

TSG  
2021-872

# ÅRSREDOVISNING

## 2020

## Transportstyrelsen

Årsredovisningen finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats  
[transportstyrelsen.se](https://transportstyrelsen.se)

TSG 2021-872  
Februari 2021

## Innehåll

<b>1</b>	<b>GENERALDIREKTÖREN HAR ORDET .....</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>TRANSPORTSTYRELSENS UPPDRAG.....</b>	<b>10</b>
<b>3</b>	<b>RESULTATREDOVISNING.....</b>	<b>12</b>
3.1	Inledning .....	12
3.2	Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse....	15
3.3	Regelgivning .....	25
3.3.1	Verksamhetens utveckling .....	26
3.3.2	Trafikslagsövergripande.....	26
3.3.3	Järnväg .....	28
3.3.4	Luftfart .....	29
3.3.5	Sjöfart.....	31
3.3.6	Vägtrafik .....	32
3.4	Tillståndsprovning.....	34
3.4.1	Verksamhetens utveckling .....	35
3.4.2	Järnväg .....	35
3.4.3	Luftfart .....	36
3.4.4	Sjöfart.....	38
3.4.5	Vägtrafik .....	39
3.5	Tillsyn .....	43
3.5.1	Verksamhetens utveckling .....	43
3.5.2	Trafikslagsövergripande.....	43
3.5.3	Järnväg .....	44
3.5.4	Luftfart .....	45
3.5.5	Sjöfart.....	46
3.5.6	Vägtrafik .....	47
3.6	Registerhållning .....	49
3.6.1	Verksamhetens utveckling .....	49
3.6.2	Järnväg .....	49
3.6.3	Luftfart .....	50
3.6.4	Sjöfart.....	50

3.6.5	Vägtrafik .....	51
3.7	Redovisning av avgiftsbelagd verksamhet.....	55
3.7.1	Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna disponeras.....	55
3.7.2	Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna ej disponeras.....	57
3.7.3	Övrig återrapportering av avgiftsbelagd verksamhet.....	61
3.8	Uppföljning av investeringsbudget .....	63
3.9	Medarbetare och kompetens .....	63
3.9.1	Anställda och personalomsättning .....	65
3.9.2	Sjukfrånvaro .....	66
3.10	Övrig återrapportering.....	66
3.10.1	Marknadsövervakning.....	67
3.10.2	Forskning och innovation.....	69
3.10.3	Transportstyrelsens totalförsvarsarbete 2018–2020.....	72
3.10.4	Regeringsuppdrag om att delta i och bistå Miljömålsrådet .....	74
3.10.5	Sammanställning av regeringsuppdrag .....	74
<b>4</b>	<b>FINANSIELL REDOVISNING.....</b>	<b>81</b>
4.1	Resultaträkning .....	82
4.2	Balansräkning.....	83
4.3	Anslagsredovisning .....	84
4.3.1	Villkor för anslag .....	84
4.4	Redovisning mot inkomstitel .....	85
4.5	Finansieringsanalys .....	87
4.6	Sammanställning av väsentliga uppgifter .....	88
4.7	Tilläggsuppgifter och noter .....	89
4.7.1	Redovisningsprinciper.....	89
4.7.2	Förändrade redovisningsprinciper uppbördsverksamhet .....	89
4.7.3	Värderingsprinciper.....	90
4.7.4	Styrelsen.....	93
4.7.5	Ledande befattningshavare.....	93
4.7.6	Noter.....	94
<b>5</b>	<b>INTERN STYRNING OCH KONTROLL.....</b>	<b>105</b>

5.1	Pandemipåverkan .....	105
5.2	Transportstyrelsens process för intern styrning och kontroll .....	105
5.3	Intern miljö och riskhantering .....	105
5.4	Förbättringsområden .....	106
5.4.1	Redovisning av uppbördsfordringar.....	106
5.4.2	Informationssäkerhet .....	106
5.4.3	Kontinuitetsplanering .....	107
5.4.4	Indrivning av skulder (felparkeringsavgifter och trängselskatt) för utländska fordon.....	107
<b>6</b>	<b>UNDERSKRIFTER .....</b>	<b>109</b>



Generaldirektören  
har ordet

## 1 Generaldirektören har ordet



För de flesta organisationer kommer år 2020 inte att kunna jämföras med något annat år. Precis som i resten av världen har coronaviruset påverkat och fortsätter att påverka mycket av det vi gör i Transportstyrelsen.

