerades tio IMO-möten under det svenska ordförandeskapet. Transportstyrelsen har också koordinerat EU:s arbete under två rådssessioner inom ICAO.

3.3.2 Luffart

Tabell 24. Kostnader för regelgivning inom luftfartsområdet 2021–2023

Total kostnad (tusen kronor)		
2021	2022	2023
101 761	106 858	111 189

Den ordinarie regelgivningen har utförts i samma omfattning som tidigare år, men det svenska ordförandeskapet i EU har medfört att resekostnaderna har ökat jämfört med tidigare år. Transportstyrelsen deltog i möten på plats.

3.3.3 Sjöfart

Tabell 25. Kostnader för regelgivning inom sjöfartsområdet 2021–2023

Total kostnad (tusen kronor)		
2021	2022	2023
80 631	85 029	90 674

Den ordinarie regelgivningen har utförts i samma omfattning som tidigare år. Det svenska ordförandeskapet i EU har inneburit att resekostnaderna har ökat. Kostnaderna har också ökat på grund av satsningar på särskilda aktiviteter. Bland annat handlar det om ett externfinansierat forskningsprojekt om utsläpp av fartygens avloppsvatten från kök, dusch och tvätt, så kallat grävatten.

Sverige invalt i IMO:s råd

Sverige har blivit invalt i IMO:s råd och kommer således att ingå i organisationens högsta verkställande organ även under 2024 och 2025. Som rådsmedlem kan Sverige påverka hur IMO styrs, dess budget och strategiska inriktning.

Handlingsplan mot brister i det svenska hamnskyddet

Europeiska kommissionen har inlett ett formellt överträdelseärende mot Sverige med anledning av brister i implementeringen av regelverket för hamn- och sjöfartsskydd. Kommissionen anser att det inte kan påvisas att det svenska systemet säkerställer en adekvat och regelbunden övervakning av hamnskyddet i Sverige. Regeringen företräder Sverige i överträdelseärenden med bistånd från Transportstyrelsen.

Myndigheten har arbetat fram en handlingsplan med åtgärder för att lösa de brister som framkommit och som föranlett överträdelseärendet. De åtgärder som presenteras i planen genererar lag- och förordningsändringar och förväntas ta tre till fem år att implementera, eftersom det bland annat finns behov av godkännande av hamnområde (geografiskt område) och utökad arbete med skyddsutredningar och skyddsplaner. Planen kräver ett ändrat arbetssätt för Transportstyrelsen, både i omfattning och utförande. Även hamnarna får ett mer omfattande förfarande vid ansökan om tillstånd och om förlängning av tillstånd.

3.3.4 Spårtrafik

Tabell 26. Kostnader för regelgivning inom spårtrafikområdet 2021–2023

Total kostnad (tusen kronor)		
2021	2022	2023
55 157	45 581	45 083

Kostnaderna för regelgivning var på samma nivå som 2022. Under 2021 genomfördes vintertester för kompositbromsblock som påverkade kostnaderna. Motsvarande kostnader fanns inte under 2022 och 2023. De senaste åren har kostnaden för regelgivning minskat med anledning av att det fjärde järnvägspaketet har införts.

Förslag för att öka kapaciteten på de europeiska järnvägsnäten

Europeiska kommissionen presenterade 2023 ett förslag till en ny förordning om användning av järnvägsinfrastrukturkapacitet.

Transportstyrelsen har bistått Regeringskansliet med underlag och deltagit i rådsförhandlingar.

Förslaget syftar till att öka kapaciteten på de europeiska järnvägsnäten och underlätta för gränsöverskridande trafik. Syftet är ökad samordning i hela järnvägssystemet, vilket uppnås genom förbättrade processer för kapacitetstilldelning och trafikledning.

Sverige välkomnade i huvudsak förslaget och instämde i kommissionens bedömning: att ett harmoniserat och direkt tillämpligt regelverk för användningen av infrastrukturkapacitet kan bidra till en effektivare förvaltning.

Ytterligare harmonisering av järnvägen i Europa

Kommissionen har antagit det så kallade TSD-paketet, som innebär förändringar i de flesta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet i syfte att ytterligare harmonisera järnvägen i Europa. Sena ändringar i förslaget uppmärksammades av Transportstyrelsen och Sverige har i sitt arbete med de olika specifikationerna fått stort gehör för de ståndpunkter som tagits fram. Bland annat förlängdes ett antal svenska tidsbegränsade

undantag för järnvägsfordon som annars skulle ha påverkat säkerhet och rörlighet för järnvägsfordon i Sverige och genererat kostnader för branschen. Även ett förslag om ett befintligt svenskt specialfall för tågdetekteringssystem kunde förhandlas bort. Förslaget skulle ha lett till stora ombyggnationer och därmed kostnader för svensk järnvägsinfrastruktur.

3.3.5 Vägtrafik

Tabell 27. Kostnader för regelgivning inom vägtrafikområdet 2021–2023

Total kostnad (tusen kronor)		
2021	2022	2023
119 427	135 529	126 151

Kostnaderna för regelgivning var lägre än 2022 med anledning av periodvis lägre bemanning på grund av svårigheter att rekrytera personal med rätt kompetens. Resekostnaderna var ändå högre, delvis beroende på EU-ordförandeskapet.

Säkrare och lättare rapportering för utbildning av yrkesförare

Nya och ändrade föreskrifter inom området yrkesförarkompetens trädde i kraft under 2023. Branschen har länge efterfrågat elektronisk rapportering från utbildningsanordnare om vilka deltagare som genomfört en delkurs. Tack vare de nya och ändrade föreskrifterna har den tidigare pappershanteringen hos utbildare och förare ersatts av digital och central hantering. Föreskrifterna innebar också en ny möjlighet för kunniga personer att snabbare bli lärare vid fortbildningar i yrkesförarkompetens. Bristen på nya lärare har påtalats av branschen under många år.

Fortsatt implementering av mobilitetspaketet

Implementeringen av det så kallade mobilitetspaketet ska pågå under åren 2020–2026. Syftet med ändringarna är att ha tydliga regler som är möjliga att tillsyna. De ska bidra till en sund transportmarknad, ökad trafiksäkerhet och förbättrade arbetsvillkor för förare, samtidigt som de bidrar till ökad harmonisering i tillämpningen inom EU.

It-projektet för implementeringen driftsatte under 2023 flera ändringar i systemen för riskvärdering, tillsyn och informationsutbyte mellan medlemsstaterna.

Förslag till nytt körkortsdirektiv är under förhandling

Europeiska kommissionens förslag på nytt körkortsdirektiv har förhandlats och ministerrådet har beslutat om allmän inriktning. Nu inväntas parlamentets förslag på ändringar. Flera krav kvarstår och nya förslag har introducerats där gemenskapslagstiftning saknas, till exempel om digitala

körkort och obligatoriska hälsokontroller vid utfärdande och förnyelse av körkort.

Transportstyrelsen har bistått regeringen och rådets svenska representation med expertstöd i förhandlingsarbetet och deltog under 2023 i flera möten i rådsarbetsgruppen. Sverige har framfört flera synpunkter, däribland vikten av att främja ny teknik såsom digitala körkort och teknik för säkrare och miljövänligare fordon. Beslut om nytt direktiv förväntas tidigast under 2024.

Data och uppkoppling för bättre nyttjande av transportsystemet

Transportstyrelsen deltog under 2023 i arbeten med flera EU-initiativ som syftar till att data och uppkoppling ska bidra till att transportsystemet nyttjas på ett bättre sätt. Revideringen av ITS-direktivet (intelligenta transportsystem) förhandlades under det svenska EU-ordförandeskapet och antogs. Där ställs bland annat nya krav på medlemsstaterna att säkerställa tillgång till vissa väg-, trafik- och resedata som anses särskilt viktiga.

Transportstyrelsen har tagit fram ett underlag med anledning av nya EU-regler om data för realtidstjänster för trafikinformation. Tidigare regler ställde krav på data främst från den statliga väghållaren. Nu har krav lagts till för bland annat data om tillträdesrestriktioner i städer, laddplatser och vägavgifter.

Principer för en säker introduktion av automatiserade fordon

Inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE) har en vägledning för funktionella krav samt valideringsmetoder för automatiserade fordon tagits fram. En expertgrupp⁴ har haft i uppdrag att utveckla gemensamma regler för automatiserade fordon. Det har visat sig vara svårt att få samtliga länder att enas, och därför har gruppen i stället fokuserat på att komma överens om principer för en säker introduktion av automatiserade fordon. Dessa principer kommer att bidra till en harmonisering av reglerna och därefter kan de länder som så önskar välja att ta fram en mer bindande lagstiftning. Sverige agerade under 2023 vice ordförande och delade ordförandeskapet med Frankrike i expertgruppen. Transportstyrelsen deltar både i arbetsgruppen och i expertgruppen.

Nya regler underlättar vid transport av bred eller lång odelbar last

Transportstyrelsen beslutade nya regler för färd med bred odelbar last (upp till 3,5 meter) och färd med lång odelbar last (upp till 30,0 meter). Syftet var att underlätta för transportörer genom att förenkla och förtydliga reglerna

⁴ Group of Experts on drafting a new legal instrument on the use of automated vehicles in traffic.

och samtidigt harmonisera reglerna för utmärkning av last (skyltar och lyktor) mot övriga medlemsstater.

De nya reglerna innebär att odelbar last hanteras lika oavsett vad lasten består av, och transporter kräver inte längre dispens från väghållare. Reglerna för utmärkning av last är tydligare, vilket underlättar för transportörer och gör det enklare för medtrafikanter att uppmärksamma transporter i trafiken. För att övergången ska bli smidig får tidigare regler för utmärkning av last användas till och med den 31 juli 2025. De nya reglerna, som länge efterfrågats av branschen, förväntas bidra till ökad trafiksäkerhet och framkomlighet. Att möjliggöra dessa transporter bidrar även till färre transporter på vägarna och därmed mindre utsläpp.

Mindre utsläpp när långa fordonskombinationer möjliggörs

Trafikverket och de kommunala väghållarna får från och med 2023 föreskriva om vilka vägar fordonståg som är längre än 25,25 men max 35,5 meter får framföras på. Transportstyrelsen har beslutat om föreskrifter om nya krav på utrustning och konstruktion som ska gälla för att få köra dessa fordonskombinationer. De nya kraven förväntas ha en positiv påverkan på trafiksäkerheten och framkomligheten. Nyttan av att regeringen tillåter långa fordonskombinationer är färre transporter på vägarna och mindre utsläpp.

Gemensamma bestämmelser för parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning

Transportstyrelsen har bistått Regeringskansliet och samarbetat med Myndigheten för delaktighet i deras arbete med konsekvensanalys av förslaget. Förhandlingar om EU-gemensamma parkeringstillstånd pågår som en del i ett större arbete som även omfattar ett nytt EU-intyg om funktionsnedsättning. Syftet med tillstånden är att se till att personer med funktionsnedsättning kan använda särskilda parkeringsplatser inom EU och på så vis öka möjligheterna till intern rörlighet.

Internationell och nationell regelutveckling

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

Exempel på föreskriftsarbeten som har nedprioriterats på grund av bland annat regeringsuppdrag är regler om rallybilar, lastsäkring och uppgifter i vägtrafikregistret. Andra föreskriftsarbeten som har fått skjutas upp gäller behörigheter, användning av bilbälte och medicinska krav vid epilepsi.

Möjligheten att delta i internationellt regelutvecklingsarbete är varierande. En orsak till nedprioritering är regeringsuppdrag som leder till resursbrist avseende både pengar och personal.

3.4 Tillståndsprovning

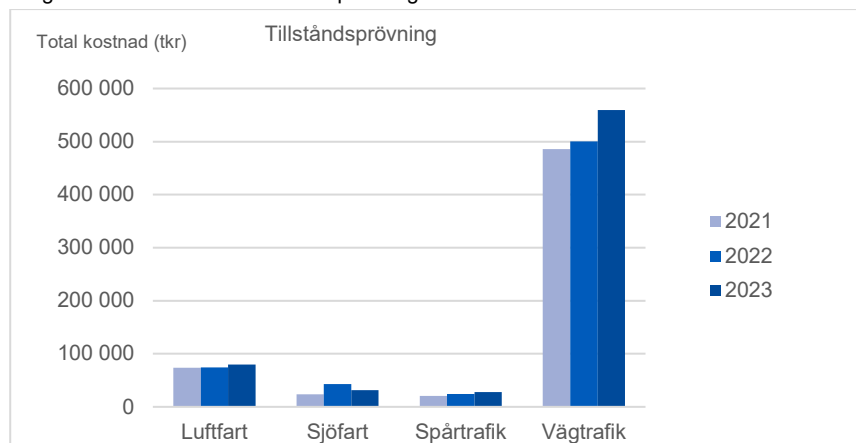
Tillståndsprovningen innebär att Transportstyrelsen kontrollerar och bedömer om organisationer eller personer har förutsättningar att utöva verksamhet enligt uppställda krav. Provningsen är även inriktad på exempelvis fordon, anläggningar och tekniska komponenter. De personliga tillstånden säkerställer att den som är verksam inom de olika trafikslagen har nödvändig kompetens, både vad det gäller praktisk kunskap och teori.

Provningsen ska innebära en avvägning mellan målen om tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa.

Transportstyrelsen ska tillämpa enhetliga definitioner, angreppssätt och principer för tillståndsprovning.

3.4.1 Trafikslagsövergripande

Diagram 2. Kostnader för tillståndsprovning 2021–2023



Kostnaderna för tillståndsprovning uppgick 2023 till 698 miljoner kronor, vilket är 9 procent mer än föregående år. Tillståndsprovning utgjorde 22 procent av den totala verksamhetskostnaden. 80 procent av kostnaden för tillståndsprovning fanns inom vägtrafik. Kostnadsutvecklingen redovisas under respektive trafikslag.

3.4.2 Luftfart

Tabell 28. Kostnader för tillståndsprovning inom luftfartsområdet 2021–2023

Total kostnad (tusen kronor)		
2021	2022	2023
73 685	74 595	79 710

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

Kostnaderna för tillståndsprovning inom luftfarten har ökat jämfört med tidigare år. Det främsta skälet till kostnadsökningen är it-utveckling. Digitalisering av handläggning av registerkontroller, teoriprov och prov för kontrollanter har varit i fokus för it-utvecklingen. Övrig tillståndsprovning för luftfart ligger på samma nivå som tidigare år.

Tabell 29. Utveckling för ärendeslag med stort antal ärenden inom luftfartsområdet 2021–2023

Ärendeslag	Antal fattade beslut ¹			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Personliga certifikat	10 211	9 904	10 769	13 146	15 245	14 022	1 287	1 539	1 302
Varav: Kvinnor	880	820	882						
Män	8 627	8 417	9 255						
Registerkontroll²	7 878	10 963	12 051	9 559	9 543	12 129	1 213	870	1 006
Varav: Kvinnor	2 542	4 184	4 535						
Män	5 320	6 758	7 499						
Drönarkort	36 433	12 916	8 034	5 569	6 365	6 540	153	493	814
Varav: Kvinnor	2 746	1 322	949						
Män	33 687	11 591	7 085						
Registrering av drönaroperatör	-	9 305	5 506	-	6 886	7 754	-	740	1 408
Varav: Kvinnor		598	335						
Män		8 222	4 770						

¹ För ett mindre antal ärenden kan Transportstyrelsen inte ange uppgift om kön, eftersom utländska medborgare saknar svenskt personnummer och samordningsnummer. Registrering av drönaroperatör kan även avse organisationer.

² I kostnaden för registerkontroll ingår även avanmälningar. Avanmälningarna ingår inte i antalet fattade beslut.

³ Ny verksamhet från och med 2022.

De flesta flygcertifikatinnehavare är män

2023 ökade antalet ärenden med närmare 9 procent jämfört med 2022.

Under året gjordes det en punktinsats då 500 segelflygplanscertifikat byttes ut för att uppfylla ett nytt EU-regelverk.

När det gäller fördelning av antal ärenden efter kön, står kvinnor för drygt 8 procent av det totala antalet, medan män står för 86 procent. Resterande 6 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. 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

behörigheter bidrar till en ökad mängd ärenden, eftersom giltigheten för behörigheterna behöver underhållas.

Målet för handläggningstid för registerkontroller har nåtts

Antalet genomförda registerkontroller för luftfartsskydd var 2023 tillbaka på samma nivåer som före pandemin. För att korta handläggningstiderna förstärkte Transportstyrelsen bemanningen under våren genom omprioriteringar, kortare telefontider och övertidsuttag. Transportstyrelsens åtgärder innebär att handläggningstiden inte ökade utan kunde hållas inom det egna målet som var 3–4 veckor inklusive Säkerhetspolisens del av handläggningen.

Det är fortsatt fler män än kvinnor som registerkontrolleras. En förklaring kan vara att de som prövas många gånger är kopplade till branscher som är mansdominerade. Andelen kvinnor som registerkontrollerades under året utgör även i år 38 procent av kollektivet.

Fortsatt minskning av antalet registrerade drönarkort

Antalet personer som registrerat sig för drönarkort är fortfarande långt mindre än förväntningarna innan de nya gemensamma EU-reglerna började gälla. Den målgruppsundersökning som genomfördes innan reglerna trädde i kraft visade att det skulle vara cirka 300 000 drönaranvändare som regelverket är tillämpligt för.

När det gäller fördelning av antal ärenden efter kön, står kvinnor för knappt 12 procent av det totala antalet, medan män står för 88 procent. Det finns inga tillgängliga data på kön när det gäller ägarskap av drönare, men ett rimligt antagande är att det är den som äger en drönare som ansöker om drönarkort. Skillnaden i antalet ärenden mellan könen beror därför antagligen på att fler män än kvinnor äger en drönare.

Stor minskning av antalet registreringar av drönaroperatör

Antalet registreringar av drönaroperatör har minskat. Ett stort antal registreringar skedde i början efter att kraven på registrering infördes 2022, och de nytillkommande registrerar sig löpande men utgör ett mindre antal jämfört med de som fanns från början.

Prövning av nya svenska flygbolag

Under 2023 slutfördes arbetet med tillståndsprövning av de ansökningar om nya flygbolag som kom in efter pandemin. Tillväxten av nya svenska bolag har stor bredd i typer av verksamheter. De fyra nya omfattar reguljär linjefart och charterflyg med större luftfartyg, affärsflyg samt mindre regionalflyg.

Att genomföra en tillståndsprövning av ett nytt kommersiellt bolag är ett omfattande arbete. För att uppnå det behov av service och tillgänglighet som

krävs har Transportstyrelsen omfördelat personal från tillsyns- och regelarbete.

3.4.3 Sjöfart

Tabell 30. Kostnader för tillståndsprovning inom sjöfartsområdet 2021–2023

Total kostnad (tusen kronor)		
2021	2022	2023
23 480	42 650	31 341

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

Kostnaderna har minskat jämfört med föregående år på grund av att antalet utfärdade förarbevis för vattenskoter har minskat. Möjligheten att ansöka om förarbevis för vattenskoter utan krav på ny utbildning har upphört och därför har mängden utfärdade förarbevis minskat. Även kostnaderna för lotsdispenser och avskrivningskostnader för it-utveckling har minskat.

Behörigheter, certifikat och förarbevis inom sjöfart

Tabell 31. Utveckling för ärendeslag med stort antal ärenden inom sjöfartsområdet 2021–2023

Ärendeslag	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Behörigheter och certifikat	16 712	11 023	10 255	13 532	14 016	9 580	810	1 272	934
Varav: Kvinnor	1 604	1 899	1 927						
Män	15 108	9 124	8 328						
Förarbevis vattenskoter¹	7 999	102 323	42 628	956	14 501	10 748	120	142	252
Varav: Kvinnor	1 261	20 687	9 518						
Män	6 738	81 636	33 110						

¹ I antal fattade beslut ingår även beslut för ansökan om ”plastkort vattenskoter”.

Totalt har Transportstyrelsen hanterat 10 255 personliga behörighets- och certifikatsärenden för sjömän sysselsatta i yrkessjöfarten. Volymen är mindre än föregående år, men ligger på den nivå som var förväntad. Att föregående års siffra var högre beror på att många sjömän förnyat eller fått sina tillstånd vid en viss tidpunkt när till exempel nya regler börjat gälla. Eftersom tillstånden sedan är giltiga i fem år, uppstår en naturlig variation över en femårscykel.

Under 2022 blev det obligatoriskt att inneha ett förarbevis för att få framföra vattenskoter. De övergångsregler som gällde fram till och med den 30 april 2023 innebar att den som hade andra behörigheter på sjön utfärdade före den 1 maj 2022 kunde ansöka om förarbevis för vattenskoter direkt, det vill

säga utan krav på att gå någon ny utbildning. Nu när övergångsreglerna upphört att gälla är det endast möjligt att ansökan om förarbevis mot bakgrund av en genomgången vattenskoterutbildning. Antalet ansökningar var långt över det förväntade under både 2022 och 2023. Andelen kvinnor som ansökte och fick vattenskoterförarbevis ökade något och låg 2023 på närmare 22 procent, jämfört med cirka 20 procent för 2022. Myndigheten har också hanterat återkallelseärenden och de flesta rör hastighetsöverträdelser, men det har också varit ett antal fall av sjöfylleri.

Färre avslag av ärenden om personliga tillstånd inom sjöfarten

Tabell 32. Genomsnittliga handläggningstider, behov av kompletteringar, andel beslut om avslag och antal ärenden på området behörigheter och certifikat där mätningar utförs 2021–2023

Ärendetyp	Handläggningstider (dagar)			Behov av kompletteringar (%)			Andel beslut om avslag (%)			Antal ärenden		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Personliga tillstånd – behörigheter	3,7	4,3	3,3	10,9	17,8	16,6	0,2	4,1	3,3	5 216	2 610	2 968
Personliga tillstånd – certifikat	3,7	2,3	2,2	3,7	4,4	4,7	0,1	0,5	0,2	9 271	6 111	5 200

Andelen beslut som avslogs minskade, både när det gäller behörigheter och certifikat. En vanlig orsak till att ett ärende avslås är att den sökande inte har kunskap om de krav som gäller för det specifika behörighetsbeviset eller certifikatet. Orsaken till minskningen kan vara att informationen på Transportstyrelsens webbplats är tydligare och att e-tjänsterna förbättrats, vilket gör kravbilderna tydligare.

Andelen behörighetsärenden som behövt kompletteras har minskat med drygt 1 procentenhet jämfört med 2022. Samtidigt har andelen certifikatsärenden som behövt kompletteras ökat med 0,3 procentenheter.

Komplexiteten i många av behörighetsärendena innebär att det krävs fler kompletteringar och också att fler ärenden avslås inom den gruppen jämfört med certifikatsärenden. Till det kommer att lagstiftningen för behörigheter i vissa delar tillåter likvärdighetsbedömning, som är svår att exemplifiera fullt ut för dem som ansöker.