Något som ändå gläder mig är det uppskattade samarbete som Transportstyrelsen har med näringslivet och med andra organisationer och myndigheter för att möta pandemins

utmaningar. De insatser som Transportstyrelsen genomförde under 2020 – i syfte att hjälpa medborgare och näringsliv – handlade i hög grad om att förlänga giltighetstider på olika tillstånd och personliga behörigheter.

Mycket glädjande är det också att Sverige under 2020 uppnådde Nollvisionens etappmål för vägtrafiken. Även här kan pandemin ha påverkat olyckstalen och det kommer vi att titta vidare på.

Inom tillsynen har vi behövt hitta nya arbetsformer. Många planerade fysiska besök har fått göras via digitala kanaler och på vissa områden har vi fått senarelägga tillsynsinsatser.

Kundtjänsterna för fordon och körkort har tillsammans besvarat 1,6 miljoner samtal och även hjälpt medborgare via andra kanaler. Vi har gjort 4,3 miljoner utskick via Mina meddelanden och 76 procent av alla fordonsägarbyten sker genom digitala kanaler.

Transportstyrelsen redovisade under året nästan 40 uppdrag till regeringen. Vår verksamhet och de uppdrag vi får spänner brett. Vi har till exempel utrett problemen kring svarta trafikskolor och har tagit fram ett förslag med krav på förarbevis för att få köra vattenskoter.

En viktig fråga på järnvägsområdet är hur Sverige ska hantera de bullerkrav som börjar ställas inom EU år 2024. Transportstyrelsen anser, efter genomförda tester, att den bromstyp som kommer att användas får negativ effekt på bromsförmågan under svenska vinterförhållanden. Fortsatta studier pågår.

Det trafikslag som har påverkats mest av coronaviruset är utan tvekan flyget. Under 2020 minskade passagerartrafiken med hela 75 procent jämfört med 2019.



Det här är bara några få exempel från det samhällsviktiga arbete som myndigheten utför. Trots omfattande distansarbete och reserestriktioner har myndigheten kunnat möta de flesta av de förväntningar som finns, även om resursläget fortsatt är ansträngt. Det är en förmån att få leda en myndighet med så många kompetenta och engagerade medarbetare!

Jonas Bjelfvenstam, generaldirektör

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





## Transportstyrelsens uppdrag

## 2 Transportstyrelsens uppdrag

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

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

### **Transportpolitiska målet**

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

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

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

# 3

## Resultatredovisning



## 3 Resultatredovisning

### 3.1 Inledning

#### Resultatredovisningens innehåll

Transportstyrelsens resultatredovisning utgår från kraven i förordning (2000:605) om årsredovisning, och budgetunderlag (FÅB), uppgifter i Transportstyrelsens instruktion samt de mål och återrapporteringskrav som anges i myndighetens regleringsbrev för budgetåret 2020.

Resultatredovisningen består av följande:

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

## Ekonomisk översikt

Nedan redovisas en ekonomisk översikt över kostnader och intäkter för våra huvuduppgifter tillika våra verksamhetskategorier enligt regleringsbrevet. En kortfattad analys av väsentliga förändringar mellan 2019 och 2020 redogörs för i texten under tabell 1.