3.4.4 Spårtrafik

Tabell 33. Kostnader för tillståndsprövning inom spårtrafiksområdet 2021–2023

Total kostnad (tusen kronor)		
2021	2022	2023
20 489	24 102	27 677

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

Den totala kostnaden för verksamheten är högre än 2022. Det beror främst på fler ärenden, verksamhetsutveckling och upplärning av ny personal.

3.4.5 Vägtrafik

Tabell 34. Kostnader för tillståndsprövning inom vägtrafiken 2021–2023

Total kostnad (tusen kronor)		
2021	2022	2023
486 021	500 483	559 255

Kostnadsökningen 2023 berodde till största delen på ökade utfärdandevolymer av körkort och därmed ökade kostnader för råkort och porto. Posten började också ta betalt för den avisering som sker vid ett körkortsutlämnande, något som tidigare var kostnadsfritt. Genom satsningen på att minska ärendebalanserna för körkortsingripanden och medicinska bevakningsvillkor ökade personalkostnaderna. Även kostnaderna för it ökade. Dessutom bidrog ökade ansökningar inom taxi och den ökade ärendemängden inom typgodkännandeverksamheten till ökade kostnader.

Ökat antal ansökningar inom taxi

Antalet inkomna ansökningar om taxiförarlegitimation och taxitrafiktillstånd var betydligt större jämfört med tidigare år. En orsak kan vara ett försämrat läge på arbetsmarknaden och att arbeten inom taxiverksamheten ofta ses som en möjlighet till inträde på arbetsmarknaden. Personalen för tillsyn har utökats och under upplärningen fick de påbörja sin kompetensutveckling med just tillståndsprövning. Därför har det ökade inflödet kunnat hanteras utan att ärendekön har växt. Att det finns flera godkända förare gör att företagen lättare kan rekrytera personal, vilket bidrar till en långsiktigare och hållbarare transportförsörjning.

Utöver det stora antalet tillståndsansökningar så har även en stor mängd återkallelser av taxiförarlegitimationer hanterats. Det är en effekt av den nya årliga tillsynsavgiften för innehavare av taxiförarlegitimationer som infördes 2023 och omfattade cirka 95 000 innehavare. Det medförde att antalet återkallade taxiförarlegitimationer på egen begäran ökade från 250 år 2020 till 20 000 under 2022–2023.

Komplexiteten ökar inom försöksverksamheten med automatiserade fordon. Transportstyrelsen har lagt tid på att strukturera och effektivisera tillståndsverksamheten för automatiserade fordon. Branschen har ställt sig positiv till de kompletterade upplysningarna för ansökan om tillstånd som publicerats på externwebben. Det pågår dialog med branschen om hur de vägledande dokumenten kan bli ännu bättre.

Ansökningarna är komplexare i och med teknikutvecklingen och tar längre tid. Flera tillståndshavare vill flytta ut föraren från fordonet och övervaka på distans. Det ställer höga krav på det automatiserade systemets säkerhet och tillförlitlighet, som ju är ett komplext och oprövat område.

Transportstyrelsen har öppnat upp för att anlita externa oberoende granskare och det ser branschen som ett positivt steg till att möjliggöra försök med förare utanför fordonen. Ett Drive Sweden-projekt pågår också tillsammans med branschen och andra myndigheter, där syftet är att undersöka utformningen av en oberoende granskning.

Ärenden för körkort och förarbevis inom vägtrafik

Tabell 35. Utveckling för ärendeslag med stort antal ärenden inom vägtrafikområdet 2021–2023

Ärendeslag	Antal fattade beslut ¹			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Körkortstillstånd	314 514	274 314	285 218	72 031	66 153	68 248	229	241	239
Varav: Kvinnor	138 167	116 197	119 396						
Män	176 346	158 117	165 822						
Körkortstillstånd efter återkallelse	18 481	16 621	17 737	18 814	22 326	22 884	1 018	1 343	1 290
Varav: Kvinnor	3 077	2 679	2 841						
Män	15 404	13 942	14 896						
Förlängning av högre behörighet	90 137	105 747	81 567	22 432	27 714	19 185	249	262	235
Varav: Kvinnor	7 297	8 392	7 474						
Män	82 840	97 355	74 093						
Ingripanden	88 068	79 592	77 571	105 804	103 791	111 558	1 201	1 304	1 438
Varav: Kvinnor	16 225	14 554	14 266						
Män	70 736	63 916	63 092						
Utbyte/förnyelse av utländskt körkort	12 930	14 089	14 560	8 216	8 641	9 778	635	613	672
Varav: Kvinnor	5 247	5 606	5 875						
Män	7 680	8 482	8 685						
Godkännande handledare	302 878	267 755	280 525	22 567	22 922	22 573	75	86	80
Varav: Kvinnor	103 725	93 918	99 219						
Män	199 153	173 836	181 306						

Ärendeslag	Antal fattade beslut ¹			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Medicinska bevakningsvillkor²	38 957	22 644	41 275	40 004	28 483	41 229	1 027	1 258	999
Varav: <i>Kvinnor</i>	9 957	4 933	9 749						
<i>Män</i>	28 999	17 709	31 526						
Utfärdande och förnyelse av körkort och förarbevis³	874 588	992 163	1 055 761	119 068	134 096	165 265	136	135	157

¹ För ett mindre antal ärenden kan Transportstyrelsen inte ange uppgift om kön, eftersom utländska medborgare saknar svenskt personnummer och samordningsnummer.

² Ärendeslaget har tidigare benämnts Körkortsverksamhet – villkor.

³ Uppgift om kön saknas.

Antalet fattade beslut i körkortsärenden 2023 var något större än 2022. Under 2023 lades mer personalresurser på handläggning av medicinska bevakningsvillkor och detta ärendeslag står för den största delen av ökningen av fattade beslut. Under 2021 och 2022 var det stora volymer av förlängningsärenden att hantera på grund av att många behövde förnya sina högre körkortsbehörigheter. Det medförde att dessa ärenden prioriterades före medicinska bevakningsvillkor och att ärendebalanser då uppstod.

Ärendevolymer för körkortstillstånd och handledarskap har också ökat. Den enskilt mest troliga förklaringen till ökningen är att antalet personer i årskullarna 16–21 år var betydligt större än 2022. Även antalet förnyade körkort ökade under 2023, eftersom det var många körkortsbehörigheter som hade sina förfalldatum då. 2023–2025 är högvolymår i den så kallade ”körkortspuckeln”, då fler körkort ska förnyas.

Fortsatt stora ärendebalanser

Ökade inflödesvolymer och personalvakanser har orsakat att det under de senaste åren uppstått stora ärendebalanser för ärenden där ett körkortsingripande ska handläggas och för handläggningen av medicinska bevakningsärenden. 2023 skedde nyrekryteringar och medarbetare arbetade även övertid. Det har inneburit att balanserna slutat öka för att sakta börja minska men de är fortfarande på alltför höga nivåer.

Körkort för personbil och tung trafik

Tabell 36. Giltiga körkort 2021–2023

	Antal			Andel		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Giltiga körkort	6 817 278	6 892 946	6 947 279			
<i>Kvinnor</i>	3 234 789	3 273 334	3 299 244	47 %	47 %	47 %
<i>Män</i>	3 582 489	3 619 612	3 648 035	53 %	53 %	53 %

	Antal			Andel		
Varav personbil	6 184 426	6 285 171	6 339 223			
<i>Kvinnor</i>	3 125 543	3 160 424	3 183 236	51 %	50 %	50 %
<i>Män</i>	3 058 864	3 124 747	3 155 987	49 %	50 %	50 %
Varav tung trafik¹	490 713	457 820	454 126			
<i>Kvinnor</i>	46 311	44 951	46 354	9 %	10 %	10 %
<i>Män</i>	444 402	412 869	407 772	91 %	90 %	90 %

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

Minskningen av antalet körkort med högre förarbehörigheter fortsatte under 2023. En trolig orsak är att många äldre skulle förnya sina behörigheter under 2021 och 2022. De flesta av dem hade 10 års giltighet och ansåg sig med ålderns rätt inte längre ha något behov av att förlänga sina behörigheter för tung trafik. En annan orsak var att man fick förlängd tid på sig för att förlänga sina behörigheter under pandemin, men att den möjligheten upphörde under 2022.

Kvinnors andel av körkortsinnehav för personbil är något högre än för män. Däremot är andelen kvinnor med körkort för lastbil och buss liten. Andelen kvinnor som är yrkeschaufförer är historiskt sett liten, eftersom det är ett mansdominerat yrke. Under 2023 var det dock en liten ökning i antalet kvinnor med högre körkortsbehörigheter.

Happy hangups i telefonin

Tabell 37. Telefoni körkort 2021–2023

Mått/period	2021 ²	2022 ²	2023
Anrop per år	1 183 387	1 058 945	903 341
Besvarade per år	672 944	565 284	530 280
Besvarandegrad¹	57 %	53 %	59 %
Medelväntetid (min)	8.13	9.16	9.30
Antal sms	-	-	231 494
Happy hangups	-	-	52 852
Andel Happy hangups	-	-	10 %

¹ Antal besvarade samtal i förhållande till totalt inkomna anrop.

² En förändring i statistikrapporteringen gjordes under sommaren 2022 tillsammans med leverantören Telia, vilket har inneburit att telefonistatistiken tidigare har visat för stora anropsvolym, besvarade samtal samt visat en felaktig besvarandegrad. En uppskattning har gjorts av avvikelsernas storlek och den bedöms ligga mellan 3–7 procent i för höga anropsvolym och besvarade samtal. Besvarandegraden påverkas i mindre omfattning av felet. Statistiken är därför inte helt jämförbar mellan åren.

Under 2023 utökade myndigheten sms-tjänsten ”Fritt tal”, vilket innebär att ett sms-utskick går ut till kunden i samband med påringning. Sms:et innehåller information om hur kunden själv kan lösa sitt ärende. Detta har

lett till så kallade ”happy hangups”, det vill säga kunden lägger på nöjd utan att behöva prata med kundtjänst. Andelen ”happy hangups” för körkortskundtjänsten 2023 är 10 procent av totala antalet besvarade samtal.

3.5 Tillsyn

Tillsyn innebär kontroll av om en organisation eller person utövar verksamhet enligt krav i regelverken. Kontrollen innefattar även föremål, anläggningar, transportmedel och varor.

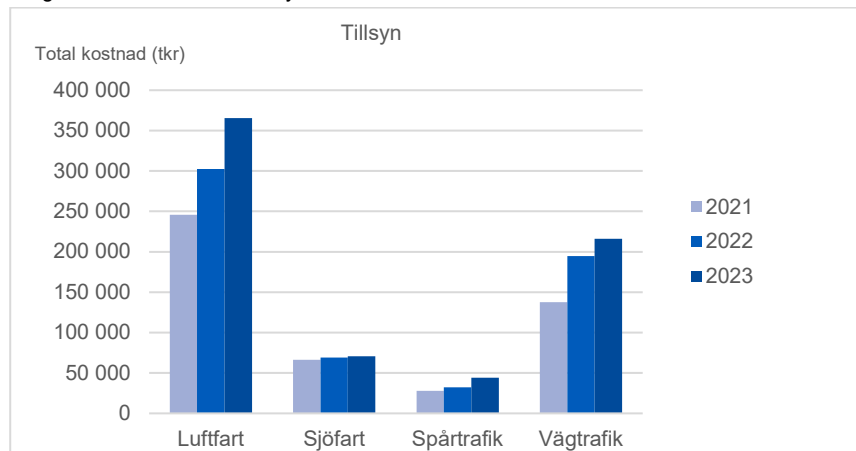
Transportstyrelsen ska utöva tillsyn där de största riskerna finns och där störst effekt kan åstadkommas. Tillsynen ska vara väl avvägd: effekterna ska vägas mot kostnaden för samhället i stort.

Informationen, kunskapen och erfarenheterna från tillsynsverksamheten i vid mening ska tas tillvara för att utveckla hela myndighetsutövningen.

Transportstyrelsen ska tillämpa enhetliga definitioner, angreppssätt och principer för tillsyn.

3.5.1 Trafikslagsövergripande

Diagram 3. Kostnader för tillsyn 2021–2023



Kostnaderna för tillsyn uppgick 2023 till 696 miljoner kronor, vilket är 16 procent mer än föregående år. Tillsyn utgjorde 22 procent av den totala verksamhetskostnaden. Drygt hälften av kostnaden för tillsyn fanns inom luftfart. Kostnadsutvecklingen redovisas under respektive trafikslag.

Övergripande analys

Transportstyrelsen har påbörjat ett arbete för att på en myndighetsövergripande nivå systematiskt analysera och prioritera tillsynsarbetet.⁵ Inom ramen för detta arbete har en modell för myndighetsövergripande analys och värdering tagits fram. Under oktober 2023 genomfördes en första undersökning med hjälp av den framtagna modellen och en enkät.

Syftet med undersökningen är att beskriva och analysera tillståndet i tillsynsverksamheten på myndighetsövergripande nivå samt lämna rekommendationer som kan bidra till att förbättra tillståndet för Transportstyrelsens tillsynsverksamhet. Den genomförda analysen är baserad på uppföljning och bedömning av tillsynsverksamheten i olika dimensioner med externt och internt perspektiv.

Resultaten visar att Transportstyrelsens tillsynsverksamhet överlag bedöms fungera på ett godtagbart sätt, även om det kan finnas utrymme för förbättringar. Tillsynsverksamheten bedöms bidra till förverkligande av de transportpolitiska målen inom samtliga tillsynsområden. På ett begränsat antal tillsynsområden finns det utmaningar att leva upp till de lagar, förordningar och andra regelverk som ställer krav på tillsynen. Detsamma gäller för de interna mål och krav för tillsynen som Transportstyrelsen upprättat. På ett begränsat antal tillsynsområden ser myndigheten också vissa utmaningar som avser förberedelse av tillsynsverksamheten för framtida krav eller behov.

Av totalt 92 tillsynsområden bedöms 9 ha utmaningar. 6 av dessa återfinns inom spårtrafik, 2 inom vägtrafik och 1 inom sjöfart. Orsakerna till detta utfall behöver analyseras djupare. Dessa analyser bör sedan ligga till grund för prioriteringar gällande utvecklings- och förbättringsarbete av tillsynen.

Utmaningar i arbetet inom säkerhetsskyddslagen (SSL) och informationssäkerhet för samhällsviktiga digitala tjänster (NIS)

Uppdelningen av tillsyn i olika samhällssektorer har gjorts utifrån antagandet att tillsynsmyndigheterna inom respektive sektor har särskild kompetens inom området eller sektorn. Transportsektorn är enligt Säkerhetspolisen en prioriterad samhällssektor vad gäller säkerhetsskydd.

Verksamhetsutövare som omfattas av NIS och SSL behöver inget tillstånd för att bedriva verksamhet men är anmälningsskyldiga. Processen för att kartlägga vilka verksamhetsutövare som omfattas blir därför svårare än för tillståndspliktig verksamhet. Trots fokus på informationsinsatser uppfattar inte verksamhetsutövare sin skyldighet att anmäla sig, och mognaden inom

⁵ Redovisning av Transportstyrelsens arbete med att stärka uppföljning, analys och prioritering av tillsynen på en myndighetsövergripande nivå, TSG 2023-8269.

sektorn är fortsatt generellt låg. Tillsynsuppdragen inom NIS och SSL präglas således även fortsatt av en mix av informations spridning, vägledning och händelsestyrd tillsyn. I egentlig mening inleddes tillsyner först under hösten 2023 när myndigheten var ute på inspektioner hos verksamhetsutövarna. Resurserna som tillfördes verksamheten under året gjorde detta steg möjligt att ta.

Att Transportstyrelsen sedan länge bedriver traditionell säkerhetstillsyn inom transportsektorn är en framgångsfaktor även för tillsynen av säkerhetsskyddet. Förutsättningarna för att genomföra uppdraget har stärkts i och med att en kärna av medarbetare nu finns och att utvecklingsfasen av processer och rutiner i stort sett är genomförd.

Ny vägledning för NIS

För att stötta samhällsviktiga leverantörer inom transportsektorn som omfattas av NIS-regleringen har Transportstyrelsen tagit fram en vägledning för hur kraven i föreskrifter och allmänna råd om säkerhetsåtgärder kan uppfyllas. I och med vägledningen finns de viktigaste pusselbitarna på plats för att kunna genomföra Transportstyrelsens uppdrag och underlätta för branschen att leva upp till säkerhetskraven.

Vägledningen är avsedd att användas av alla verksamheter inom transportsektorn som är leverantörer av samhällsviktiga tjänster. Den är utformad för att passa alla fyra transportslagen: luftfart, spårtrafik, sjöfart och vägtrafik. Den kan användas av berörda verksamheter för att påbörja eller vidareutveckla sitt informationssäkerhetsarbete.

3.5.2 Luftfart

Tabell 38. Kostnader för tillsyn inom luftfartsområdet 2021–2023

Total kostnad (tusen kronor)		
2021	2022 ¹	2023
245 891	302 592	365 656

¹ Undervägsverksamheten (en route) utgör 50 procent av de totala tillsynskostnaderna inom luftfarten för 2023 och huvuddelen av detta är medlemsavgift till Eurocontrol, 154 960 tkr.

Tillsynen riktar sig främst mot flygoperatörer, infrastrukturförvaltare och flygverkstäder.

Ordinarie tillsyn inom luftfarten var i nivå med tidigare år, men kostnaderna ökade. Den största orsaken var högre räntenivåer för utnyttjad kredit hos Riksgälden. Sveriges kostnader för medlemsavgiften till Eurocontrol var högre än tidigare år på grund av försämrad växelkurs. Jämfört med 2021 har medlemsavgiften ökat, eftersom tillfälliga lättnader som fanns på grund av pandemin har tagits bort och att Sveriges andel av medlemsavgiften ökade mellan 2021 och 2022.

Cybersäkerhet inom luftfarten

Det nya stora cyberregelverket inom EU (Part IS) beslutades under hösten 2023 och därefter har implementeringen påbörjats. Regelverket omfattar hela luftfarten och det är Transportstyrelsen som har tillsynsansvar. Inom ramen för implementeringen är Transportstyrelsen aktiva i det internationella arbetet och har en ordförandepost i en arbetsgrupp.

Tillsynsåtgärder ger förebyggande effekt

Under 2023 genomfördes ett antal tillsynsåtgärder mot privatflygare, vilket i vissa fall har lett till åtgärder mot piloter som brutit mot gällande regler. Det har i sin tur lett till en ökad medvetenhet i privatflygkretsar om att åtgärder kan ske mot den som bryter mot reglerna. Transportstyrelsen såg också att mer information om kommersiell verksamhet utan tillstånd kommer in till myndigheten. Som ett led i den riskbaserade tillsynen inleder Transportstyrelsen tillsynsåtgärder i de fall det anses befogat och det handlar om en pilot som medvetet eller av grov oaktsamhet inte har följt reglerna.

Genom att minska antalet händelser där piloter utsätter passagerare eller tredje man för avsevärda risker ökar flygsäkerheten. Exempel på sådana händelser är störande flygning, lågflygning, flygning med luftfartyg som inte är luftvärdiga och kommersiell flygtrafik utan tillstånd. Att ingen skadas eller omkommer är det övergripande målet, och när Transportstyrelsen agerar genom tillsynsåtgärder och åtgärder mot flygcertifikat och polisanmälan får åtgärderna en direkt förebyggande effekt. Med tillsynsarbetet bidrar Transportstyrelsen även till att marknaden blir rättvis, att de kommersiella operatörerna verkar under lika villkor och att de som saknar tillstånd inte har tillgång till marknaden.

Fortsatt fokus på tillsyn av fallskärmsverksamheten

Utbildning, seminarier och tillsynsutövning inom fallskärmsverksamheten fortsatte under 2023 att vara en prioriterad uppgift i syfte att minska antalet olyckor med dödlig utgång. Uppgiften har skett i samarbete med Svenska Fallskärmsförbundet. Transportstyrelsen har också utökat tillsynen av Svenska Fallskärmsförbundet och de lokala fallskärmsklubbarna.

Utbildningarna, informations- och tillsynsinsatser har bland annat bestått av

- utbildningsdagar som fallskärmsklubbarna har genomfört i samband med säsonsstart
- utbildning för licensierade hoppare kring massa och balans, lastinstruktioner och vilka konsekvenser förflyttning i flygplanet under flygning kan ge
- säkerhetsmöten med chefpiloter och chefsinstruktörer från alla Sveriges fallskärmsklubbar

- inledande och fortsatt säkerhetsutbildning för piloter
- fortbildning för fallskärmsinstruktörer inför säsongstart, där nya moment har införts i utbildningarna för instruktörer, hoppledare, hoppmästare och kursledare
- tillsyn av enskilda fallskärmsklubbars flygoperativa verksamhet
- en säkerhetskulturutredning av Fallskärmsförbundet har påbörjats.

Transportstyrelsen har även uppdaterat delegeringsavtalet med Svenska Fallskärmsförbundet med krav på en central flygchefsfunktion som ska stödja de lokala fallskärmsklubbarna med riskinventering och framtagning av checklistor med mera.

3.5.3 Sjöfart

Tabell 39. Kostnader för tillsyn inom sjöfartsområdet 2021–2023

Total kostnad (tusen kronor)		
2021	2022	2023
66 501	69 187	70 568

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

Kostnaderna var i nivå med föregående år. Insatserna för tillsyn av sjöfartsskydd i hamn ökade jämfört med föregående år.

Marco Polos grundstötning visade på behov av bemyndigande för nödhamn

Den 22 oktober gick den Cypernregistrerade passagerarfärjan Marco Polo på grund när den var på väg från Trelleborg till Karlshamn. Ingen person skadades i samband med grundstötningarna. Både olja och diesel läckte ut i havet och fartyget fick allvarliga skador. Fartyget bogserades, efter att ha lossat sin last i Karlshamn, till varv i Polen.

Arbetet på plats skedde i samverkan med bland annat Transportstyrelsen, Kustbevakningen, rederiets försäkringsbolag och bärgningsfirma. Vid den här typen av olyckor samverkar Transportstyrelsen och Kustbevakningen i en gemensam stab som leds av Kustbevakningen. Transportstyrelsen besitter fartygstekniska och fartygsoperativa kunskaper och är ansvarig myndighet i fråga om att fatta beslut som riktar sig mot fartyget. Transportstyrelsens inspektörer fanns på plats för att bistå med fartygsteknisk expertis i arbetet med att undvika oljeläckage och att se till att fartyget inte sjönk eller skadades ytterligare.

Arbetet med att ta till vara erfarenheter utifrån olyckan pågår. En direkt erfarenhet som dragits är att det inte finns bemyndigande för någon myndighet att förelägga (tvinga) en hamn att ta emot ett fartyg i nöd.

Antalet ny- och ombyggda samt inflaggning av fartyg i nationell trafik ökar

Antalet anmälningar till Transportstyrelsen om ny- och ombyggnation samt inflaggning av fartyg har ökat markant sedan pandemin. Många av anmälningarna innebär en komplicerad handläggning, eftersom man inom det nya funktionsbaserade regelverket valt att verifiera sina konstruktioner med säkerhetsbevisning i stället för användandet av etablerade konstruktionsnormer. Tillvägagångssättet innebär en komplexare granskning men ger utrymme för användning av ny teknik. Reglerna beskriver *vad* som ska uppnås i stället för *hur* det ska uppnås. Det medför att det ofta finns flera olika lösningar för att uppfylla en regel och tillåter därmed att man bygger genom andra lösningar än regelverk som ska verifieras genom en säkerhetsanalys. En ökad användning av batteridrift för framdrivning är särskilt märkbar. Ökningen av antalet ärenden innebär en ökad kostnad för Transportstyrelsen. Myndigheten arbetar för att den interna hanteringen ska bli effektivare genom att ändra arbetsätt och förbättra dialogen med branschen.

3.5.4 Spårtrafik

Tabell 40. Kostnader för tillsyn inom spårtrafikområdet 2021–2023

Total kostnad (tusen kronor)		
2021	2022	2023
27 958	32 412	44 212

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

Kostnaderna har ökat jämfört med föregående år. Kostnadsnivån var under 2023 som före införandet av det fjärde järnvägspaketet. Mer tid behövde läggas på regelgivning och nya rutiner under införandet, och tillsynen har återigen kunnat prioriteras i högre omfattning. Under 2023 prioriterades tillsyn dels inom säkerhet, dels inom marknadsområdet, till exempel Trafikverkets tågplanarbete.

Trafikverkets tågplan 2023 visar brister

Transportstyrelsen slutförde i februari 2023 en tillsyn mot Trafikverkets framtagande av tågplanen för 2023. Transportstyrelsen granskade om Trafikverket – i egenskap av infrastrukturförvaltare – levde upp till de lagkrav som ställs på planeringen av trafiken på järnvägen. 3 brister konstaterades i tillsynen, där Trafikverket inte levde upp till lagkraven:

- Skyldigheter gentemot sökande under planeringsfasen hade inte uppfyllts.

- Villkoren i järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) hade ändrats utan att en risk- och konsekvensanalys har genomförts.
- Tidsschemat i planeringsprocessen hade inte hållits.

Att tidsschemat i planeringsprocessen inte har hållits förenades med ett vite, som Trafikverket måste betala om inte problemen åtgärdas. Det är kopplat till tre olika tidpunkter i Trafikverkets arbete med att ta fram tågplanen för 2024. Vitet är på totalt 24 miljoner kronor, men varje tidpunkt är förenad med ett vite på 8 miljoner som faller ut oberoende av varandra.

Trafikverkets kapacitetstilldelningssystem visar brister

Transportstyrelsen genomförde tillsyn mot Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare. 7 brister upptäcktes och beslut fattades i januari 2024 att förelägga Trafikverket att bland annat redovisa på vilket sätt de planerar att åtgärda bristerna. Tillsynen avsåg kontroll av att införandet av ett nytt system för marknadsanpassad tilldelning av kapacitet genomförts enligt kraven på säkerhetsstyrningssystemet.

3.5.5 Vägtrafik

Tabell 41. Kostnader för tillsyn inom vägtrafikområdet 2021–2023

Total kostnad (tusen kronor)		
2021	2022	2023
137 499	194 687	216 058

Tillsyn inom vägtrafikområdet avser främst yrkestrafik, typgodkännande av fordon och komponenter, besiktningsföretag 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, Försvarmakten och Trafikverket.

Kostnadsökningen jämfört med föregående år beror främst på den personalförstärkning och kompetensutveckling som gjordes år 2022 inom yrkestrafikområdet. Förstärkningen har möjliggjort fler tillsyner, främst av organisationer med förordnade förarprövare och av besiktningsföretag.

Tabell 42. Utveckling för ärendeslag med stort antal ärenden inom vägtrafikområdet 2021–2023

Ärendeslag	Antal tillsyner			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Yrkestrafikföretag	16 978	26 622	27 008	45 066	69 728	78 029	2 654	2 619	2 889

Antalet tillsyner inom yrkestrafikföretag har fortsatt att öka. Kostnaderna har även påverkats av kompetensutveckling som är en följd av den personalförstärkning som gjorts.

Ökade medel har förbättrat tillsynen inom yrkestrafiken

Den personalförstärkning som Transportstyrelsen har kunnat genomföra tack vare ökade medel inom yrkestrafikområdet har stärkt myndighetens tillsyn. Antalet återkallade yrkestrafiktillstånd för gods, buss och taxi ökade 2023 med närmare 40 procent jämfört med tidigare år. Den stora ökningen av återkallelser visar att tillsynen genomförs mot rätt företag och att den har effekt ute på marknaden. Även Transportstyrelsens tillämpning av varningar inom taxiområdet har ökat. Varningar är en förebyggande åtgärd med syfte att bland annat öka trafiksäkerheten och de väntas ha en preventiv effekt på regelefterlevnaden.

Tillsynen inom kör- och vilotider har ökat med fler kontrollarbetsdagar och även det grova fusket har kunnat identifieras. Exempel är körning på annans kort, att förare tar ut kortet men fortsätter köra och att förare har fler än ett förarkort. Dessutom har användandet av möjligheten att sänka avgiften (enligt oskälighetsparagrafen) och möjligheten till begränsade kontroller ökat.

Flera myndigheter har tillsynsuppdrag inom yrkestrafikområdet och samarbetet har utvecklats, både i enskilda ärenden och inom särskilda verksamhetsområden. Ett exempel är arbetet med att ta fram tillsynsstrategier för vägarbetstid, utstationering och cabotage i enlighet med nya bestämmelser på EU-nivå. Efter ett nära samarbete med Polismyndigheten, Tullverket och Arbetsmiljöverket beslutades den sista strategin (för utstationering) 2023. Andra exempel är samverkan inom ramen för en samverkansgrupp för transportskydd och tillsyn samt kontroller som samordnas av Europeiska arbetsmyndigheten.

Ökade personalresurser har också möjliggjort kortare ledtider för hantering av överträdelser som upptäcks vid polisens vägkontroller. Därmed kan företagen vidta åtgärder snabbare och mer effektivt. På så sätt bidrar Transportstyrelsen till en ökad trafiksäkerhet, konkurrensneutralitet och bättre sociala villkor för förarna.

Tillsynen över yrkesförarkompetensutbildning utökas

Transportstyrelsen ansvarar för tillsyn över utbildningen i yrkesförarkompetens. 36 tillsyner har avslutats, varav 2 påvisade allvarliga brister som föranlett fortsatt utredning. Brister som inte åtgärdas eller är av allvarigare karaktär kan resultera i beslut om återkallelse. 4 sådana beslut har fattats. Den vanligaste bristen är att genomförd utbildning avviker från utbildningsplanen. Allvarliga brister förekommer också, där utbildningar rapporteras som genomförda och godkända trots att eleven inte deltagit eller enbart deltagit i vissa delar.

Tillsynskollektivet inom dessa utbildningar omfattar 333 företag med sammanlagt 581 tillstånd. Myndigheten har förstärkt tillsynen genom att fler

personer arbetar med tillsyn och kompetensen har breddats. Information gick ut till företagen som utövar yrkesförarkompetensutbildning om att tillsynen skulle intensifieras från och med hösten 2023. Tidigare har tillsynen främst varit reaktiv och styrts av inkomna klagomål och slagningar i egna system. Ett arbete pågår med att utveckla tillsynsprocessen i syfte att kunna arbeta mer proaktivt och på en bredare front. I det ingår att tillämpa ett riskbaserat urval för att rikta resurserna där behovet är som störst.

Åtgärder mot oegentligheter inom besiktningsbranschen

Systemtillsyner på temat oegentligheter har genomförts hos samtliga tillsynsobjekt inom besiktningsbranschen. Syftet var att få en bättre bild och större kännedom om hur företagen arbetar med att upptäcka och förebygga oegentligheter. Samarbetet med polisen har utvecklats och tillsynerna bedöms ha en förebyggande effekt på oegentligheter i branschen. Ett antal förundersökningar och domar har analyserats och det mynnade ut i att 38 fordon förelades om kontrollbesiktning, eftersom de antogs vara bristfälliga. Ett dokument med information har tagits fram som stöd för de fall då besiktningsorganen misstänker oegentligheter inom besiktningsverksamheten.

Marknadskontroll gällande avgaskrav är svårt att uppfylla

Sverige har genom Transportstyrelsen en skyldighet att genomföra marknadskontroll av fordon enligt EU-förordning 2018/858. I det ansvaret ingår att kontrollera att fordon som är registrerade i Sverige följer de avgaskrav som fordonet godkänts mot och att utsläppen i verklig användning inte är för höga. Brist på ekonomiska resurser medför att EU-kravet är svårt att uppfylla. Transportstyrelsen har på ett transparent sätt redovisat hur myndigheten hanterar reglerna i förordningen till Europeiska kommissionen som har påpekat att de tester som görs inte är helt i linje med kraven i förordningen. Kommissionen har hittills inte gjort något tydligt uttalande om att Sverige måste ändra sitt förfarande.

Marknadskontroll av hjullastare visar att miljökraven inte alltid uppfylls

En marknadskontroll riktad mot hjullastare från Kina som deklarerats för fri omsättning inom unionen har genomförts. Resultatet blev att 15 av 16 testade hjullastare nekades tillträde till den gemensamma marknaden redan när de befann sig i tullagret. Kontrollen genomfördes utifrån regelverket för avgaser från mobila maskiner som främjar en bättre miljö och en rättvisare konkurrens mellan företag. De företag som saluför hjullastare som uppfyller avgaskraven och är dyrare får ett betydligt mindre kundunderlag, när det på marknaden finns billigare hjullastare som inte uppfyller avgaskraven.

3.6 Registerhållning

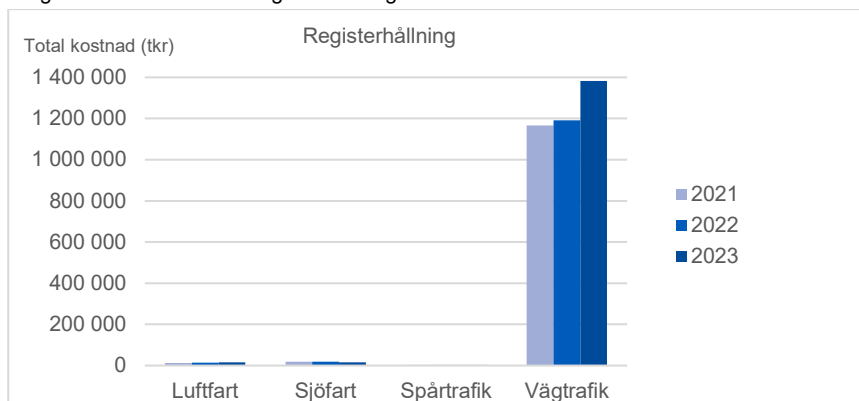
Registerhållningen omfattar register med uppgifter om framför allt fordon, förare och infrastrukturhållare. Transportstyrelsen ansvarar även för ett informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportssystemet. Syftet med registerhållningen varierar något mellan trafikslagen, men den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

Registren är nödvändiga för att Transportstyrelsen ska kunna tillhandahålla grundläggande information om transportsystemet. Informationen ska göras tillgänglig till låg kostnad så att samhället kan använda den effektivt.

Registerhållningen ska kännetecknas av hög effektivitet och driftsäkerhet.

3.6.1 Trafikslagsövergripande

Diagram 4. Kostnader för registerhållning 2021–2023



Kostnaderna för registerhållning uppgick 2023 till 1 416 miljoner kronor, vilket är 15 procent mer än föregående år. Registerhållning utgjorde 44 procent av den totala verksamhetskostnaden. 98 procent av kostnaden för registerhållning fanns inom vägtrafik. Kostnadsutvecklingen redovisas under respektive trafikslag.

3.6.2 Luftfart

Tabell 43. Kostnader för registerhållning inom luftfartsområdet 2021–2023

Total kostnad (tusen kronor)		
2021	2022	2023
12 502	13 863	15 293

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

Tabell 44. Registerförda luftfartyg 2021–2023

Antal registerförda luftfartyg		
2021	2022	2023
2 995	2 956	2 913

Antalet luftfartyg har fortsatt att minska ungefär lika mycket som de senaste två åren. Omsättningen av luftfartyg är kontinuerlig, vilket betyder att det registreras luftfartyg samtidigt som avregistreringar sker. Den vanligaste orsaken till minskningen är export. Det kan också vara avregistreringar till följd av att luftfartyg förolyckats, förstörts eller för att de inte längre är luftvärdiga och ägare väljer att avregistrera. Ungefär en tredjedel av avregistreringarna år 2023 var till följd av annat än export, vilket också hör samman med årets fokus att avsluta äldre pågående ärenden.

Att ett luftfartyg är registrerat betyder inte alltid att det fortfarande är luftvärdigt, och därför bör luftfartyg avregistreras om de inte avses bli luftvärdiga. Effekten av att antalet luftfartyg kontinuerligt minskar kan påverka möjligheterna för den civila beredskapen, eftersom det finns färre svenskregistrerade luftfartyg att fatta beslut om uttag för.

3.6.3 Sjöfart

Tabell 45. Kostnader för registerhållning inom sjöfartsområdet 2021–2023

Total kostnad (tusen kronor)		
2021	2022	2023
19 217	18 722	15 258

Kostnaderna för registerhållning för sjöfart är lägre jämfört med tidigare år. En stor anledning till det är att avskrivningskostnaderna för fartygsregistret har minskat.

Tabell 46. Registerförda fartyg 2021–2023

Antal registerförda fartyg		
2021	2022	2023
8 025	7 979	7 837

Ny lagstiftning som började gälla 2018 har medfört att uppgifterna i fartygsregistret successivt stämmer bättre överens med verkliga förhållanden. Därmed har kvaliteten och tillförlitligheten på registret ökat. Båtagare som inte avrapporterat egenkontroll har kontaktats av

Transportstyrelsen, vilket resulterat i att fartyg begärts avregistrerade. Det är en förklaring till minskningen av registerförda fartyg 2023.

3.6.4 Spårtrafik

Tabell 47. Kostnader för registerhållning inom spårtrafiksområdet 2021–2023

Total kostnad (tusen kronor)		
2021	2022	2023
2 647	2 916	3 449

Kostnaderna är i nivå med föregående år.

Tabell 48. Registerförda godkända fordon inom spårtrafik 2021–2023

Antal registerförda fordon		
2021	2022	2023
17 767	17 564	19 004

Transportstyrelsen har genomfört en migrering från ett nationellt fordonsregister (NVR) till ett europeiskt (EVR). Det är obligatoriskt för alla medlemsstater att lägga in sina fordon i det europeiska registret och syftet med registret är att främja rörligheten av järnvägsfordon i Europa. I EVR låg vid 2023 års utgång 16 079 svenska fordon. I NVR fanns 2 925 järnvägsfordon som var godkända och inte avställda och som enbart avses för trafik inom Sverige. Det nya europeiska registret innebär att alla användare behöver ansöka om behörighet för att kunna göra redigeringar. Den nya hanteringen har skapat ett antal frågor, vilket har mötts upp med information på externwebben, via informationsmöten och i direktkontakt med kunder.

3.6.5 Vägtrafik

Tabell 49. Kostnader för registerhållning inom vägtrafikområdet 2021–2023

Total kostnad (tusen kronor)		
2021	2022	2023
1 166 605	1 191 039	1 382 114

Vägtrafikregistret är det mest omfattande registret på Transportstyrelsen. Det är ett samlingsnamn för flera system som hanterar information och funktioner om fordon och förare. Registret är grunden för den uppboordsverksamhet 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 och kräva omfattande resurser.

Kostnadsmassan avseende registerhållning har ökat på grund av bland annat pris- och indexjustering inom myndighetens avtal. Det rör främst kostnader för banktjänster, tillverkning av registreringsskyltar och utskick. Ökningen beror också på utvecklingsuppdrag beträffande till exempel utvecklingen av nytt vägtrafikregistret som ökade i omfattning under 2023.

Fordon i trafik, samt avställda och avregistrerade

Tabell 50. Registerförda fordon inom vägtrafik 2021–2023

	Antal		
	2021	2022	2023
Registerförda fordon totalt	11 857 888	12 002 423	12 075 490
Avställda fordon	2 968 824	3 052 711	3 118 343
Ägda av kvinnor	362 657	368 176	370 767
Ägda av män	2 146 853	2 177 390	2 194 381
Ägda av juridisk person	464 521	507 145	553 195
Avregistrerade fordon¹	768 277	787 526	768 383
Ägda av kvinnor	37 115	36 911	34 080
Ägda av män	250 704	251 456	237 759
Ägda av juridisk person	480 447	499 140	496 528
Fordon i trafik²	8 120 787	8 162 186	8 188 764
Ägda av kvinnor	1 837 324	1 841 195	1 841 926
Ägda av män	4 881 933	4 873 152	4 872 328
Ägda av juridisk person	1 396 323	1 447 839	1 474 510
Antal genomförda ägarbyten under året	3 948 388	3 615 566	3 667 208
Antal genomförda avregistreringar av fordon	325 618	330 696	359 292
Antal fordon tagna i trafik första gången	470 607	445 149	438 478

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.

Antalet fordon i trafik ökar år för år, vilket delvis kan kopplas till befolkningsökningen. Det totala antalet nyregistrerade fordon var lägre 2023 än 2022. Det kan förklaras med det höga ränteläget och en allmän lågkonjunktur. Den svaga kronan medför en ökad export av fordon. Tillsammans innebär detta en ansträngd tillgång på begagnade personbilar, vilket har påverkat priset på begagnade fordon.

Av de personbilar som nyregistrerats under 2023 är drygt 174 000 rena elbilar eller laddhybrider. Det motsvarar 58 procent av alla nyregistrerade personbilar och är en stor ökning jämfört med tidigare år: andelen var 54 procent för 2022 och 43 procent för 2021.

Andelen ägarbyten som genomfördes under 2023 via auktoriserade bilhandlare eller någon av myndighetens digitala tjänster ligger på 82 procent jämfört med 80 procent för 2022, 79 procent för 2021 och 76 procent för 2020. Det visar på att trenden med en allmänt ökande användning av digitala tjänster håller i sig.

Fordonsskatt, trängselskatt och infrastrukturavgifter

Tabell 51. Utveckling av ärendeslag med stort antal ärenden inom uppbörd av skatter och infrastrukturavgifter 2021–2023

	Antal skattebeslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/antal (kronor)		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Fordonsskatt	9 674 689	9 703 030	9 576 086	100 723	108 905	129 589	10	11	14
Trängselskatt Stockholm	7 923 741	7 999 436	7 938 731	60 729	60 299	61 746	8	8	8
Trängselskatt Göteborg	5 604 049	5 922 191	5 977 022	88 136	90 952	94 950	16	15	16
Infrastrukturavgifter, Motala	845 664	884 822	875 888	2 563	2 961	3 568	3	3	4
Infrastrukturavgifter, Sundsvall	1 168 595	1 174 118	1 169 871	4 118	4 736	5 054	4	4	4
Infrastrukturavgifter, Skuru	-	-	333 133	-	-	2 488	-	-	7

De ökade kostnaderna för fordonsskatt beror huvudsakligen på ökade bankkostnader och ökade kostnader för förvaltning av it-lösningar.

Kostnadsökningen sammantaget för trängselskatter och infrastrukturavgifter uppgick till närmare nio miljoner kronor. Det beror främst på ökade kostnader för bank och betallosningar, men också på att Skurubron tillkom under 2023. Variationen mellan de olika tullområdena är kopplad till förändrade trafikflöden.

Mätning av förbrukning och utsläpp genom OBFCM

Förbrukningsmätare OBFCM (On-Board Fuel Consumption Meter) produktionsattes under 2023 och nu registreras data om yrkestrafik. Hittills har Transportstyrelsen fått in cirka 10 000 rapporter från besiktningsföretagen om framför allt taxifordon från och med den 1 januari 2021. Från och med den 1 januari 2024 rapporteras privata fordon från besiktningsbolagen. EU samlar in uppgifterna om förbrukning och utsläpp vid verklig körning i syfte att bland annat övervaka skillnaden mellan avlästa uppgifter från verklig körning och lämnade uppgifter från typgodkännandet.

Sms-tjänsten för fordonsuppgifter är nu avgiftsfri

Sedan slutet av mars är sms-tjänsten för att söka fordonsuppgifter avgiftsfri. Detta är en åtgärd för att komma i balans till följd av det överskott som uppstått och som Riksrevisionen påtalat. I direkt anslutning till driftsättningen sågs en ökning av trafik, men antalet sms-förfrågningar har nu stabiliserat sig.

Utfasning av klimatbonus pågår

Klimatbonusen upphörde i november 2022 efter ett regeringsbeslut. Fram till och med den 31 maj 2024 kan personer som köpt en bil som är berättigad till klimatbonus ansöka om bonus. Det stora inflödet av ansökningar till myndigheten har gjort att extra personal har tillsatts. Insatsen finansieras via ett extra anslag som myndigheten har fått för hanteringen av bonusen.

Trängsel- och infrastrukturuområdet utvecklas

Bytet av kameror för infrastruktur- och trängselssystemet fortgick tillsammans med Trafikverket under 2023. En ny applikationsmotor för automatisk granskning av registreringsskyltar har driftsatts. I stickprov kan konstateras att den nya motorn har högre kvalitet när det gäller identifierade passager, vilket ger färre omprövningar i form av manuell granskning.

Från och med den 1 oktober 2023 kostar det fyra kronor att åka över nybyggda Skurubron, som förbinder Stockholm med östra Nacka och Värmdö. Avgiften gäller dygnet runt, alla dagar, året runt.

Kommunikationsinsatser har genomförts och består bland annat av informationsmaterial som översatts till 16 språk, en ny teckenspråksfilm och en sida för lättläst som har publicerats på externwebben. Insatsen fortgår under 2024.

2023 har flera länder lagts till för identifiering i Eucaris (the European Car and Driving Licence Information System), ett system som används för utbyte av information mellan europeiska länder. Avtal med ny aviseringspartner om identifiering och avisering av utländska trängselskatt- och infrastrukturavgiftspassager trädde i kraft. Aviseringspartnern identifierar ägare från ytterligare länder samt aviserar samtliga identifierade utländska fordonsägare. Arbetet är bland annat en åtgärd till följd av en anmärkning som myndigheten fått av Riksrevisionen.

Anpassning till ny lagstiftning för samordnings- och TP-nummer

Den 1 september infördes en ny lagstiftning om samordningsnummer och TP-nummer (tilldelat personnummer). Lagstiftningen innebär att Skatteverket blir ansvarigt för att fastställa identiteten. Anpassningar har gjorts utifrån den nya lagstiftningen och en samverksansgrupp har upprättats för hantering av den underrättelse- och anmälningsskyldighet för

myndigheter som också införts inom området. Myndighetens anpassningar och arbete bidrar till ökad rättssäkerhet.

Ökad handläggning påverkade kundtjänst för fordonsfrågor

Tabell 52. Telefoni inom fordonsfrågor 2021–2023

	2021 ²	2022 ²	2023
Anrop per år	1 197 412	986 942	891 859
Besvarade per år	908 632	772 723	672 939
Besvarandegrad¹	76 %	78 %	75 %
Medelväntetid (min)	8.02	6.48	6.58

¹ Antal besvarade samtal i förhållande till totalt inkomna anrop.

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

Utöver att besvara telefonsamtal handlägger kundtjänsten också uppgifter i bland annat vägtrafikregistret (VTR). Myndigheten har prioriterat handläggning före telefonsamtal, eftersom det bidrar till korrekta uppgifter i VTR, uppgifter som är viktiga för allmänheten. Incidenter i föråldrade system såsom VTR har lett till att ärenden som tidigare hanterats med automation nu kräver manuell hantering och ökad handläggning. Att exporten av fordon från Sverige ökade med cirka 40 procent har också lett till ökad handläggning.

Genom att utöka tjänsten ”Fritt tal” har myndigheten effektiviserat kundtjänstverksamheten. Det innebär att kund i samband med påringning får ett sms med information om hur kunden själv kan lösa sitt ärende. Andelen så kallade ”happy hangups” ligger för 2023 på 14 procent av totala antalet besvarade samtal i kundtjänsten för fordonsfrågor.

Andelen digitala utskick fortsätter öka i takt med att fler flöden kopplas på mot Mina meddelanden

Tabell 53. Digitala utskick 2021–2023

Andel	2021	2022	2023
Fordonsskatt	40 %	64 %	67 %
Trängselskatt	67 %	75 %	82 %
Infrastrukturavgift	62 %	67 %	73 %
Körförbud	48 %	58 %	61 %
Vägtrafikregisteravgift	0 %	39 %	52 %
Registreringsbevis	0 %	0 %	4 %
Parkeringsanmärkning	0 %	0 %	42 %
Körkortsområdet	16 %	16 %	17 %
Övriga	43 ¹ %	64 ² %	5 ³ %
Summa	39 %	53 %	56 %

¹ Volymen avser extra informationsutskick till fordonsägare om ändrad distributionskanal för debitering av skatter och avgifter (35 %) samt mindre digitala flöden.

² Volymen avser extra informationsutskick till fordonsägare om ändrad distributionskanal för debitering av skatter och avgifter (56 %) samt mindre digitala flöden.

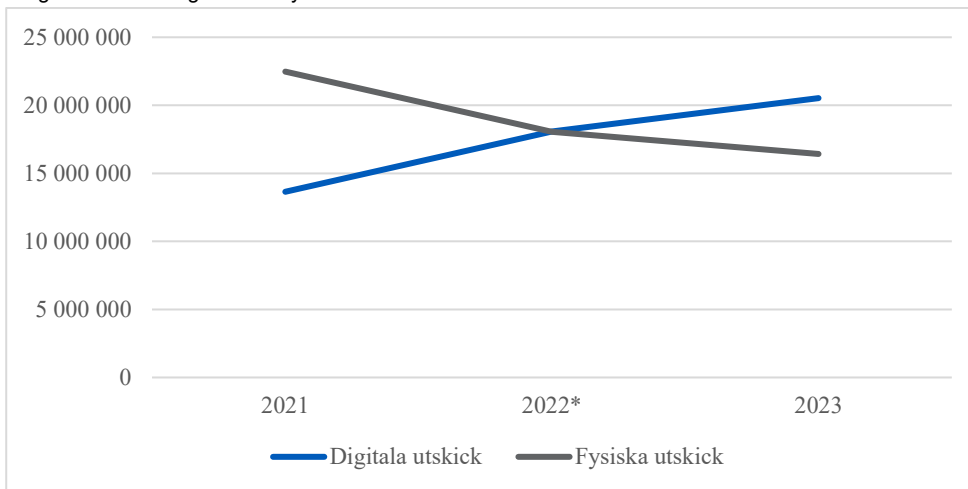
³ Avser mindre digitala flöden så som tillsynsavgift för taxiförarlegitimation, fakturering etc.

Ökningen av de digitala utskicken mellan år 2022–2023 beror till största del på att fler flöden kopplats på mot tjänsten Mina meddelanden, bland annat infrastrukturavgift (Skurubron), parkeringsanmärkning och tillsynsavgift för taxiförarlegitimation. Det genomfördes också förändringar inom delar av utskicken för registreringsbevis, som utgör en stor andel av myndighetens utskick. Den så kallade registreringsbevisfilen (UREG14) skickas från och med november delvis via Mina meddelanden, något som kommer att ge positiva effekter under 2024.

Det är ingen förändring av flödena för elektroniska fakturor jämfört med tidigare år. Det beror främst på att kunden själv aktivt måste göra detta val på myndighetens webbplats. Incitamentet minskar ytterligare med anledning av att det finns mellanhänder som erbjuder digitalisering av fysisk post samt att andra digitala tjänster är lättillgängligare.

Av myndighetens totalt 37 miljoner utskick återstår ungefär 8 miljoner utskick att digitalisera. Omkring hälften av dessa rör registreringsbevis och grundhandlingar där det finns juridiska hinder för digitala utskick. En annan faktor som påverkar hur antalet digitala utskick utvecklar sig är allmänhetens användande av digital brevlåda.

Diagram 5. Antal digitala och fysiska utskick 2021–2023



*Inkluderar inte volymen som avser informationsutskick till fordonsägare om ändrad distributionskanal för debitering av skatter och avgifter

Diagram 6. Antal fysiska brev per utskicksflöde 2021–2023

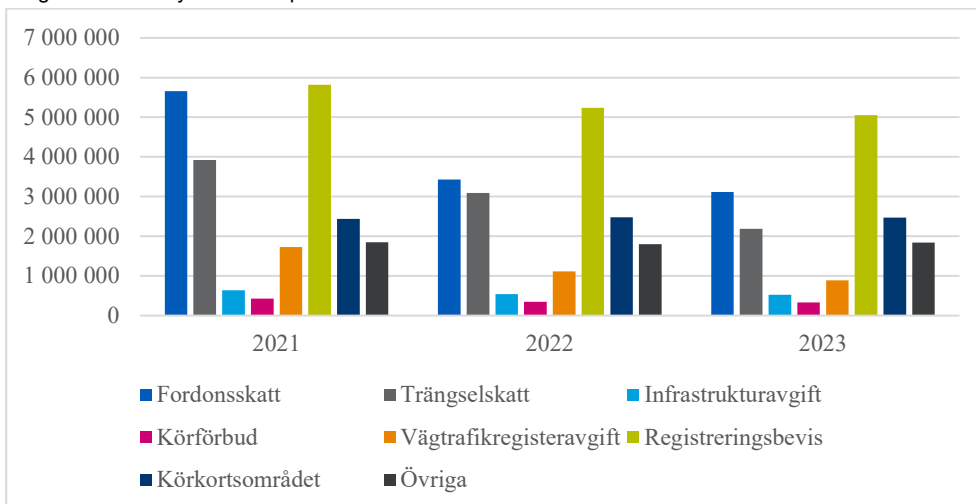
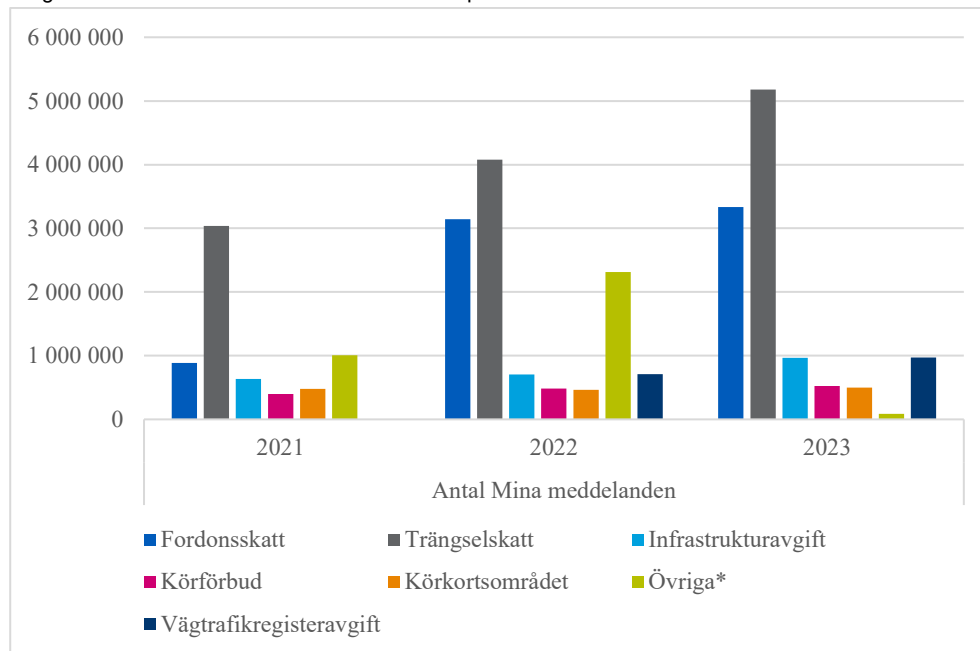
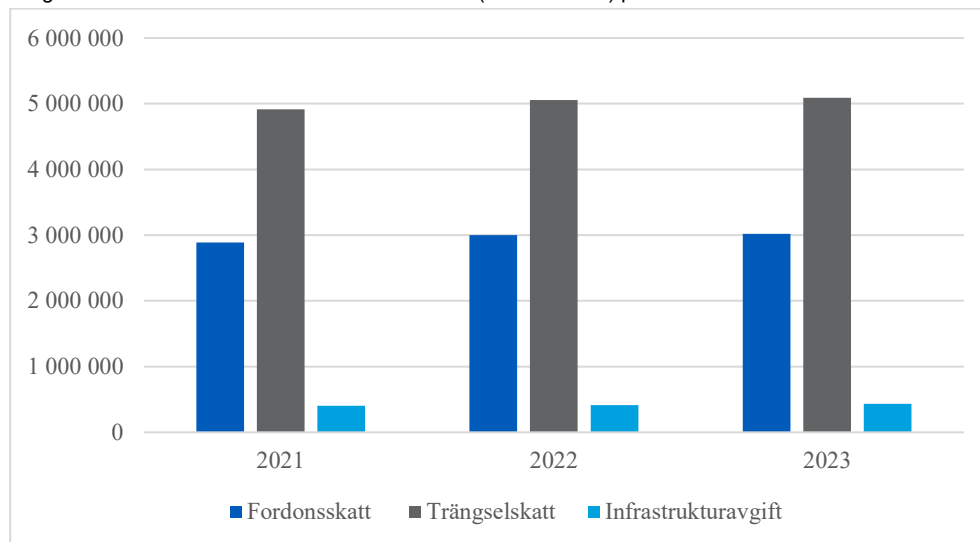


Diagram 7. Antal utskick via Mina meddelanden per utskicksflöde 2021–2023



*Volymen för "Övriga" avser informationsutskick till fordonsägare om ändrad distributionskanal för debitering av fordonsskatt och är inte ordinarie utskick.

Diagram 8. Antal utskick via elektroniska fakturor (Edi/E-faktura) per utskicksflöde 2021–2023



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 2023.

3.7.1 Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna disponeras

Tabell 54. Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna disponeras, med krav på full kostnadstäckning

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans	Budget intäkter	Budget kostnader	Budget resultat
Offentligrättslig verksamhet								
Adm. felparkeringsavgifter	0	28 407	28 407	0	0	25 000	25 000	0
Adm. infrastrukturavgifter Sundsvall	0	3 568	3 568	0	0	7 000	7 000	0
Adm. infrastrukturavgifter Motala	0	5 054	5 054	0	0	5 000	5 000	0
Adm. infrastrukturavgifter Skurubron	0	2 489	2 489	0	0	3 000	3 000	0
Summa	0	39 518	39 518	0	0	40 000	40 000	0
Uppdragsverksamhet								
Informationsuttag	-43 396	112 268	103 960	8 308	-35 087	122 000	110 000	12 000
Övriga uppdrag	14 283	9 425	10 098	-673	13 610	4 000	6 000	-2 000
Summa	-29 113	121 693	114 058	7 635	-21 478	126 000	116 000	10 000

I tabellen ovan presenteras resultat av avgifter som myndigheten disponerar. Uppdelningen utgår från den struktur som ges i regleringsbrevet för 2023 och delas upp i

- offentligrättslig verksamhet
- uppdragsverksamhet.

Något lägre kostnader inom den offentligrättsliga verksamheten

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

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

Inkomster från infrastrukturavgifter disponeras för system och administrationsutgifter förknippade med avgiftsupptaget. Resterande inkomster förs till Trafikverkets räntekonto i Riksgäldskontoret. Kostnaderna var något lägre än budgeterat, bland annat beroende på lägre volymer för betallösningar och lägre kostnader för konsulttjänster.

Minskade underskott inom uppdragsverksamheten

Uppdragsverksamheten består av informationsuttag ur vägtrafikregistret och övriga uppdrag. Resultatet 2023 är något lägre än planerat men positivt. Arbetet med att balansera det ackumulerade resultatet pågår och flera avgifter inom området höjdes från och med den 1 april 2023, vilket har lett till det positiva resultatet 2023. Transportstyrelsen gör bedömningen att inga ytterligare avgiftshöjningar är nödvändiga till 2024 utan balansen kommer

att förbättras ytterligare när den genomförda höjningen får helårseffekt. Inom det mindre delområdet försäljning har ett positivt ackumulerat resultat balanserats under 2023, och den utgående balansen är nu negativ. Ett negativt resultat kan komma att upparbetas också under 2024, men det finns osäkerheter kring kostnaderna. Transportstyrelsen avser därför att avvakta en eventuell höjning.

Övriga uppdrag består bland annat av sms-tjänsten ”Vem äger fordonet?”, där Transportstyrelsen tidigare tagit ut en avgift för varje fråga. Inom området har myndigheten ackumulerat ett betydande överskott. Det ackumulerade överskottet för övriga uppdrag härrör i allt väsentligt från sms-tjänsten. För att komma till rätta med överskottet har Transportstyrelsen avropat en gratistjänst och tjänsten är avgiftsfri från och med mars 2023. Transportstyrelsen räknar med att balansera det ackumulerade resultatet över fyra till fem år.

Övriga uppdrag omfattar även viss verksamhet inom luftfart. Transportstyrelsen samarbetar med utländska myndigheter och organisationer kring typcertifiering. Resultatet är bättre än förväntat, främst till följd av en gynnsam växelkurs. Eftersom faktureringen sker i euro, har den försvagade svenska kronan medfört ett positivt årligt resultat.

3.7.2 Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna ej disponeras

Offentligrättslig verksamhet med krav på full kostnadstäckning

Tabell 55. 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	-76 669	1 330 972 ²	1 432 155	-101 183	-177 852	1 296 000	1 293 000	3 000
Spårtrafik ¹	26 359	42 690	68 023	-25 333	1 026	44 000	58 000	-14 000
Sjöfart	-21 592	28 308	29 841	-1 533	-23 125	31 000	37 000	-6 000
Luftfart	-56 226	126 928	146 880	-19 952	-76 178	144 000	145 000	-1 000
Summa	-128 128	1 528 897	1 676 898	-148 001	-276 129	1 515 000	1 533 000	-18 000

¹ I Regleringsbrev för budgetåret 2023 avseende Transportstyrelsen används benämningen Järnväg.

² Intäkter för vägtrafik innehåller erhållna bidrag från Brexitjusteringsreserven med 80 971 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.

Till följd av bland annat pandemin har betydande underskott ackumulerats inom flera områden. Transportstyrelsen har därför fått förlängd tid att balansera merparten av avgifterna. Enligt beslut av regeringen ska

avgifterna inom luftfart, sjöfart och vägtrafik vara balanserade senast 2028. För att uppnå balans genomfördes därför avgiftshöjningar 2023 och till 2024 är ytterligare avgiftshöjningar beslutade. De kommande åren förväntas fler avgiftshöjningar genomföras.

Trots den förlängda tiden för balans kunde Transportstyrelsen identifiera flera områden där det var problematiskt att balansera upparbetade resultat utan orimliga avgiftshöjningar. Regeringen har därför, efter framställan från Transportstyrelsen, beslutat att stryka befintliga underskott inom vissa särskilt svårbalanserade avgiftsområden. Beslutet anges i Transportstyrelsens regleringsbrev, vilket innebär att denna justering av ackumulerade resultat kommer att ske under 2024.

Årligt underskott inom vägtrafik

Inom vägtrafik fanns vid ingången av 2023 ett underskott som under året ökade, trots att myndigheten förväntat sig ett resultat i balans. Anledningen till det sämre utfallet är negativa avvikelser inom flera olika områden.

De största negativa avvikelserna upparbetas inom vägtrafikregisteravgiften och avgiften för registreringsskyltar. Beträffande registreringsskyltar beror avvikelserna delvis på att kostnaderna budgeterades enligt ett gammalt avtal vad gäller pris per skylt. Det nya avtalet med ett högre pris per skylt tecknades först i april 2023, men är trots det giltigt från och med den 1 januari. För vägtrafikregisteravgiften är intäkterna i linje med budget medan kostnaderna är högre än förväntat, vilket påverkar resultatet negativt. Kostnaderna är högre främst beroende på högre kostnader inom it och projekt Nytt VTR. Inom vägtrafikregisteravgiften fanns vid ingången av 2023 ett betydande överskott ackumulerat som under året balanserades. Denna balansering genomfördes dock snabbare än planerat, och eftersom avgiften inte höjs 2024 kommer en negativ balans att upparbetas innan avgiften kan höjas.

Inom området körkort är resultatet något sämre än budgeterat och ett redan negativt ackumulerat resultat ökade ytterligare något under 2023.

Transportstyrelsen har höjt avgiften från och med 2024 i syfte att balansera underskottet. Ökade portokostnader gör dock att intäkter och kostnader endast bedöms bli i balans under 2024. Ytterligare avgiftshöjning kommer därför sannolikt att vara nödvändig.

Inom den övriga tillstånds- och tillsynsverksamheten finns flera negativa avvikelser. För tillsyn av bensingasåterföring blev intäkterna lägre med anledning av ett mindre kollektiv än budgeterat. Avgiften under 2023 togs ut per tillståndshavare och inte per bensinmack, vilket dock justeras från och med 2024. Även tillstånd för yrkesmässig trafik upparbetar ett lägre resultat jämfört med budget. Det beror bland annat på att kostnaderna har varit högre till följd av upplärning av personal.

Inom vägtrafikområdet bör det noteras att myndigheten ansökt om och fått medel tilldelat från brexitjusteringsreserven för att täcka de ökade kostnaderna i typgodkännandeverksamheten med anledning av brexit. Bidraget uppgår till över 80 miljoner kronor. Det medför att resultatet inom flera avgifter är bättre än vad utfallet för 2023 annars hade påvisat. Bidraget kommer att användas för att minska det ackumulerade resultatet, vilket gör att det kommer avgiftsbetalarna till godo genom lägre avgifter än vad som annars varit nödvändigt.

Regeringen har också, efter framställan från Transportstyrelsen, beslutat att 43,6 miljoner kronor av det ackumulerade underskottet inom vissa särskilt svårbalanserade områden får strykas. Beslut fattades i myndighetens regleringsbrev för 2024, och nedskrivningen av de ackumulerade resultaten kommer därmed att ske under detta år. Med beaktande av tilldelade medel från brexitjusteringsreserven samt möjligheten att stryka underskott bedömer myndigheten att avgifterna kan balanseras till 2028. Avgifterna höjdes dock påtagligt till 2024, och ytterligare höjningar inom flera områden kommer att vara nödvändiga.

Det ackumulerade överskottet inom spårtrafik har balanserats

Inom spårtrafik var resultatet lägre än förväntat, vilket främst beror på ökade kostnader. Årets negativa resultat medför att det ackumulerade överskottet har balanserats under 2022 och 2023. Transportstyrelsen bedömer därför att det överskott som funnits inom område spårtrafik nu i allt väsentligt är hanterat.

Betydande kostnadsökningar i kombination med det nuvarande negativa avgiftsresultatet gör dock att påtagliga avgiftshöjningar kommer att bli nödvändiga under såväl 2024 som 2025. Detta trots att regeringen har beslutat om att stryka 7,5 miljoner kronor av det ackumulerade resultatet.

Bättre resultat än förväntat inom sjöfart

Huvuddelen av avgifterna inom sjöfart har inte krav på full kostnadstäckning. Den del som har krav på full kostnadstäckning visar ett resultat som under 2023 är negativt men bättre än planerat. Det negativa resultatet gör att det ackumulerade underskottet vid ingången av året har ökat något. Med hänsyn till att avgifterna höjdes till 2024 samt regeringens beslut om att stryka 18,7 miljoner kronor av det ackumulerade underskottet bedömer Transportstyrelsen att området kommer att vara nära balans vid utgången av 2024.

Jämfört med budget finns vissa avvikelser inom specifika områden där framför allt lotsdispenser har upparbetat ett sämre resultat än förväntat. Hamnar och behörighetsbevis visar emellertid på ett bättre resultat än planerat till följd av högre volymer inom hamnar och lägre förvaltningskostnader kring it-systemet för behörigheter.

Lägre intäkter inom luftfart

Luftfart visar ett sämre resultat än planerat under 2023. Både intäkterna och kostnaderna är lägre än planerat men effekten från intäkterna är större, vilket gör att utfallet blir sämre än förväntat.

De lägre intäkterna är främst hänförliga till områdena drönare och registerkontroller. Inom registerkontroller hade myndigheten planerat för att under 2023 genomföra en engångsinsats där samtliga tillståndshavare inom området skulle kontrolleras. Denna insats har inte genomförts, vilket påverkar volymerna negativt. Skälet är att nödvändiga it-system inte funnits på plats, och engångsinsatsen har i stället planerats till 2024.

Kostnaderna är lägre främst till följd av lägre it-kostnader, eftersom arbetet med vissa system har försenats eller omplanerats till en senare tidpunkt. Personalkostnaderna är också lägre till följd av personalomsättning, där nyrekrytering tagit längre tid än planerat.

Sammantaget innebär det att Transportstyrelsen har ett ackumulerat underskott som 2023 växte ytterligare inom luftfart. Regeringen har beslutat att 18,8 miljoner kronor av underskottet får strykas under 2024. Trots detta kommer avgifterna att behöva höjas ytterligare. En höjning genomfördes till 2024, och ytterligare en höjning är planerad till 2025.

Offentlighetslig verksamhet utan krav på full kostnadstäckning

Tabell 56. Offentlighetslig verksamhet utan krav på full kostnadstäckning

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans	Budget intäkter	Budget kostnader	Budget resultat
Vägtrafik	-10 659	0	0	0	-10 659	0	0	0
Spårtrafik ¹	-37 162	134	6 096	-5 963	-43 125	0	3 000	-3 000
Sjöfart	-108 255	55 262	62 270	-7 008	-115 264	46 000	68 000	-22 000
Luftfart	-123 226	16 354	41 174	-24 821	-148 047	18 000	36 000	-18 000
Summa	-279 303	71 749	109 540	-37 792	-317 095	64 000	107 000	-43 000

¹ I Regleringsbrev för budgetåret 2023 avseende Transportstyrelsen används benämningen Järnväg.

För vissa områden har Transportstyrelsen möjlighet att sätta avgifter som inte täcker kostnaderna för verksamheten. Det rör framför allt viss tillsyn inom luftfart, tillsyn och registerhållning inom sjöfart, tillstånd för medicinska dispenser inom spårtrafik samt verksamhet som rör museiorganisationer inom spårtrafik. Det är områden där ett avgiftsuttag som uppnår full kostnadstäckning riskerar att få stora negativa konsekvenser för hela eller delar av branscher. Därmed finns inget krav på att intäkter och kostnader ska balansera över tid. Den del av kostnaderna som inte täcks av intäkter belastar anslagspost Verksamhet som inte finansieras med avgifter. I praktiken innebär det att inget underskott ackumuleras. Behovet av subvention var under 2023 mindre än vad Transportstyrelsen hade planerat.

Sjöfart visar ett högre resultat än planerat, vilket främst beror på större intäkter inom området vattenskoter där volymerna varit högre än förväntat.

Kostnaderna är också högre än budgeterat men ökar inte i samma utsträckning, vilket medför att resultatet blir högre. Noterbart är att utfallet för vattenskoter blir positivt och att ett överskott därmed ackumuleras, trots att myndigheten har bemyndigande att subventionera verksamheten.

Inom luftfart är utfallet för intäkterna fortsatt lägre än budgeterat på grund av färre tillståndshavare än förväntat, främst inom verkstäder och underhållsorganisationer. Kostnaderna är högre än budgeterat, vilket beror på högre personalkostnader. Antalet timmar är enligt budget men den genomsnittliga timkostnaden är högre.

3.7.3 Övrig återrapportering av avgiftsbelagd verksamhet

Enligt regleringsbrevet för 2023 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 inkomstitel för de områden som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen.

Avgiftssystemet för undervägsavgifter

Tabell 57. Avgiftssystemet för undervägsavgifter

Verksamhet (belopp i tkr)	Intäkter	Kostnader	Resultat
Avgiftssystemet för undervägsavgifter	315 544	310 903	4 641
Summa	315 544	310 903	4 641

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 Transportstyrelsens 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 4,6 miljoner kronor, vilket även motsvarar det ackumulerade överskottet.

Transportstyrelsen har i enlighet med villkoret i regleringsbrevet redovisat det ackumulerade överskottet mot inkomstitel. I tabellen ovan visas de totala intäkterna. De intäkter som har redovisats mot inkomstitel återfinns även i tabell 60.

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

Tabell 58. Gemensam avgift för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS)

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans
GAS	-1 034 890	699 575	1 030 321	-330 746	-1 365 636
Summa	-1 034 890	699 575	1 030 321	-330 746	-1 365 636

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 minskade flygtrafiken kraftigt, vilket ledde till minskade intäkter. Kostnaderna påverkades inte i samma utsträckning, eftersom en stor del av flygplatsernas kostnader är fasta. Det innebär att stora negativa resultat upparbetades. Trafikvolymerna är också fortsättningsvis på en lägre nivå än före pandemin, vilket innebär att negativa balanser har fortsatt att upparbetas. Transportstyrelsen arbetar för närvarande med en plan för att balansera underskottet till 2033.

Enligt den nuvarande planen kommer avgiften att höjas från nuvarande 46 kronor per passagerare till 57 kronor i mars 2024. Därefter kommer avgiften att behöva höjas ytterligare för att uppnå årlig balans och på sikt balansera underskottet genom årliga positiva resultat.

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

Tabell 59. Intäkter som redovisas mot inkomsttitel för de områden som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen

Verksamhet (belopp i tkr)	Intäkter 2023	Intäkter 2022	Intäkter 2021
Överskott undervägsavgifter	4 641	12 704	15 594
Felparkeringsavgifter	54 486	59 076	71 339
Rest- och dröjsmålsavgifter	76 464	81 006	80 513
Överlastavgifter	26 232	24 372	16 707
Överträdelse kör- och vilotider	40 447	28 769	25 690
Överträdelse cabotage	462	-1 482	-200
NIS	580	125	-
Övriga sanktionsavgifter	-98	-	-
Överträdelse id-kontroll	-	-	50
Summa	203 214	204 570	209 692

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

3.8 Uppföljning av investeringsbudget

Tabell 60. Uppföljning av verksamhetsinvesteringar per objekt enligt regleringsbrev

tkr	Totalt	Ack. utfall t.o.m. 2022	2023 Utfall	2023 Budget	Differens	2024 Prognos	2025- Prognos
Verksamhetsinvesteringar per objekt							
Nytt vägtrafikregister	972 851	73 289	109 961	90 000	-19 961	121 900	667 700
Uppbörd och sidoordnad bokföring (USB)	532 701	195 688	64 013	73 400	9 387	63 000	210 000
Effektivt kundflöde	67 894	33 118	10 076	10 600	524	12 700	12 000
It-drift i egen regi	180 375	21 688	52 287	58 000	5 713	106 400	0
Säkerhetshöjande it-åtgärder	112 920	33 920	39 200	75 400	36 200	34 800	5 000
Nytt bildfångstsystem	105 966	22 791	51 875	28 000	-23 875	31 300	0
Nytt tillsynssystem Sjö (TREFH)	36 814	21 192	9 022	8 000	-1 022	6 600	0
Fordonsskatt 2.0	45 548	20 771	7 077	12 000	4 923	10 000	7 700
Mina sidor	37 098	17 594	4 504	8 400	3 896	3 200	11 800
Summa utgifter för investeringar	2 092 166	440 051	348 015	363 800	15 785	389 900	914 200
Finansiering							
Lån i Riksgäldskontoret	1 029 957	248 514	153 443	191 000	37 557	178 000	450 000
Anslag ¹	967 702	177 669	175 933	154 000	-21 933	188 900	425 200
Avgifter som disponeras	94 507	13 867	18 640	-	-	23 000	39 000
Summa finansiering²	2 092 166	440 051	348 015	345 000	15 624	389 900	914 200

Tabellen ger inte en fullständig bild av Transportstyrelsens verksamhetsinvesteringar.

¹⁾ I kolumn Budget 2023 är uppgiften uppdaterad från uppgiften om 77 200 tkr i bilagan till regleringsbrevet 2023 som innehåller ett beräkningsfel. Uppdateringen har påverkan även på kolumn Differens.

²⁾ I kolumn Budget 2023 skiljer sig raden Summa finansiering från Summa utgifter för investeringar då delar av kostnaderna för verksamhetsinvesteringarna finansieras av offentligt rättsliga avgifter som myndigheten disponerar.

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

Den största delen av Transportstyrelsens verksamhetsinvesteringar utgörs av utveckling av datasystem. Men därutöver finns också stora materiella verksamhetsinvesteringar beroende på uppbyggnad av egen it-drift, säkerhetshöjande it-åtgärder och åtgärder inom civilt försvar. Prognoserna är osäkra på grund av att flera av verksamhetsinvesteringarna är komplexa och delvis beroende av varandra.

Prognosen för utveckling av nytt vägtrafikregister är i dagsläget fortfarande mycket osäker. Projektet har en hög komplexitet, vilket medför en osäker tidplan och prognos. I ovanstående tabell har ackumulerat utfall för Ny fordonsregistrering (eCoC) inkluderats i Nytt vägtrafikregister. Sedan tidigare har prognosen från och med 2023 för Ny fordonsregistrering (eCoC) inkluderats i Nytt vägtrafikregister.

Projekt Uppbörd och sidoordnad bokföring (USB) har blivit mer omfattande än vad man tidigare har räknat med. Det beror till största delen på att kunskapen om hur komplexiteten i angränsande system påverkar utvecklingsarbetet har ökat. I senaste prognosen har utvecklingstiden förlängts och prognosen inkluderar nu kostnader till och med 2027.

Nytt bildfångssystem är mer omfattande än tidigare beräknat på grund av att det även där finns en hög komplexitet som har varit svår att kartlägga initialt. Utvecklingsarbetet har också behövts prioriteras högre utifrån beräknad livslängd i befintliga system, vilket innebär att fler har arbetat i utvecklingen för att öka takten. På grund av att omfattningen har tydliggjorts under arbetets gång påverkas också den totala kostnaden av att ny funktionalitet har tidigare lagts eller lagts till.

3.9 Medarbetare och kompetens

För Transportstyrelsens måluppfyllelse är det avgörande att medarbetarna har rätt kompetens, känner stort engagemang för uppdraget, trivs och vill utvecklas i myndigheten. Transportstyrelsen ska ha en god arbetsmiljö som främjar hälsa, allas delaktighet och lika villkor. Därför har Transportstyrelsen formulerat fem strategiska personalrelaterade områden att arbeta vidare med: attraktiv arbetsgivare, kompetensförsörjning, hållbart arbetsliv, organisationskultur och digitalisering.

Rätt kompetens – den största och viktigaste utmaningen

Att möta framtiden med rätt kompetens är den största och viktigaste utmaningen för många organisationer i dag. Transportstyrelsen har i huvudsak klarat kompetensförsörjningen med lyckade rekryteringar och relativt låg personalrörlighet. Utmaningarna finns fortsatt inom it-området, där konkurrens på arbetsmarknaden inverkar.

För att säkra kompetensförsörjning för vissa grupper har traineeprogram och en så kallad ledarakademi inrättats. Traineeprogrammet var inriktat mot verksamhetskritiska svårrekryterade funktioner inom informationssäkerhetsområdet, där samtliga deltagare i dag har en tillsvidareanställning. Ledarakademin syftar till att utveckla kommande ledare och chefer där nu övervägande delen av deltagarna innehar chefsroller. Båda satsningarna kan således sägas ha varit gynnsamma för kompetensförsörjningen.

Transportstyrelsens attraktivitet påverkar förmågan till kompetensförsörjning

Den senaste undersökningen av Transportstyrelsens attraktivitet visar att en tydlig majoritet av medarbetarna rekommenderar Transportstyrelsen som arbetsgivare. Samma undersökning visar att arbetsuppgifterna och arbetsvillkoren inklusive möjlighet till distansarbete är sådant som medarbetare generellt upplever som attraktiva delar i anställningen.

Myndigheten beslutade inför 2023 att fortsätta tillämpa distansarbete upp till tre dagar per vecka mot bakgrund av att

- distansarbete har varit en väl fungerade arbetsform
- många medarbetare upplever att distansarbetet bidrar till en bättre balans mellan arbete och fritid
- flera chefer upplever arbetsformen som nödvändig för att Transportstyrelsen ska vara en attraktiv arbetsgivare.

Den uppföljning som hittills genomförts av Transportstyrelsen identifierar inga ökade risker för för minskad produktivitet eller försämrade arbetsmiljö. Uppföljning av effekter kopplade till distansarbete samt aktivt tillvaratagande av aktuella forskningsresultat sker löpande.

Myndighetssamarbete för kompetensförsörjning till staten

Transportstyrelsen samarbetar i olika konstellationer kring statens gemensamma utmaningar inom kompetensförsörjning. Dessa samarbeten har fokus på att attrahera, behålla och utveckla kompetens.

De tio myndigheter som har sina huvudkontor i Östergötlands län har under 2023 samarbetat med syftet att utveckla konstruktiva arbetssätt för att säkra kompetensförsörjningen.

Transportstyrelsen driver också, tillsammans med sex andra myndigheter, ett samarbete kring olika chefsprogram samt myndighetsgemensamma dialoggrupper. Deltagarna bedömer att insatsen håller en hög kvalitet och ger goda möjligheter att utveckla deras ledarskap.

Ett förtroendefullt ledarskap och medarbetarskap

Transportstyrelsen har under de senaste åren arbetat med att implementera ett förtroendefullt ledarskap och medarbetarskap.

Den senaste medarbetarundersökning visar att Transportstyrelsen har kommit en bra bit på väg mot ett förtroendefullt ledarskap och medarbetarskap. Det var 93 procent som angav det högsta, mest positiva alternativet på en fråga om hur engagerad man är i sitt arbete, och mellan 84 och 87 procent angav det högsta alternativet på frågor om den närmaste chefen möjliggjorde ett förtroendefullt ledarskap. En jämförelse på myndighetsövergripande nivå och av olika arbetsmiljö- och medarbetarundersökningar under de senaste åren visar att myndigheten förbättrat resultaten på de allra flesta områden, parallellt med att ha utvecklat ledarskapet och medarbetarskapet.

Hållbart arbetsliv

Den senaste undersökningen av social och organisatorisk arbetsmiljö visar att de flesta medarbetare har de förutsättningar som de behöver i arbetet och

att arbetsbelastningen inte är på en ohälsosam nivå. Variationer förekommer på individnivå, vilket gör att det är viktigt att analysera orsaker och vid behov arbeta med förebyggande insatser. Transportstyrelsen har en pågående forskningsbaserad aktivitet för att utveckla det teambaserade arbetssättet. Utifrån att arbeta teambaserat kan man engagera alla medarbetare, skapa delaktighet och ta tillvara varandras kompetens och erfarenheter. Under 2023 har flera ledningsgrupper och team på myndigheten arbetat med konceptet.

3.9.1 Anställda och personalomsättning

Tabell 61. Anställda 2021–2023

Anställda per 31 december	Tillsvidareanställda			Visstidsanställda		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Antal totalt	2 003	2 187	2 293	29	40	16
Antal kvinnor	1 092	1 192	1 242	23	29	8
Antal män	911	995	1 051	6	11	8
Andel kvinnor	55 %	55 %	54 %	79 %	72 %	50 %
Andel män	45 %	45 %	46 %	21 %	28 %	50 %

Myndigheten fortsätter att växa och antalet anställda blir fler. Ökningen beror på uppbyggnad av egen it-drift, utveckling av ett nytt vägtrafikregister och förstärkning inom säkerhetsområdet. Antalet visstidsanställda är litet och minskar över tid. Det är en jämn könsfördelning mellan kvinnor och män. Männen är överrepresenterade inom områdena it och sjö- och luftfart, medan kvinnorna är överrepresenterade inom utrednings- och kundtjänstverksamheterna. Förändringarna av könsfördelningen är över åren små inom såväl de kvinnodominerade som de mansdominerade områdena.

Transportstyrelsen har utöver anställd personal cirka 230 konsulter som leds av och arbetar i verksamheten, främst inom it. Konsulttimmar omräknat i antal årsarbetskrafter var för 2023 cirka 140 och för 2022 cirka 120 årsarbetskrafter.

Tabell 62. Personalomsättning 2021–2023

Personalomsättning	2021	2022	2023
Kvinnor	6 %	8 %	9 %
Män	9 %	11 %	8 %
Totalt	8 %	9 %	8 %

Transportstyrelsen har till stor del kunnat rekrytera medarbetare med rätt kompetens för att fullgöra myndighetens uppdrag, och detta trots hög konkurrens på arbetsmarknaden inom vissa områden. Det har varit enklare

att behålla och hitta den kompetens som har varit efterfrågad under framför allt den andra delen av 2023. Då ökade antalet kvalificerade sökanden till lediga arbeten, samtidigt som personalomsättningen minskade jämfört med föregående år. Det gäller i synnerhet kritisk it-kompetens. Det har visat sig att när Sverige befinner sig i en lågkonjunktur så söker man sig till trygga anställningar, vilket brukar underlätta för statliga arbetsgivare att rekrytera.

Totalt slutade 184 medarbetare sin anställning på Transportstyrelsen under året, varav 37 avgick med ålderspension.

Tabell 63. Transportstyrelsens chefer 2021–2023

Chefer, antal och andel per 31 december	2021	2022	2023
Kvinnor	85 (51 %)	96 (56 %)	99 (57 %)
Män	81 (49 %)	75 (44 %)	75 (43 %)
Totalt	166	171	174

I takt med att myndigheten växer ökar också antalet chefer. Könsfördelningen är fortsatt jämn, även om andelen kvinnor ökat över de senaste åren.

Tabell 64. Medelålder 2021–2023

Medelålder	2021	2022	2023
Kvinnor	46	45	46
Män	47	46	45

Tabell 65. Åldersfördelning 2021–2023

Antal medarbetare per 31 december	Kvinnor			Män		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Ålder						
20–29	70	72	69	51	63	59
30–39	279	311	331	220	241	248
40–49	356	387	394	287	287	300
50–59	294	302	325	261	296	317
60–65	111	113	115	95	100	111
66–	5	7	8	3	8	16

Det är fler som väljer att arbeta efter 66 års ålder än tidigare år. I och med att riktåldern för de olika delarna i den allmänna pensionen ändrats bedömer myndigheten att det är en naturlig följd.

3.9.2 Sjukfrånvaro

Tabell 66. Sjukfrånvaro 2019–2023

Procent	2019	2020	2021	2022	2023
Total sjukfrånvaro	4,4	4,2	3,8	4,6	4,9
<i>Andel av total sjukfrånvaro som varat längre än 60 dagar</i>	42,4	40,7	47,6	44,7	55,1
Total frånvaro, kvinnor	5,5	5,3	4,7	5,6	5,7
Total frånvaro, män	3,1	2,8	2,7	3,3	3,9
Total frånvaro, anställda –29 år	3,5	3,8	3,4	5,2	5,3
Total frånvaro, anställda 30–49 år	4,1	4,2	3,6	4,3	4,6
Total frånvaro, anställda 50– år	5,1	4,2	4,1	4,8	5,2

Sjukfrånvaron uppgår till 4,9 procent. Det är en viss ökning jämfört med föregående år för alla åldersgrupper samt för kvinnor och män. Redan hösten 2022 började sjukfrånvaron i statlig sektor öka jämfört med tidigare år. Så var det även för Transportstyrelsen och ökningen fortsatte 2023.

3.10 Övrig återrapportering

I detta kapitel redovisas väsentlig verksamhet som inte kan sorteras in under någon av Transportstyrelsens huvuduppgifter, och även verksamhet med återrapporteringskrav och regeringsuppdrag som ska redovisas i årsredovisningen. Regeringsuppdrag som redovisats 2023 på annat sätt än i årsredovisningen och de regeringsuppdrag som har inkommit till Transportstyrelsen och ännu inte redovisats är sammanställda i 3.10.6.

3.10.1 Marknadsövervakning

Transportstyrelsen har ett särskilt ansvar för frågor om villkor för marknadstillträde och konkurrenvillkor på transportmarknaderna samt villkor för resenärer och köpare av godstransporter. Uppdraget uppfylls delvis genom att myndigheten följer och analyserar hur transportmarknaderna fungerar utifrån dessa perspektiv. Transportstyrelsen för också en löpande dialog med Konkurrensverket.

Nedan visas några exempel på aktiviteter som genomfördes under 2023.

Splittrad prisutveckling på järnvägsmarknaden på kort sikt

Transportstyrelsen följer årligen pris- och utbudsutvecklingen på järnvägsmarknaden. I rapporten ”Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2022” konstateras att det över tid skett en utveckling som varit till godo för resenärerna. Tågtrafiken har blivit tillgängligare genom större utbud, kortare restider och mer differentierade biljettpreiser.

I rapporten gjordes en fördjupning av prisutvecklingen på järnväg. Det framgår att det över tid blivit billigare att resa med tåg i Sverige. Jämfört med 1990 har priset på de billigaste snabbtågsbiljetterna minskat med 75 procent, medan andraklassbiljetterna i snitt minskat med drygt 50 procent. På kortare sikt är prisutvecklingen mer splittrad. De senaste tio åren har priset på snabbtågens första- och andraklassbiljetter minskat, medan priset på de billigaste snabbtågsbiljetterna ökat. Sett till enbart det senaste året har prisdifferentieringen minskat: de dyraste snabbtågsbiljetterna har blivit billigare, samtidigt som de billigare biljetterna blivit dyrare.

Därför är det svårt att öka godstransporter på järnväg

Transportstyrelsen genomför regelbundet marknadsundersökningar bland godstransportköpare för att få deras syn på hur det fungerar att frakta varor på järnväg. Den senaste undersökningen, som färdigställdes 2023, visar att godstransportköparna generellt har en positiv inställning till att frakta varor på järnväg. Särskilt fördelaktigt upplevs det vara vid längre sändningar av tungt och volymkrävande gods. Majoriteten av godstransportköparna uttrycker även ambitioner att öka andelen gods de fraktar på järnväg i framtiden. Men det är inte alltid som dessa ambitioner upplevs vara möjliga att förverkliga. Godstransportköparna upplever att deras möjligheter att frakta på järnväg begränsas av flera olika aspekter, som järnvägens begränsade kapacitet och bristfälliga tillförlitlighet. De senaste åren har förtroendet för järnvägen försämrats ytterligare, bland annat till följd av problemen som omgärdat införandet av Trafikverkets nya planeringssystem. Utifrån resultaten i undersökningen tycks det vara nödvändigt med åtgärder som ökar järnvägens kapacitet, minskar störningar i trafiken och stärker systemets robusthet.

Punktlighet är viktigt för tågresenärer

Transportstyrelsen gör återkommande marknadsundersökningar bland tågresenärer för att få deras syn på hur det fungerar att resa med tåg i Sverige. Den senaste undersökningen (våren 2023) visar att tågresandet i stort återgått till samma nivåer som före pandemin. Drygt 2 av 3 respondenter svarade att de hade rest med tåg det senaste året, en siffra i paritet med 2019 års undersökning. Däremot reser resenärerna inte lika frekvent som tidigare, vilket kan peka på ändrade resmönster i spåren av pandemin. Av resultaten blir det tydligt att resenärerna överlag har en positiv bild av svensk järnväg och tycker att det i stora delar fungerar bra. Däremot har andelen missnöjda resenärer ökat, vilket sannolikt kan kopplas till tågens punktlighet. Att tågen är i tid är en av de viktigaste aspekterna för resenärerna när de reser med tåg. Bland dem som inte rest med tåg är den vanligaste orsaken till detta just att de inte litar på att tågen kommer att gå som planerat. För att förbättra resenärernas inställning till järnvägen

ytterligare och få fler att resa med tåg i framtiden är det viktigt att punktligheten ökar.

Marknaden för fossilfria flygbränslen

Transportstyrelsen har intervjuat företag som planerar att påbörja produktion av fossilfria flygbränslen. Det nuvarande utbudet av fossilfria flygbränslen är litet, mindre än 0,05 procent av EU:s totala flygbränsleanvändning, och kostnaden är mellan 1,5 och 6 gånger högre än för vanligt fossilt jetbränsle. En stor fördel med denna typ av bränslen är att de kan användas i befintliga motorer. Regelverket tillåter i dag inblandning upp till 50 procent.

För att starta anläggningar som producerar fossilfria flygbränslen är det viktigt för branschaktörerna med långsiktiga spelregler, och de lyfter EU:s kommande kvotplikt (med start 2025) som en viktig del. Det måste också finnas kapital och affärsmodeller som möjliggör etableringen av dessa produktionsanläggningar. Ett minskat prisgap mellan fossilfritt och fossilt jetbränsle är viktigt och att det finns god tillgång på förnybar el. En annan aspekt är att tillståndprocesserna för att bygga anläggningarna behöver vara smidiga och för att säkerställa det behövs rätt kompetens hos kommuner och myndigheter.

Innovativ luftmobilitet – mer än bara drönare

Innovativ luftmobilitet, IAM, är system av nya tjänster och luftfarkoster. Den nya tekniken innebär en helt ny era inom luftfarten där nya typer av automatiserade och obemannade luftfartyg kommer att ta plats, framför allt i det undre luftrummet som motsvarar luftrummet under 2 900 meters höjd. Mot bakgrund av denna utveckling har Transportstyrelsen tagit fram en rapport med syftet att få kunskap om utvecklingen samt utreda vad som krävs av myndigheter och andra aktörer för att kunna möjliggöra innovativ luftmobilitet i Sverige. En slutsats av rapporten är att IAM-landskapet och dess möjliggörande kan sägas vila på fyra centrala fundament: regelverk, infrastruktur, teknikutveckling och innovation samt allmänhetens acceptans. Samspelet mellan och mognaden hos dessa utgör förutsättningarna för att IAM ska bli ett transportsätt att räkna med i framtiden.

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.

Hur smalt kan en cyklist färdas?

Hur mycket utrymme i sidled som en cyklist behöver är en intressant fråga vid utformning av cykelbanor. Utrymmet bör naturligtvis inkludera en rimlig ”vingelmån”. Men för att svara på frågan ur ett hållbarare perspektiv som även uppmuntrar till att fler resenärer väljer cykel, finns det även andra parametrar att ta hänsyn till. Det kan vara trafikflöde, blandtrafik, hastighet, utformning, komfort, trygghet, cykeltyp och trafiksäkerhet.

En studie har arbetat fram underlag för förslag till nya bestämmelser som ska bidra till bättre förutsättningar att färdas på cykel. I studien ges förslag på minimibredder för cykelbanor och cykelfält samt gång- och cykelbanor för olika trafikflöden.

Faktorer som ligger bakom äldre förarens dödsfall i trafiken

4 av 10 dödsfall i trafiken hos bilförare som är 50 år eller äldre utlöses av hälsofaktorer, både psykiska och fysiska. Det visar en studie som genomförts av Transportstyrelsens industridoktorand vid Karolinska institutet. Uppgifter om icke yrkesmässiga bilförare från Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor från perioden 2010–2019 har analyserats. Totalt identifierades 762 dödsfall och det var möjligt att klassificera faktorn som utlöste krasch för 709 av dem: 12 procent berodde på självmord, 29 procent på akut sjukdom, 49 procent på förarens egen manöver och 10 procent på en extern utlösare av krasch. Av dem som hade akut sjukdom som utlösande faktor hörde majoriteten till de yngre åldersgrupperna (50–79 år), medan egen manöver som utlösande faktor hörde till den äldre åldersgruppen (över 80 år). I 9 procent av de sjukdomsutlösta dödsfallen skadades även en annan trafikant. Sett över tid ökade andelen självmord något som ett resultat av förfinade arbetsmetoder hos Trafikverket att klassificera självmord. I övrigt sågs ingen inbördes förändring mellan de utlösande faktorerna under perioden.

Studien motiverades av att Sverige har en åldrande befolkning med allt fler äldre förare. Fler äldre ger samtidigt ett högre antal förare med olika hälsoproblem, i vissa fall så akuta och allvarliga att de leder till dödsfall – både på grund av sjukdom och på grund av krockvåld. För att minska antalet omkomna i trafiken behövs ökad kunskap om varför dödsfallen sker och om det skett förändringar över tid. Med tanke på behovet av säkerhet och rörlighet för äldre förare och skydd för alla trafikanter, finns det ett behov av att främja policyer och åtgärder som bidrar till att minska sannolikheten för dödliga och allvarliga olyckor.

Variationer i effekter av automatiskt nödbromssystem med detektion för gående och cyklister

Fordon som är utrustade med automatiskt nödbromssystem med detektion för gående och cyklister kan reducera risken för påkörning. Effekten varierar från signifikant vid rätt förhållanden till att inte ge någon effekt alls beroende på väderlek och ljusförhållande. Det visar en studie som genomförts av Transportstyrelsens industridoktorand vid Karlstad Universitet i samarbete med Folksam och Chalmers Universitet.

Effekten för gående var 18 procents reduktion av risk för påkörning i dagsljus eller skymning, medan ingen effekt kunde ses vid mörker. Motsvarande effekt för cyklister var 23 procents reduktion i dagsljus eller skymning och inte heller här sågs någon effekt i mörker. Studien visar också att riskreduceringen var större på vägar med högre fart (50–120 km/tim) jämfört med vägar med lägre fart (10–40 km/tim). Detta kan bero på att föraren hinner reagera och styra eller bromsa, vilket avaktiverar det automatiska nödbromssystemet. Den här kunskapen är viktig, eftersom det både globalt och nationellt finns flera initiativ för att öka andelen gående och cyklister, och åtgärder krävs för att inte antalet olyckor ska öka.

Det kan finnas mer än 78 000 "försvunna" fordon i Sverige

Vid årsskiftet 2022/2023 fanns det i vägtrafikregistret sammanlagt drygt 900 000 personbilar och lätta lastbilar som varit avställda sedan minst ett år tillbaka. Kunskapen om dessa fordon är bristfälliga vad gäller deras skick, hur de förvaras och ägarnas avsikter.

En studie visar att det kan finnas mer än 78 000 "försvunna" fordon i landet som fortfarande är registrerade men är skrotade. Cirka 43 000 av dessa kan vara egenhändigt skrotade fordon. Hälften av fordonen i studien uppskattas av ägarna själva ha ett lågt marknadsvärde (mellan 0 och 20 000 kronor). Det rör sig främst om bruksbilar och reservdelsbilar till dessa. Ungefär en tredjedel är blivande samlarfordon och är i dag ofta 15–30 år gamla. De är, eller har varit, bruksfordon men är i gott originalskick. Studien visar också att majoriteten av avställda fordon har relativt låga miljö- och hälsorisker.

Studien är genomförd av IVL Svenska Miljöinstitutet på uppdrag av Transportstyrelsen och resultatet har bland annat kommit till användning som underlag i förhandlingar om ELV-direktivet (End-of-life-vehicle-direktivet) och besiktningspaketet inom EU. I ELV-direktivet har mål satts för återanvändning och återvinning av komponenter och material från uttjänta fordon. Resultaten bedöms också kunna användas som kunskapsunderlag i fortsatt arbete med att förbättra Transportstyrelsens verksamhet.

Samverkan för att möta teknikutvecklingen och bidra till hållbarare transporter

Transportstyrelsen får ett bredare perspektiv på teknikutveckling och digitalisering av transportsystemet genom sitt fortsatta engagemang i det strategiska innovationsprogrammet Drive Sweden. Myndigheten deltog 2023 i följande projekt där samverkan sker med myndigheter, forskningsinstitut och näringsliv:

- I projektet ”Nätverk mikromobilitet” samlas en bred palett av aktörer för att diskutera utvecklingen av transport och mobilitet med små lätta fordon som exempelvis cykel, lastcykel eller elsparkcyklar. Genom rundabordssamtal sprids kunskap och goda exempel, hinder överbryggas och lösningar prövas i verklig miljö.
- Projektet ”Framtidens trafikregler” samlar information om förutsättningar och utmaningar för automatisering av transportsystemet. Pågående arbete i Sverige och på EU-nivå visar att trafikregler behöver finnas tillgängliga i maskinläsbart format. Slutrapporten visar att regelverket kring trafikföreskrifter behöver förändras.
- Drive Sweden startade ett nytt så kallat policylabb med anledning av Transportstyrelsens ändring av föreskrifter och allmänna råd om tillstånd att bedriva försök med automatiserade fordon. I projektet undersöks tillämpning och omfattning av oberoende granskare vid försöksverksamhet.
- ”Nätverk reglering automatiserad körning” är ett nystartat projekt inom Drive Sweden. Syftet är att stödja aktörer att komma vidare i utvecklingen av automatiserad körning och att erbjuda myndigheter värdefulla insikter om hur branschen resonerar och tolkar reglerna. Transportstyrelsen får som projektpart möjlighet att proaktivt identifiera behov av regelförändring eller andra åtgärder för att möjliggöra och underlätta teknikutvecklingen.

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

Transportstyrelsen ska enligt regeringsbeslut⁶ följa upp regeringens funktionshinderspolitik i årsredovisningen.

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

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

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

Förbättrade passagerarrättigheter med den nya tågpassagerarförordningen

Den nya tågpassagerarförordningen har börjat tillämpas. Den innehåller bland annat en artikel med ett nytt krav om att personal hos järnvägsföretag och stationsförvaltare ska utbildas i hur behoven hos personer med funktionsnedsättning tillgodoses. Transportstyrelsen har tilldelats tillsynsansvar för artikeln, som också återfinns i passagerarförordningar för övriga trafikslag där myndigheten också har tillsynsansvar. Intern dialog om erfarenhetsutbyte har påbörjats i syfte att se över hur tillsynen kan bedrivas.

Tillsynen över regionala kollektivtrafikmyndigheter och passagerarrättigheter har återupptagits. Transportstyrelsen kontrollerar att regionala kollektivtrafikmyndigheter tillhandahåller ett trafikförsörjningsprogram som uppfyller reglerna. Det bidrar till en attraktiv kollektivtrafik och säkerställer att personer med särskilda behov får den hjälp de har rätt till. Konstaterade brister är exempelvis avsaknad av rutin för att identifiera grupper med särskilda behov och att ledsagare inte utbildats i tillräcklig omfattning för att kunna utföra första hjälpen.

Fler personer kommer att klara synkraven för körkort

Sverige har strängare synkrav för körkort än andra europeiska länder med hög trafiksäkerhet men uppfyller inom vissa delar inte minimikravet i körkortsdirektivet. Transportstyrelsen skickade under 2023 förslag på omarbetade regler på externremiss för att samla in synpunkter från dem som berörs. Ändringen innebär att fler personer kommer att klara synkraven och att det blir enklare för personer med ögonsjukdomar att lämna in synintyg. De nya reglerna ska enligt plan ändras hösten 2024.

3.10.4 Arbetet med jämställdhetsintegrering

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

Under 2023 färdigställde Transportstyrelsen en webbutbildning om jämställdhet inom transportområdet tillsammans med Trafikverket. Utbildningen har börjat användas på båda myndigheterna. Hittills har 86 personer genomfört utbildningen på Transportstyrelsen och fått nya redskap att jobba med jämställdhetsintegrerande analys.

Nedan redovisas vad som gjorts inom de fem områdena.

Verka för ett mer ansvarsfullt beteende i trafikrummet

Kunskap om ansvarsfullt trafikbeteende är en viktig del i myndighetens webbutbildning.

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

Arbetsgruppen EqOP⁷, där Transportstyrelsen är ordförande, fick 2023 i uppdrag att starta upp ett arbete för att utveckla jämlik krocksäkerhet. Ett arbete påbörjades med att analysera skillnaderna för män och kvinnor med whiplashskador. Resultaten kommer att ligga till grund för eventuella förslag på regeländringar som tar hänsyn till både mäns och kvinnors förutsättningar ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Sverige anordnade en workshop om jämställdhet och inkludering i Europeiska unionens järnvägsbyrås (ERA:s) ledningsgrupp. Syftet var att öka fokus på frågan så att förslag på aktiviteter kan tas fram för att förbättra jämställdhet och inkludering inom ERA:s organisation och ledning.

Verka för att öka möjligheterna för kvinnor att arbeta inom transportområdet

Transportstyrelsen har deltagit i Europeiska kommissionens förberedande arbete med revideringen av lokförardirektivet. Fokus har legat på att ta fram underlag till konsekvensanalys. Ett syfte med initiativet är att göra yrket attraktivare för kvinnor. Branschen är fortfarande mansdominerad och lokförarbristen i Europa är stor. Transportstyrelsen tog under 2023 fram statistik över andelen kvinnliga lokförare i Sverige och hur könsfördelningen utvecklats. I Sverige är cirka 18 procent av förarna kvinnor. Trenden sett till de senaste åtta åren är att andelen kvinnor har ökat med 1 procentenhet per år. I underlaget till konsekvensanalys har Transportstyrelsen framfört behov av att utforma direktivets krav så att fler kvinnor kan bli behöriga för yrket. Arbetet har även innefattat att påverka problembeskrivning och lösningsförslag för att undvika att dessa utgår från förlegade normer om könsroller och kvinnors förutsättningar.

Transportstyrelsen deltog på en internationell konferens om jämställdhet i luftfartssektorn, ICAO Gender Summit. Konferensen hölls som ett led i att

⁷ Arbetsgruppen Equitable Occupant Protection, under GRSP, UNECE.

genomföra den resolution som lyfter vikten av ökad jämställdhet och för att ICAO och dess medlemsstater gemensamt behöver göra ansträngningar för att förbättra representationen av kvinnor inom sektorn.

Inför konferensen besvarade Transportstyrelsen ICAO:s enkät om Sveriges statistik. Frågorna avsåg om det finns exempel på aktiviteter för att förbättra könsfördelningen i flygsektorn och synen på ICAO:s fortsatta arbete med denna fråga. För att kunna svara på enkäten samverkade Transportstyrelsen med andra myndigheter och organisationer.

Säkerställa ett likvärdigt bemötande från Transportstyrelsen

Under 2023 genomfördes ingen aktivitet inom området likvärdigt bemötande, men det finns planer för 2024.

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

Transportstyrelsen har utöver webbutbildningen som nämns ovan genomfört utbildningstillfällen om jämställdhetsarbete för flera avdelningar. Det har gett avdelningarna kunskap för att komma vidare i det interna arbetet med jämställdhetsintegrering.

Myndigheten har tagit fram förslag till ändringar av föreskriften om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg. Syftet är att ta reda på om det finns könsrelaterade skillnader vad gäller olycks- och självmordshändelser inom spårbunden trafik. En viktig ändring är att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som rapporterar olyckor, tillbud och väsentliga fel nu även ska ange uppgifter om kön för personer som har skadats eller omkommit. Olycksdata som samlas in ligger till grund för Sveriges officiella statistik inom transporter och kommunikationer som Trafikanalys tar fram. Data används också för analyser av Transportstyrelsen och Trafikanalys samt för forskning.

3.10.5 Transportstyrelsens totalförsvarsarbete – redovisning av medel för civilt försvar

Transportstyrelsen ska redovisa användningen av de medel som tillförts myndigheten under anslaget civilt försvar, enligt regeringsbeslutet ”Anvisningar för det civila försvaret för försvarsbeslutsperioden 2021–2025”. Under 2023 förbrukade Transportstyrelsen 40,1 miljoner kronor. Tilldelat anslag var 39,9 miljoner och en del av anslagssparandet från 2022 nyttjades.

Tabell 67. Anslagsförbrukning Civilt försvar Transportstyrelsen 2023

		Belopp tkr
Personalkostnader	Anställda och konsulter som arbetat inom området civil beredskap. Inklusiva personalrelaterade kostnader t.ex. kompetensutvecklingsinsatser.	28 462
Lokalkostnader	Hyra av särskilda lokaler samt avskrivningskostnader för investeringar i lokaler av betydelse för myndighetens civila beredskap.	9 997
Övriga inköp, drift- och förvaltningskostnader	Avser främst inköp av varor för utveckling av myndighetens uthållighet samt förmåga att hantera, förvara och kommunicera säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter.	1 609

Transportmyndigheterna fick, enligt regeringsbeslut I2021/00673, i uppdrag att gemensamt redovisa förslag på hur anslagsmedel för perioden 2022–2025 bör fördelas mellan myndigheterna för att uppnå störst nytta för det civila försvaret inom transportområdet som helhet. Myndigheterna kom överens om nedanstående prioritering vid fördelningen:

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

Resultat av Transportstyrelsens genomförda åtgärder sammanfattas nedan. Sammanfattningen är övergripande av sekretesskäl.

- Myndighetens säkerhets- och beredskapsorganisation har stärkts, både personellt och kompetensmässigt. Det har resulterat i en ökad förmåga att planera, samordna, bedriva och följa upp myndighetens säkerhet och beredskap.
- Förmågan att genomföra säkerhets- och beredskapsrelaterade analyser av egen verksamhet har fortsatt utvecklats. Myndigheten har förmåga att genomföra dessa analyser med egen personal (utan konsultstöd).
- För att identifiera samhällsviktig och säkerhetskänslig verksamhet samt prioriterad verksamhet vid höjd beredskap har en process för säkerhets- och beredskapsplanering etablerats. Syftet är att skapa planeringsförutsättningar för en säker och robust leverans i myndighetens uppdrag i vardag, vid kris i fredstid och vid höjd beredskap.
- Myndighetens förmåga att samverka inom beredskapsområdet transporter har stärkts. Den stärkta förmågan har även nyttjats i det fortsatta gemensamma arbetet med att utveckla beredskapssektorn

och för sektorns arbete med att förbereda ett svenskt medlemskap i Nato.

- Arbetet med att förbereda övertagandet av myndighetens it-drift i egen regi fortsatte under 2023. Arbetet omfattar även säkerhets- och robusthetsfrågor kopplat till civilt försvar inom områdena informationssäkerhet, it-säkerhet och fysisk säkerhet. Detta har skapat bättre förutsättningar att bedriva myndighetens verksamhet även under svårare omständigheter.
- Myndigheten har deltagit i planeringsarbetet inom myndighetssamverkan i Program 2032. Bland annat genomfördes förstudier under 2023.
- Krisledningsförmågan har ökat ytterligare genom utveckling av ledningsplatser, säkra kommunikationer (Rakel och signalskydd), funktionen tjänsteman i beredskap samt upprättande av lägesbilder.
- Flera ombyggnationer av lokalerna har genomförts i syfte att öka myndighetens säkerhet och robusthet. Exempelvis har det byggts ytterligare ett signalskyddsrum, lokaler för förvaring och bearbetning och samtal om säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter. Det har också genomförts ombyggnationer i datacenter. Ytterligare ett it-utrymme har etablerats i syfte att skapa fysiskt skydd för myndighetens digitala informationstillgångar i händelse av krig.
- 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.
- Säkerhets- och beredskapskompetensen har stärkts inom hela myndigheten.

3.10.6 Sammanställning av regeringsuppdrag

Nedan följer en sammanställning av regeringsuppdrag till Transportstyrelsen som redovisats 2023 på annat sätt än i årsredovisningen och de regeringsuppdrag som har inkommit till myndigheten men som ännu inte redovisats.

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

Ankomst-datum	Uppdrag	Dnr	Redovisnings-datum
2019-12-27	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2020 avseende prioritering i arbetet med civilt försvar	TSG 2019-10118	Enligt regeringsbeslut 2015-12-10 avseende planeringsanvisningar för det civila försvaret (Ju2015/09669/SSK).
2020-12-10	Uppdrag att fortsatt ta emot personer med funktionsnedsättning som medför nedsatt arbetsförmåga för praktik 2021–2023	TSG 2020-11237	2021-04-01 2022-04-01 2023-04-01 2024-02-15
2020-12-16	Uppdrag att fortsatt ta emot nyanlända arbetssökande för praktik 2021–2023	TSG 2020-11444	2021-04-01 2022-04-01 2023-04-01 2024-02-15
2022-01-28	Uppdrag att medverka i genomförandet av Europeiska unionens strategi för Östersjöregionen	TSG 2022-831	2024-01-24 och därefter vartannat år
2022-02-11	Uppdrag att analysera dagens krav på vinterdäck för tunga fordon och utreda behovet av skärpta regler	TSG 2022-1366	2023-03-31
2022-02-18	Uppdrag att analysera förutsättningarna för skärpt miljökontroll vid fordonsbesiktning	TSG 2022-1737	2023-02-15
2022-03-21	Uppdrag att analysera och följa upp mobilitetspaketets genomförande i Sverige	TSG 2022-2879	2024-03-08 (slutredovisning), delredovisning vid behov
2022-06-27	Uppdrag att lämna förslag till regler som möjliggör inrättandet av regionala skyddsombud inom sjöfarten	TSG 2022-2702	2023-02-01
2022-06-28	Uppdrag i regleringsbrevet för 2022 avseende lastsäkring vid godstransporter på järnväg	TSG 2021-12580	2023-01-10
2022-07-12	Uppdrag att genomföra den nationella strategin för marknadskontroll	TSG 2022-7117	Via Swedac 2023-07-16 2024-07-16 2025-07-16
2022-09-01	Uppdrag att följa upp mål om handläggningstider samt om bemötande och service hos vissa myndigheter	TSG 2022-8278	2023-02-15 – 2029-02-15
2022-09-02	Uppdrag att utreda en modernare utbildning för yrkesförarkompetens	TSG 2022-8327	2023-12-15
2022-09-08	Uppdrag att vidta energibesparingsåtgärder inom den statliga förvaltningen	TSG 2022-8458	Månatligen okt 2022 – apr 2023
2022-12-21	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2023 avseende prognoser	TSG 2022-12047	2023-02-06 2023-04-25 2023-07-28 2023-10-23
2022-12-21	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2023 avseende intern styrning	TSG 2022-12047	2024-02-22
2022-12-21	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2023 avseende informationssäkerhet	TSG 2022-12047	2024-02-22
2023-02-28	Uppdrag att genomföra en generell översyn av förarutbildningen	TSG 2023-1619	2024-09-15

Ankomst-datum	Uppdrag	Dnr	Redovisnings-datum
2023-03-09	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2023 avseende tillsyn	TSG 2022-12047	2023-11-30
2023-06-09	Uppdrag att utforma en försöksverksamhet för att möjliggöra godstransporter med lastbilar som har en totalvikt som understiger 4250 kg för den som har körkort med behörighet B	TSG 2023-4473	2024-03-08
2023-06-22	Uppdrag att se över och förenkla vissa regler avseende allmän platsmark	TSG 2023-4880	2024-04-05
2023-07-15	Uppdrag att analysera hur användandet av drönare i Sverige kan vidareutvecklas	TSG 2023-5511	2024-08-31
2023-08-23	Uppdrag att utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet	TSG- 2023-6069	2024-01-31
2023-10-17	Uppdrag att utreda förutsättningarna för körprov i trafik för den som har synfältsbortfall	TSG 2023-7502	2025-06-15
2023-10-23	Uppdrag att se över Polismyndighetens tillgång till uppgifter från befintliga kamerasystem	TSG 2023-7644	2024-03-06
2023-10-26	Uppdrag att utreda när det ska vara tillåtet att använda dubbdäck	TSG 2023-7800	2024-08-16
2023-12-08	Uppdrag om en säker och effektiv tillgång till rättsinformation	TSG 2023-8664	2024-05-30
2023-12-21	Uppdrag om åtgärdsförslag inom det civila försvaret inför nästa försvarspolitiska inriktningsproposition	TSG 2023-8906	2024-03-07



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). De tilldelade anslagen uppgick enligt regleringsbrev sammanlagt till totalt 8 596 miljoner kronor. Transportstyrelsen har nyttjat både anslagssparande från 2022 och till viss del anslagskredit för 2023 och har förbrukat och avräknat 8 497 miljoner kronor. Belopp som avräknats har minskat med 890 miljoner kronor jämfört med 2022. Minskningen beror på att myndigheten har betalat ut 1 088 miljoner kronor mindre i klimatbonus. Verksamhetskostnaderna för övriga anslag var 198 miljoner högre än år 2022.

Regeringen beslutade hösten 2022 om en avveckling av klimatbonusen. För 2023 fick Transportstyrelsen extra anslagsmedel för att hantera avvecklingen.

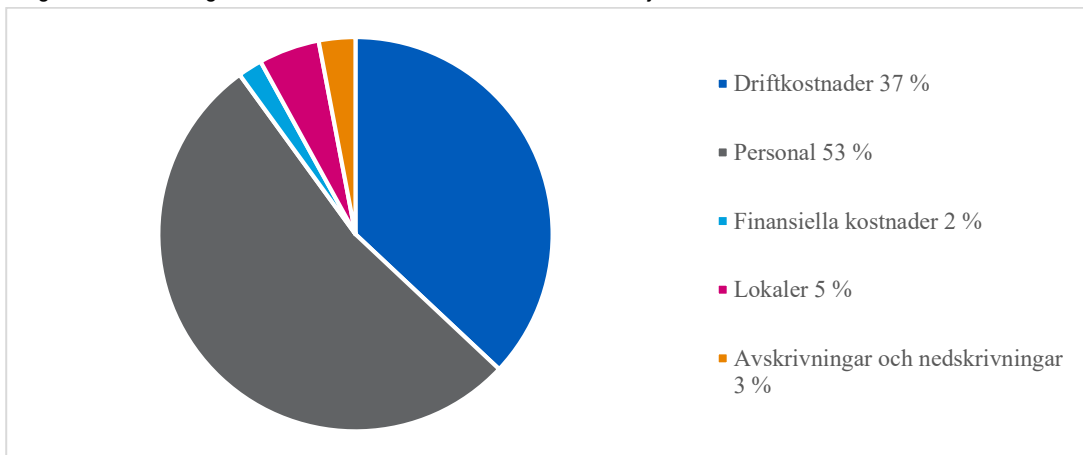
Transportstyrelsen har ansökt om och fått bidrag från brexitjusteringsreserven för ökade kostnader för typgodkännandeverksamheten till följd av brexit. Beloppet uppgick till cirka 81 miljoner kronor och berör anslagsposten för verksamhet som finansieras med avgifter.

Under 2023 implementerades det nya ramavtalet för banktjänster. Flera av tjänsterna har fördyrats sedan föregående statliga ramavtal, och beräkningar visade att Transportstyrelsen får en kostnadsökning per helår på cirka 34 miljoner kronor. Ett antal åtgärder som syftar till att på sikt få ned kostnaderna har identifierats. Det gäller bland annat att minska antalet utbetalningskort genom att möjliggöra utbetalning via Swedbanks utbetalningssystem SUS för fler kunder. I mars lämnades en framställan till regeringen om att 15 miljoner kronor skulle tillföras anslag 1:12 ap.4 - Verksamhet som inte finansieras med avgifter för år 2023, och 20 miljoner kronor från år 2024 och framåt. Transportstyrelsen har inte fått utökad anslag för denna kostnadsökning.

Verksamhetens kostnader

Transportstyrelsens totala kostnader för verksamheten uppgick till 3 184 miljoner kronor. Det är en ökning med 343 miljoner kronor och motsvarar 12 procent. Ökningen beror främst på högre personalkostnader till följd av att personalstyrkan har utökats – antalet årsarbetskrafter ökade med 7 procent. De höjda räntenivåerna har lett till en stor ökning av de finansiella kostnaderna, en total ökning med 56 miljoner kronor. Myndigheten har även fått ökade kostnader för banktjänster och betallösningar med 30 miljoner och för porto med 23 miljoner.

Diagram 5. Fördelning av verksamhetens kostnader 2023, 3 184 miljoner kronor



4.1 Resultaträkning

Belopp i tkr		2023	2022
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag		2 680 111	2 482 270
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	not 1	415 965	334 240
Intäkter av bidrag	not 2	88 048	8 987
Finansiella intäkter	not 3	7 490	3 881
Summa		3 191 613	2 829 377
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	not 4	-1 688 215	-1 539 811
Kostnader för lokaler		-141 393	-116 225
Övriga driftkostnader	not 5	-1 183 461	-1 082 154
Finansiella kostnader	not 6	-69 721	-13 722
Avskrivningar och nedskrivningar		-100 898	-88 332
Summa		-3 183 687	-2 840 244
VERKSAMHETSUTFALL		7 927	-10 867
Uppbördsverksamhet			
Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras	not 7	1 728 691	1 777 395
Skatteintäkter m.m.		18 655 630	19 012 189
Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamhet		-20 332 531	-20 848 700
Saldo	not 8	51 789	-59 116
Transfereringar			
Medel som erhållits från statens budget för finansiering av bidrag		5 816 972	6 904 642
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag	not 9	765 973	646 237
Finansiella intäkter		82	113
Lämnade bidrag	not 10	-6 913 824	-7 832 853
Saldo	not 11	-330 797	-281 860
ÅRETS KAPITALFÖRÄNDRING	not 12	-271 081	-351 844

4.2 Balansräkning

Belopp i tkr		2023-12-31	2022-12-31
TILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Balanserade utgifter för utveckling	not 13	207 849	173 029
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	not 14	630	1 261
Pågående immateriella anläggningstillgångar	not 15	219 765	176 233
Summa immateriella anläggningstillgångar		428 245	350 523
Materiella anläggningstillgångar			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	not 16	32 490	13 344
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	not 17	69 190	35 310
Pågående nyanläggningar	not 18	3 539	367
Summa materiella anläggningstillgångar		105 219	49 020
Finansiella anläggningstillgångar			
Andra långfristiga fordringar	not 19	291 216	356 503
Summa finansiella anläggningstillgångar		291 216	356 503
Varulager m.m.			
Varulager och förråd	not 20	3 749	2 113
Summa varulager m.m.		3 749	2 113
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar	not 21	259 579	251 097
Fordringar hos andra myndigheter	not 22	83 514	71 212
Övriga kortfristiga fordringar	not 23	1 562 141	1 571 230
Summa kortfristiga fordringar		1 905 233	1 893 539
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	not 24	151 770	119 382
Upplupna bidragsintäkter		5	19
Övriga upplupna intäkter		248 080	233 065
Summa periodavgränsningsposter		399 855	352 466
Avräkning med statsverket	not 25	159 873	-29 141
Kassa och bank			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret		194 232	355 988
Summa kassa och bank		194 232	355 988
SUMMA TILLGÅNGAR		3 487 622	3 331 011

KAPITAL OCH SKULDER			
Myndighetskapital	not 26		
Statskapital		580	580
Balanserad kapitalförändring		384 667	736 511
Kapitalförändring enligt resultaträkningen	not 12	-271 081	-351 844
Summa myndighetskapital		114 166	385 247
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	not 27	287	953
Övriga avsättningar	not 28	4 625	8 549
Summa avsättningar		4 912	9 502
Skulder m.m.			
Lån i Riksgäldskontoret	not 29	542 170	393 951
Andra långfristiga skulder	not 30	13 350	36 169
Räntekontokredit i Riksgäldskontoret	not 31	-	-
Övriga krediter i Riksgäldskontoret	not 32	1 625 301	1 428 858
Kortfristiga skulder till andra myndigheter		126 557	136 066
Leverantörsskulder		269 675	233 778
Övriga kortfristiga skulder	not 33	403 948	413 065
Summa skulder m.m.		2 981 001	2 641 886
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	not 34	379 860	287 721
Öförbrukade bidrag		6 923	5 981
Övriga förutbetalda intäkter		760	674
Summa periodavgränsningsposter		387 543	294 375
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		3 487 622	3 331 011
Ansvarsförbindelser		Inga	Inga

4.3 Anslagsredovisning

Belopp i tkr

Anslag	Ingående överföringsbelopp	Årets tilldelning enligt RB	Omdisponerade anslagsbelopp	Indragning	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överföringsbelopp
Utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård							
1:8 ap.1 Klimatbonus	505 358	5 955 000	0	-505 358	5 955 000	-5 816 972	138 028
Utgiftsområde 22 Kommunikationer							
1:1 ap.4 Civilt försvar - till Transportstyrelsen	2 135	39 908	0	-1 095	40 947	-40 068	879
1:11 ap.5 Trängselskatt - del till Transportstyrelsen	24 713	84 000	-24 713	0	84 000	-60 279	23 721
1:12 ap.3 Transportstyrelsen - verksamhet som finansieras med avgifter	114 546	1 606 316	0	-66 849	1 654 013	-1 665 785	-11 772
1:12 ap.4 Transportstyrelsen - verksamhet som inte finansieras med avgifter	9 837	801 124	0	0	810 961	-820 189	-9 228
1:14 ap.6 Trängselskatt i Göteborg - del till Transportstyrelsen	19 060	110 000	-19 060	0	110 000	-93 790	16 210
Summa	675 649	8 596 348	-43 774	-573 302	8 654 921	-8 497 083	157 839

Kommentarer till väsentliga avvikelser

1:8 ap.1 Klimatbonus

Utbetalningarna inom klimatbonus styrs av antalet nyregistrerade bilar som har rätt till bonus. Utfallet blev lägre än vad som beräknades när anslagsnivån fastställdes. Avvikelsen är 2,3 procent.

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

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

1:12 ap.3 Transportstyrelsen – verksamhet som finansieras med avgifter

Utgifterna överstiger tilldelat anslag med 59 miljoner kronor. Det beror till stor del på ökade kostnader för porto samt nytt avtal för registrerings skyltar. Det nya bankavtalet innebar också ökade kostnader på denna anslagspost. Därutöver ökade arbetet med utvecklingen av nytt vägtrafikregister och kostnadsutfallet blev högre än vad som var budgeterat.

1:12 ap.4 Transportstyrelsen – verksamhet som inte finansieras med avgifter

Överförbrukning på anslagsposten blev 19 miljoner kronor och den huvudsakliga anledningen var myndighetens nya bankavtal. Kostnadsökningen var drygt 13 miljoner kronor högre än vad som tidigare budgeterats.

4.3.1 Villkor för anslag

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

Från anslagsposten får Transportstyrelsen disponera medel för att kunna använda och samverka med det gemensamma radiokommunikationssystemet Rakel. Transportstyrelsen ska betala 368 500 kronor till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) som abonnemangsavgift för systemet. Beloppet ska betalas efter fakturering från MSB.

Transportstyrelsen har betalat avgiften.

Från anslagsposten får Kommerskollegium rekvirera högst 450 000 kronor för uppgiften att vara förlikningsorgan enligt lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullsystem.

250 000 kronor har rekvirerats från Kommerskollegium.

4.4 Redovisning mot inkomsttitel

Belopp i tkr

Inkomsttitel	Beräknat belopp	Inkomster
2511 036 – Expeditions- och ansökningsavgifter		646
2534 004 – Avgifter för körkort och motorfordon		15 489
2534 005 – Avgifter för järnvägsområdet	44 000	42 823
2534 006 – Avgifter för luftfartsområdet	162 000	147 936
2534 007 – Avgifter för sjöfartsområdet	77 000	84 440
2534 008 – Avgifter för vägtrafikområdet	1 296 000	1 238 784
2624 002 – Inkomster av uppbörd av felparkeringsavgifter		51 239
2711 006 – Restavgifter och dröjsmålsavgifter		76 464
2714 322 – Överlastavgift		26 232
2714 323 – Avgift vid överträdelser av kör- och vilotider		40 447
2714 324 – Avgift vid överträdelser av regler om cabotage		462
2714 327 – Sanktionsavgift informationssäkerhet		580
2714 328 – Sanktionsavgift felparkering		3 247
2714 329 – Övriga sanktionsavgifter		-98
9341 017 – Stämpelskatt		2 365
9461 012 – Fordonsskatt		14 934 226
9461 022 – Saluvagnsskatt		9 126
9462 014 – Vägavgifter		842 124
9463 011 – Trängselskatt, Göteborg		887 385
9463 012 – Trängselskatt, Stockholm		1 798 659
9463 031 – Trängselskatt tillägg, Göteborg		50 535
9463 032 – Trängselskatt tillägg, Stockholm		79 420
Summa	1 579 000	20 332 531

Kommentarer till väsentliga avvikelser*2534 005 - Avgifter för järnvägsområdet*

Inom järnvägsområdet är avgifterna marginellt lägre än beräknat. Skillnaden är relativt liten utan större enskilda avvikelser. Huvudsakligen sker det lägre avgiftsuttaget inom tillsynsområdet.

2534 006 - Avgifter för luftfartsområdet

Inkomsterna inom luftfartsområdet är lägre än beräknat belopp. Det beror främst på att volymerna inom verksamheten för drönare är fortsatt lägre än förväntat, liksom volymerna avseende registerkontroller. Inom registerkontroller hade Transportstyrelsen räknat med att se över samtliga tillståndshavare under 2023, vilket dock inte genomförts och därmed föranlett ett lägre avgiftsuttag.

2534 007 - Avgifter för sjöfartsområdet

Inkomsterna inom sjöfartsområdet är högre än beräknat. Det beror främst på högre volymer avseende behörighetsbevis för vattenskoter samt till viss del på högre volymer inom tillsyn av fartyg. De högre volymerna gjorde att avgiftsuttaget ökade och att intäkterna blev högre än beräknat.

2534 008 - Avgifter för vägtrafikområdet

Inom vägtrafikområdet är inkomsterna lägre än beräknat, vilket i stor utsträckning beror på ett lägre avgiftsuttag än beräknat inom vägtrafikregisteravgiften och avgiften för personliga registreringsskyltar. Utöver dessa finns det ett antal avgifter med lägre intäkter än beräknat, men de två ovannämnda avgifterna utgör merparten.

4.5 Finansieringsanalys

Belopp i tkr		2023	2022
DRIFT			
Kostnader	not 35	-3 087 379	-2 756 463
Finansiering av drift			
Intäkter av anslag		2 680 111	2 482 270
Intäkter av avgifter och andra ersättningar		415 679	334 240
Intäkter av bidrag		88 048	8 987
Övriga intäkter		7 490	3 881
Summa medel som tillförts för finansiering av drift	not 36	3 191 327	2 829 377
Ökning(-)/minskning(+) av lager		-1 636	460
Ökning(-)/minskning(+) av kortfristiga fordringar	not 37	166 385	-141 144
Ökning(+)/minskning(-) av kortfristiga skulder	not 38	190 639	59 600
KASSAFLÖDE FRÅN DRIFT		459 337	-8 170
INVESTERINGAR			
Investeringar i materiella tillgångar		-80 298	-39 482
Investeringar i immateriella tillgångar		-154 520	-99 405
Summa investeringsutgifter		-234 818	-138 887
Finansiering av investeringar			
Lån från Riksgäldskontoret		257 655	143 488
- amorteringar		-109 437	-88 329
Försäljning av anläggningstillgångar		286	-
Summa medel som tillförts för finansiering av investeringar		148 505	55 159
KASSAFLÖDE TILL INVESTERINGAR		-86 314	-83 728
UPPBÖRDSVERKSAMHET			
Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras av myndigheten		1 728 691	1 777 395
Skatteintäkter m.m.		18 655 630	19 012 189
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder	not 39	-233 008	105 867
Inbetalningar i uppbördsverksamhet		20 151 313	20 895 451
Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamhet		-20 332 531	-20 848 700
KASSAFLÖDE FRÅN/TILL UPPBÖRDSVERKSAMHET		-181 219	46 751
TRANSFERERINGSVERKSAMHET			
Lämnade bidrag		-6 913 824	-7 832 853
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder	not 40	166 251	379 865
Utbetalningar i transfereringsverksamhet		-6 747 573	-7 452 987
Finansiering av transfereringsverksamhet			
Medel som erhållits från statens budget för finansiering av bidrag		5 816 972	6 904 642
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag		765 973	646 237
Finansiella intäkter		82	113
Summa medel som tillförts för finansiering av transfereringsverksamhet		6 583 027	7 550 993
KASSAFLÖDE FRÅN/TILL TRANSFERERINGSVERKSAMHET		-164 546	98 005¹
FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL		27 259	52 858
SPECIFIKATION AV FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL			
Likvida medel vid årets början		326 847	273 989
Ökning(+)/minskning(-) av tillgodohavande Riksgäldskontoret		-161 756	-217 538
Ökning(+)/minskning(-) av avräkning med statsverket		189 014	270 396
Summa förändring av likvida medel		27 259	52 858
Likvida medel vid periodens slut		354 105	326 847

¹ Jämförelsetalet för 2022 har justerats, summering har rättats.

4.6 Sammanställning av väsentliga uppgifter

Belopp i tkr

	2023	2022	2021	2020	2019
Låneramar					
Beviljad låneram (enl. 7 kap 1 § budgetlagen)	689 200	577 000	380 000	307 500	410 000
Utnyttjad låneram (vid räkenskapsårets slut)	542 170	393 951	338 792	303 123	280 614
Kontokrediter hos Riksgäldskontoret					
Beviljad räntekontokredit (enl. 7 kap 4 § budgetlagen)	50 000	50 000	50 000	850 000	140 000
Övriga kontokrediter	1 750 000	1 600 000	1 600 000		
Max utnyttjad räntekontokredit under året	ej nyttjad	ej nyttjad	373 853	485 472	ej nyttjad
Max utnyttjad övrig kontokredit under året	1 625 301	1 434 417	1 434 417		
Räntekonto					
Ränteintäkter	6 327	4 389	-	23	794
Räntekostnader	69 257	13 578	-	9	487
Avgiftsintäkter som disponeras					
Utfall ¹	1 181 938	980 477	622 445	552 461	1 148 985
Varav offentligrättsliga avgifter och uppdragsverksamhet	1 171 609	976 148	619 227	548 715	1 143 366
Budget ²	166 000	136 000	103 000	112 000	123 000
Avgiftsintäkter som inte disponeras					
Utfall	1 728 691	1 777 395	1 599 991	1 585 603	1 547 992
Varav offentligrättsliga avgifter	1 524 132	1 585 528	1 405 893	1 370 264	1 358 961
Budget	1 579 000	1 645 000	1 580 000	1 524 000	1 424 000
Anslagskredit					
Beviljad ³	85 964	435 230	77 562	76 491	75 677
Utnyttjad	21 001	-	-	-	752
Anslagssparande	157 839	675 649	162 984	197 213	106 539
Personal					
Årsarbetskrafter	2 052	1 918	1 887	1 823	1 792
Medeltal anställda	2 280	2 130	2 052	2 019	1 995
Driftkostnad per årsarbetskraft	1 468	1 428	1 360	1 390	1 450
Kapitalförändring					
Årets kapitalförändring	-271 081	-351 844	-343 391	-317 363	-76 835
Balanserad kapitalförändring	384 667	736 511	1 079 902	1 397 265	1 474 100

¹ Jämförelsetalet för 2022 har justerats.

² Jämförelsetalet för 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.

³ För 2022 tilldelades myndigheten en anslagskredit för anslag 1:8 ap.1 Klimatbonus på 351 000 tkr. För övriga år har ingen anslagskredit tilldelats för anslaget.

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 2024 har använts för inkommande leverantörsfakturor, utgående kundfakturor och inomstatliga mellanhavanden.

4.7.2 Förändrade redovisningsprinciper i uppbördsverksamheten

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

4.7.3 Värderingsprinciper

Allmän värderingsprincip

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

Anläggningstillgångar

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

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

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

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

Tillämpade avskrivningstider:

- | | |
|------|--|
| 3 år | Pc och pc-kringutrustning
Kontorsutrustning
Ljud- och bildutrustning
Nätverkskopiatorer/multiskrivare |
| 5 år | Systemprogramvaror/licenser (immateriella anläggningstillgångar, inte pc-program)
It-utrustning
Personbilar
Förbättringsutgifter på annans fastighet
Möbler, kontorsrum
Maskiner, tekniska anläggningar |
| 7 år | Teknisk plattform |

Linjär avskrivningsmetod tillämpas.

Varulager

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

Kundfordringar och uppbördsfordringar, avgifter i ekonomisystemet

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

Uppbördsfordringar, skatter och avgifter i vägtrafikregistret

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

Följande procentsatser har beräknats:

Fordonskatt inkl. dröjsmål	80 %
Saluvagnsskatt inkl. dröjsmål (värderas med fordonskatt)	80 %
Trängselskatt inkl. tilläggsavgift	94 %
Vägavgift inkl. administrations- och dröjsmålsavgift	87 %

Körkortsavgifter	73 %
Tillsynsavgifter	91 %
Yrkestrafikavgifter	85 %
VTR-avgift inkl. påminnelse	98 %
Felparkeringsavgifter	90 %
Skyltavgifter inkl. påminnelse	79 %
Påställningsavgift	100 %
Export nytt fordon	100 %
Registreringsbevis	98 %
Registerhållningsavgift SA	100 %

Leverantörsskulder

Leverantörsskulder i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs.

Periodavgränsningsposter

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

4.7.4 Styrelsen

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr)
Peter Norman , ordförande F.d. statsråd	- Entropics AB, ordförande - Oscar Properties AB, ordförande - Kungliga musikhögskolan, ordförande - Nasdaq Sverige AB, ledamot - Peter Norman Finanskonsult AB, ledamot	91 265
Staffan Bengtsson F.d. överintendent	- Nämnden för läkemedelsförmåner, ordförande - Nämnden för statligt tandvårdsstöd, ordförande - Försvarets materielverk, vice ordförande	48 622
Jan Landahl F.d. riksrevisor	- Harpsundsnämnden, ordförande - Riksgälden, vice ordförande (t.o.m. 230331)	50 544
Anette Landén Avdelningschef	- Ekobrottsmyndighetens insynsråd, ledamot	46 656
Ingrid Udén Mogensen F.d. informationssäkerhetschef	- Inga övriga uppdrag	46 215
Linda Olofsson Direktör	- Statens väg- och transportforskningsinstitut, ledamot	46 867

4.7.5 Ledande befattningshavare

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr)
Jonas Bjelfvenstam Generaldirektör Transportstyrelsen	- Linköpings universitet, ledamot (t.o.m. 230531) - Arbetsgivarverket, ledamot	1 678 250
Ann-Cathrine Wikström (fr.o.m. 230801) Överdirektör Transportstyrelsen	- Inga övriga uppdrag	527 607

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 2022. Belopp som avrundas till 0 redovisas med "0". Poster som saknar utfall redovisas med "-".

Not 1 Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2023	2022
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	415 965	334 240
varav Intäkter av avgifter enligt 4 § avgiftsförordningen	3 253	2 644
varav Avgiftsintäkter från tjänsteexport	-	-
varav Icke-statliga medel enligt definition i 6 kap 1 § kapitalförsörjningsförordningen	5 781	-
	415 965	334 240
Not 2 Intäkter av bidrag	2023	2022
Bidrag från myndighet	87 538	8 540
Bidrag från statligt bolag	510	447
	88 048	8 987
Under 2023 har myndigheten, efter ansökan ur brexitjusteringsreserv, erhållit bidrag från Rådet för Europeiska socialfonden på 80 971 tkr.		
Not 3 Finansiella intäkter	2023	2022
Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	6 327	4 389
Övriga ränteintäkter	162	53
Övriga finansiella intäkter	1 002	-561
	7 490	3 881
Not 4 Kostnader för personal	2023	2022
Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	-1 117 651	-1 012 534
varav styrelse och ej anställd personal	-1 469	-1 436
Sociala avgifter	-576 168	-522 070
varav styrelse och ej anställd personal	-157	-169
Övriga personalkostnader	5 604	-5 206
varav styrelse och ej anställd personal	-	-
	-1 688 215	-1 539 811

Not 5 Övriga driftkostnader	2023	2022
Reparationer och underhåll	-3 250	-3 095
Offentligrättsliga avgifter, skatter, kundförluster m.m.	-3 156	-2 600
Resor, representation, information	-40 640	-28 823
Medlemsavgifter	-167 677	-156 424
Inköp av varor	-137 328	-131 082
Köp av tjänster	-831 410	-760 130
	-1 183 461	-1 082 154

Medlemsavgifter består huvudsakligen av Sveriges medlemsavgift i Eurocontrol.

Not 6 Finansiella kostnader	2023	2022
Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	-69 257	-13 578
Övriga räntekostnader	-19	-9
Övriga finansiella kostnader	-444	-135
	-69 721	-13 722

Not 7 Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras	2023		2022	
	Intäkter	Kostnader	Intäkter	Kostnader
Offentligrättsliga avgifter	1 542 319	1 676 609	1 588 496	1 451 407
<i>Offentligrättsliga avgifter med ekonomiska mål</i>				
Järnväg	42 617	68 023	35 153	48 699
Luffart	126 591	146 591	112 729	136 776
Sjöfart	28 373	29 841	22 881	35 102
Vägfart	1 261 154	1 432 155	1 321 938	1 230 831
<i>Övriga offentligrättsliga avgifter</i>				
Järnväg	134	-	141	-
Luffart	20 732	-	28 579	-
Sjöfart	56 733	-	67 074	-
Vägfart	5 987	-	-	-
Andra ersättningar	196 541	-	195 675	-
Förluster avseende offentligrättsliga avgifter	-12 553	-	-3 147	-
Förluster avseende andra ersättningar	2 032	-	-3 809	-
Ränteintäkter	352	-	180	-
	1 728 691	1 676 609	1 777 395	1 451 407

Saldo 5 987 tkr övriga offentligrättsliga avgifter för vägfart avser debiterade passager över Skurubron för oktober 2023. Dessa rapporterades in på inkomsttitel, eftersom regleringsbrev där det framgår att Transportstyrelsen har rätt att disponera intäkterna från Skurubron fanns på plats först 7 december 2023.

Not 8 Saldo uppbörd	2023	2022
Återföring av föregående års periodiserade skatter	-696 531	-755 648
Periodiserade trängselskatter	-207 420	-226 604
Periodiserade fordonsskatter	905 789	877 169
Periodiserade saluvagnsskatter	7 349	6 836
Periodiserade vägavgifter	42 602	39 130
	51 789	-59 116

Not 9 Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag	2023	2022
Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	651 961	540 209
Communication, Navigation, Surveillance (CNS)	114 012	106 028
	765 973	646 237
Not 10 Lämnade bidrag	2023	2022
Lämnade bidrag avser:		
Klimatbonus	-5 816 972	-6 904 642
Flygplatsers kostnader, Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	-982 788	-822 182
Flygplatsers kostnader, Communication, Navigation, Surveillance (CNS)	-114 064	-106 028
	-6 913 824	-7 832 853
Not 11 Saldo transfereringar	2023	2022
Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	-330 746	-281 860
CNS (Communication, navigation and surveillance)	-52	0
	-330 797	-281 860
Under-/övertäckningen regleras genom avgiftssättning.		
Not 12 Kapitalförändring enligt resultaträkningen	2023	2022
Avgiftsfinansierad verksamhet		
Över-/Underskott undervägsavgifter	240	0
Över-/Underskott GAS	-330 746	-281 860
	-330 505	-281 860
Uppdragsfinansierad verksamhet		
Över-/Underskott i uppdragsverksamheten	7 635	-10 867
	7 635	-10 867
Uppbörd		
Periodiserade skatter	51 879	-59 116
	51 879	-59 116
Bokfört värde	-271 081	-351 844
Not 13 Balanserade utgifter för utveckling	2023-12-31	2022-12-31
Ingående anskaffningsvärde	1 159 098	1 133 252
Årets anskaffningar	110 989	87 273
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-137 364	-61 427
	1 132 723	1 159 098
Utgående anskaffningsvärde		
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-986 069	-973 589
Årets avskrivningar	-76 168	-73 908
Årets nedskrivningar	-	-
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	137 364	61 427
	-924 873	-986 069
Bokfört värde	207 849	173 029

Not 14 Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	2023-12-31	2022-12-31
Ingående anskaffningsvärde	17 628	17 628
Årets anskaffningar	-	-
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-	-
Utgående anskaffningsvärde	17 628	17 628
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-16 367	-15 737
Årets avskrivningar	-630	-630
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	-	-
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-16 998	-16 367
Bokfört värde	630	1 261

Not 15 Pågående immateriella anläggningstillgångar	2023-12-31	2022-12-31
Ingående anskaffningsvärde	176 233	164 101
Årets anskaffningar	154 511	100 365
Årets färdigställda anläggningar	-110 979	-87 312
Återförda IB-värden	-	-921
Utgående anskaffningsvärde	219 765	176 233
Bokfört värde	219 765	176 233

Under 2023 har två delleveranser i USB-projektet aktiverats till ett värde av 71,9 mnkr.
Två projekt har delaktiverats till ett värde av 37,1 mnkr.

Not 16 Förbättringsutgifter på annans fastighet	2023-12-31	2022-12-31
Ingående anskaffningsvärde	58 608	46 647
Årets anskaffningar	9 050	11 961
Tillgångar under uppförande	14 961	-
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-	-
Utgående anskaffningsvärde	82 620	58 608
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-45 264	-39 273
Årets avskrivningar	-4 866	-5 991
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	-	-
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-50 130	-45 264
Bokfört värde	32 490	13 344

Under 2023 har en lokalanpassning avseende ledningsplatser färdigställts i Norrköping och två har delaktiverats, en i Borlänge och en i Örebro.

Not 17 Maskiner, inventarier, installationer m.m.	2023-12-31	2022-12-31
Ingående anskaffningsvärde	148 753	120 455
Årets anskaffningar	53 114	29 630
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-2 849	-1 332
Utgående anskaffningsvärde	199 017	148 753
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-113 443	-106 972
Årets avskrivningar	-19 234	-7 803
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	2 849	1 332
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-129 828	-113 443
Bokfört värde	69 190	35 310
Årets anskaffningar består av diverse utrustning för datahall.		
Not 18 Pågående nyanläggningar	2023-12-31	2022-12-31
Ingående anskaffningsvärde	367	2 476
Årets anskaffningar	53 880	367
Rättelse	-	-2 476
Årets färdigställda anläggningar	-50 707	-
Utgående anskaffningsvärde	3 539	367
Not 19 Andra långfristiga fordringar	2023-12-31	2022-12-31
Långfristig fordran, utomstatlig	291 216	356 503
	291 216	356 503
Fordringarna avser i sin helhet luftfartsintäkter avseende Eurocontrol för en route och CNS.		
Not 20 Varulager och förråd	2023-12-31	2022-12-31
Ingående balans	2 113	2 572
Ökning(+)/minskning(-)	1 636	-460
Utgående balans	3 749	2 113
Varulager och förråd består av råkort.		
Not 21 Kundfordringar	2023-12-31	2022-12-31
Kundfordringar		
Fakturerade	138 454	139 027
Aviserade	833 894	1 885 187
- varav felparkeringsavgift	488 546	1 531 633
Avgår		
Uppbördsfordringar, avgifter	-310 401	-319 853
Osäkra kundfordringar	-402 369	-1 453 263
- varav felparkeringsavgift	-380 604	-1 429 276
	259 579	251 097
Uppbokad fordran respektive osäker fordran avseende felparkeringsavgift har minskat från föregående år med anledning av att ackumulerad preskribering har skett av fordringar som förfallit för fem eller fler år sedan. Totalt har 1 081 721 tkr preskriberats. Ackumulerad preskribering har även skett av fordringar avseende infrastrukturavgift som förfallit för fem eller fler år sedan, totalt 23 983 tkr.		
Not 22 Fordringar hos andra myndigheter	2023-12-31	2022-12-31
Kundfordringar hos andra myndigheter	3 765	1 580
Fordran ingående mervärdesskatt	79 749	69 633
	83 514	71 212

Not 23 Övriga kortfristiga fordringar	2023-12-31	2022-12-31
Uppbörd		
Uppbördsfordringar, avgifter	310 401	319 853
Osäkra uppbördsfordringar, avgifter	-235 845	-232 178
Uppbördsfordringar, trängselskatter	564 982	848 671
Osäkra uppbördsfordringar, trängselskatter	-213 450	-510 352
Uppbördsfordringar, fordonskatter	1 235 549	1 228 753
Osäkra uppbördsfordringar, fordonskatter	-328 082	-349 917
Uppbördsfordringar, vägavgifter	47 240	44 085
Osäkra uppbördsfordringar, vägavgifter	-4 660	-4 967
Uppbördsfordringar, saluvagnsskatt	6 639	6 080
Osäkra uppbördsfordringar, saluvagnsskatt	-946	-899
Eurocontrol, fakturerade intäkter	22 159	22 340
Eurocontrol, reglering intäkter	105 490	51 040
Fordran GAS	47 594	147 632
Övrigt	5 069	1 088
	1 562 141	1 571 230

Uppbokad fordran respektive osäker fordran avseende trängselskatt har minskat från föregående år med anledning av att ackumulerad preskribering har skett av fordringar som förfallit för fem eller fler år sedan, totalt har 320 350 tkr preskriberats. Ökning av fordringar avseende Eurocontrol kan förklaras av att en större andel av total fordran har klassificerats som kortfristig fordran i jämförelse med föregående år. Minskad fordran avseende GAS avser att myndigheten har kunnat avräkna en större andel fordringar under året mot föregående år efter att slutliga beslut har kunnat fattas för ett antal flygplatser.

Not 24 Periodavgränsningsposter	2023-12-31	2022-12-31
Förutbetalda kostnader, drift		
Medlemsavgifter	-	37 383
Hyror	7 936	20 773
GAS	73 804	0
It	64 104	54 758
Övrigt	5 926	6 468
	151 770	119 382
Upplupna bidragsintäkter		
Övrigt	5	19
	5	19
Upplupna övriga intäkter		
Drift		
Eurocontrol	16 732	15 500
Tjänsteförsäljning m.m.	14 334	9 974
Uppbörd		
Avgifter som ej disponeras	9 360	7 747
Trängselskatt	193 855	187 884
Transfereringar		
Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	13 800	11 960
	248 080	233 065
Summa periodavgränsningsposter	399 855	352 466

Not 25 Avräkning med statsverket	2023-12-31	2022-12-31
Uppbörd		
Ingående balans	-304 666	-125 248
Redovisat mot inkomsttitel	-20 332 531	-20 848 700
Uppbördsmedel som betalats till icke räntebärande flöde	20 458 792	20 669 281
Medel från räntekonto som tillförts inkomsttitel	-	-
Fordringar/Skulder avseende uppbörd	-178 405	-304 666
Anslag i icke räntebärande flöde		
Ingående balans	-	-
Redovisat mot anslag	5 816 972	6 904 642
Medel hänförliga till transfereringar mm som betalats till icke räntebärande flöde	-5 816 972	-6 904 642
Fordringar/Skulder avseende anslag i icke räntebärande flöde	0	0
Anslag i räntebärande flöde		
Ingående balans	-170 291	-162 565
Redovisat mot anslag	2 680 111	2 482 270
Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-2 641 348	-2 596 871
Återbetalning av anslagsmedel	111 718	106 876
Skulder avseende anslag i räntebärande flöde	-19 810	-170 291
Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto i Riksbanken		
Ingående balans	445 816	-11 724
Inbetalningar i icke räntebärande flöde	23 575 075	24 329 795
Utbetalningar i icke räntebärande flöde	-9 020 982	-10 107 615
Betalningar hänförliga till anslag och inkomsttitlar	-14 641 821	-13 764 639
Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto i Riksbanken	358 089	445 816
Saldo avräkning med statsverket	159 873	-29 141

Not 26 Myndighetskapital

	Statskapital	Bal.kap. Avgiftsfin. verks.	Bal.kap. Uppdragsfin. verks.	Bal.kap. Uppbördsverks.	Kapitalförändring enl. RR	Summa
Utgående balans 2022	580	-753 030	-18 914	1 508 455	-351 844	385 247
A Ingående balans 2023	580	-753 030	-18 914	1 508 455	-351 844	385 247
Föregående års kapitalförändring	-	-281 860	-10 867	-59 116	351 844	0
Årets kapitalförändring	-	-	-	-	-271 081	-271 081
B Summa årets förändring	-	-281 860	-10 867	-59 116	80 762	-271 081
C Utgående balans 2023	580	-1 034 890	-29 781	1 449 338	-271 081	114 166

Not 27 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	2023-12-31	2022-12-31
Ingående avsättning	953	243
Årets pensionskostnad	122	1 020
Årets pensionsutbetalningar	-787	-310
Utgående avsättning	287	953

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

Not 28 Övriga avsättningar	2023-12-31	2022-12-31
Ingående avsättning	8 549	13 810
Årets avsättning	3 322	3 026
Årets upplösning	-7 246	-8 287
Utgående avsättning	4 625	8 549

Avser i sin helhet avsättningar till lokala omställningsmedel.

Not 29 Lån i Riksgäldskontoret	2023-12-31	2022-12-31
Ingående balans	393 951	338 792
Under året upptagna lån	257 655	143 488
Årets amorteringar	-109 437	-88 329
	542 170	393 951

Beviljad låneram	689 200	577 000
-------------------------	----------------	----------------

Not 30 Andra långfristiga skulder	2023-12-31	2022-12-31
Långfristig skuld utomstatlig	13 350	36 169
	13 350	36 169

Skulderna avser i sin helhet luftfart avseende Eurocontrol för en route och CNS.

Not 31 Räntekontokredit i Riksgäldskontoret	2023-12-31	2022-12-31
Beviljad kreditram	50 000	50 000
Utnyttjad kreditram	-	-

Not 32 Övriga krediter i Riksgäldskontoret	2023-12-31	2022-12-31
Beviljad kreditram	1 750 000	1 600 000
Utnyttjad kreditram	1 625 301	1 428 858

Not 33 Övriga kortfristiga skulder	2023-12-31	2022-12-31
<i>Drift</i>		
Innehållen skatt för egen personal	25 875	24 600
Eurocontrol	2 622	45 355
Felparkeringsavgifter	174 818	165 310
Övrigt	15 867	15 271
<i>Uppbörd</i>		
Avgifter som ej disponeras		
- körkortsavgifter	6 880	6 865
- avräkning Kammarkollegiet	-	-264
Skatter		
- trängselskatter	1 719	404
Oplacerade medel	176 167	155 523
	403 948	413 065

Inbetalda uppbördsmedel kommer att tillföras inkomsttitel alternativt betalas vidare under 2024.

Not 34 Periodavgränsningsposter	2023-12-31	2022-12-31
<i>Upplupna kostnader</i>		
<i>Drift</i>		
Upplupna löneskulder inkl. sociala avgifter	17 649	8 095
Upplupna semesterlöner inkl. sociala avgifter	114 828	111 475
Utlägg och skattefria ersättningar	319	1 660
Köpta tjänster m.m.	35 436	23 651
<i>Transfereringar</i>		
Flygplatsers kostnader, Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	211 627	142 840
	379 860	287 721
<i>Oförbrukade bidrag</i>		
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)	5 060	4 500
Övriga	1 864	1 481
	6 923	5 981
<i>Förutbetalda intäkter</i>		
<i>Uppbörd</i>		
Avgifter som ej disponeras	760	674
	760	674
Summa periodavgränsningsposter	387 543	294 375

Oförbrukade bidrag planeras att användas under 2024, med undantag för MSB som beräknas användas till och med 2025.

Not 35 Finansieringsanalys, kostnader	2023	2022
Kostnader enligt resultaträkningen	-3 183 687	-2 840 244
Justering:		
Årets förändringar av avsättningar	-4 590	-4 551
Realisationsförluster	-	-
Årets avskrivningskostnader	100 898	88 332
	-3 087 379	-2 756 463

Not 36 Finansieringsanalys, intäkter	2023	2022
Summa medel som tillförts för finansiering av drift	3 191 613	2 829 377
Justering:		
Realisationsvinster vid försäljning av anläggningstillgångar	-286	0
	3 191 327	2 829 377
Under 2023 har myndigheten, efter ansökan ur brexitutjämningsreserv, erhållit bidrag från Rådet för Europeiska socialfonden på 80 971 tkr.		
Not 37 Kortfristiga fordringar, finansieringsanalys	2023	2022
Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB	2 602 508	2 778 305
Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB	-2 596 305	-2 602 508
Justering årets förändring:		
Fordringar uppbörd, avgifter	204 243	-8 011
Fordringar uppbörd, skatter	45 818	-40 026
Fordringar GAS	-100 038	-246 578
Upplupna intäkter, skatter	5 971	-19 090
Upplupna intäkter, avgifter som ej disponeras	1 613	-1 510
Upplupna intäkter, GAS	1 840	-840
Befarade kundförluster GAS	734	-885
Förändring kortfristiga fordringar, drift	166 385	-141 144
Not 38 Kortfristiga skulder, finansieringsanalys	2023	2022
Skulder m.m. och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB	-2 936 262	-2 652 710
Skulder m.m. och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB	3 368 544	2 936 262
Justering årets förändring:		
Lån i Riksgäldskontoret	-148 219	-55 159
Övriga skulder, uppbörd	-24 552	-37 128
Upplupna kostnader GAS, transfereringar	-68 787	-131 562
Förutbetalda intäkter, avgifter som ej disponeras	-86	-102
Förändring kortfristiga skulder, drift	190 639	59 600
Not 39 Kortfristiga fordringar och skulder, uppbörd	2023	2022
Årets förändring:		
Aviserade avgifter	-204 243	8 011
Aviserade skatter	-45 818	40 026
Upplupna intäkter, avgifter som ej disponeras	-1 613	1 510
Upplupna intäkter, skatter	-5 971	19 090
	-257 646	68 638
Årets förändring:		
Övriga skulder, uppbörd	24 552	37 128
Förutbetalda intäkter	86	102
	24 638	37 230
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder, uppbörd	-233 008	105 867

Not 40 Kortfristiga fordringar och skulder, transfereringar	2023	2022
Årets förändring:		
Fordringar, GAS	100 038	246 578
Upplupna intäkter, GAS	-1 840	840
Osäkra kundfordringar, GAS	-734	885
	97 464	248 303
Årets förändring:		
Upplupna kostnader, GAS	68 787	131 562
	68 787	131 562
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder, transfereringar	166 251	379 865



Intern styrning och kontroll

5 Intern styrning och kontroll

Förordningen (2007:603) om intern styrning och kontroll samt Ekonomistyrningsverkets föreskrifter och allmänna råd anger att intern styrning och kontroll ska omfatta riskanalys, åtgärder och uppföljning av intern styrning och kontroll samt dokumentation av dessa tre delar.

Dessa moment är införda i Transportstyrelsens process för intern styrning och kontroll. Det finns ett etablerat tillvägagångssätt för riskhanteringen på myndigheten. Uppföljning av risker och åtgärder görs inom ramen för den ordinarie verksamhetsuppföljningen för respektive avdelning och i dialog med myndighetsledningen.

Styrelsen får ett särskilt underlag som beskriver den interna styrningen och kontrollen på myndighetsövergripande nivå. Underlaget visar att identifierade risker har följts upp med åtgärder som i hög utsträckning genomförts som planerat. Självskattningar av den interna miljön på respektive avdelning ingår också som en del i underlaget. Iakttagelser från internrevisionen, Riksrevisionen, Justitiekanslern, Justitieombudsmannen, dataskyddsombudet samt externa granskare inom FN och EU utgör också en viktig del av underlaget.

Under 2023 har inga väsentliga brister i Transportstyrelsens tillämpning av processen för intern styrning och kontroll framkommit. Bedömningen är därför att processen fungerar tillfredsställande.

5.1 Intern miljö och riskhantering

Den övergripande ansvarsfördelningen på myndigheten regleras i arbets- och delegationsordningar på olika nivåer. Cheferna ansvarar för att arbetet bedrivs enligt fastställda ramar och arbetsätt. 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 2023 analyserat och hanterat risker för sin verksamhet och en myndighetsövergripande riskanalys har genomförts. Myndighetens sammanställning av väsentliga risker visar på flera högre risker. Bland annat finns risker kopplade till informationssäkerhet, kontinuitetshantering, införande av ett nytt vägtrafikregister samt styrning och leveransförmåga.

Transportstyrelsen bedömer dock att riskerna är acceptabla mot bakgrund av att åtgärderna är ändamålsenliga och effektiva, även om de i flera fall tar tid att genomföra.

5.2 Identifierade förbättringsområden

Här redovisas några av de förbättringsområden som Transportstyrelsen fortsatt arbetar med:

- uppbörd och sidoordnad bokföring (USB)
- informationssäkerhet
- avgiftshantering
- styrning och leveransförmåga.

5.3 Samlad bedömning

Det har inte vid uppföljningar framkommit några väsentliga brister i verksamhetens interna styrning och kontroll.

Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att den interna styrningen och kontrollen i verksamheten har varit betryggande under 2023.



Underskrifter

6 Underskrifter

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

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

Peter Norman
Ordförande

Staffan Bengtsson

Jan Landahl

Anette Landén

Ingrid Udén Mogensen

Linda Olofsson

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör

Norrköping den 16 februari 2024.



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503