Tabell 1. Ekonomisk översikt, fördelning av intäkter och kostnader per verksamhetskategori 2018–2020

Tusen kronor	2018	2019	2020
<b>Regelgivning</b>			
Intäkter			
Intäkter av anslag för avgiftsbelagd verksamhet	30 269 <sup>1</sup>	0	0
Intäkter av anslag för skattefinansierad verksamhet	360 119	359 008	332 512
Intäkter av anslag för miljözoner	1 808	0	0
Intäkter av anslag för civilt försvar	874	1 246	1 271
Övriga intäkter	3 675	6 471	17 959
Summa intäkter	396 745	366 726	351 742
Kostnader	414 223	380 091	359 867
<b>Tillståndsprovning</b>			
Intäkter			
Intäkter av anslag för avgiftsbelagd verksamhet	357 113	377 400	381 805
Intäkter av anslag för skattefinansierad verksamhet	165 699	166 729	154 856
Intäkter av anslag för civilt försvar	1 132	1 846	1 944
Övriga intäkter	2 999	5 110	5 151
Summa intäkter	526 943	551 084	543 757
Kostnader	530 826	555 930	546 700
<b>Tillsyn</b>			
Intäkter			
Intäkter av anslag för avgiftsbelagd verksamhet	236 780	246 584	253 207
Intäkter av anslag för skattefinansierad verksamhet	72 851	74 040	63 908
Intäkter av anslag för civilt försvar	960	1 582	1 598
Övriga intäkter	175 804	182 740	141 236
Summa intäkter	486 395	504 946	459 949
Kostnader	454 273	476 751	449 341
<b>Registerhållning</b>			
Intäkter			
Intäkter av anslag för avgiftsbelagd verksamhet	784 690	844 099	819 505
Intäkter av anslag för skattefinansierad verksamhet	110 461	138 843	150 778
Intäkter av anslag för trängselskatt i Stockholm	71 452	67 236	63 490
Intäkter av anslag för trängselskatt i Göteborg	98 930	96 780	91 145
Intäkter av anslag för civilt försvar	2 515	4 225	4 445
Övriga intäkter	101 155	104 619	105 831
Summa intäkter	1 169 203	1 255 803	1 235 195
Kostnader	1 178 226	1 270 877	1 249 842

Tusen kronor	2018	2019	2020
<b>Summering</b>			
Intäkter			
Intäkter av anslag för avgiftsbelagd verksamhet	1 408 852	1 468 083	1 454 517
Intäkter av anslag för skattefinansierad verksamhet	709 129	738 620	702 054
Intäkter av anslag för miljözoner	1 808	0	0
Intäkter av anslag för trängselskatt i Stockholm	71 452	67 236	63 490
Intäkter av anslag för trängselskatt i Göteborg	98 930	96 780	91 145
Intäkter av anslag för civilt försvar	5 481	8 900	9 258
Övriga intäkter	283 633	298 940	270 177
Summa intäkter	2 579 286	2 678 559	2 590 642
Kostnader	2 577 548	2 683 649	2 605 751

<sup>1</sup> Inom regelgivning togs myndighetsavgiften inom luftfart bort under 2018. De verksamheter som finansierades av myndighetsavgiften – framför allt regelutveckling och stöd till regeringen i internationella luftfartsfrågor – belastade tidigare anslaget för avgiftsbelagd verksamhet. De finansieras nu i stället via anslaget för skattefinansierad verksamhet.

Kostnaderna är totalt sett lägre 2020 jämfört med 2019 till följd av pandemin. Vi har haft lägre kostnader för främst resor, utbildning och konferenser. Framför allt har det internationella regelarbetet inom den skattefinansierade verksamheten påverkats. Med detta följer att intäkter av alla anslag minskat totalt sett, förutom för anslaget för civilt försvar som inte påverkats i samma utsträckning.

Övriga intäkter minskade totalt sett 2020 jämfört med 2019. Inom tillsynsområdet har intäkter av undervägsavgifterna minskat med cirka 40 miljoner kronor. Intäkterna av undervägsavgifter har en direkt koppling till kostnaderna och under 2020 har kostnaderna för framför allt medlemsavgiften till Eurocontrol minskat. Inom regelgivning har övriga intäkter däremot ökat, vilket i huvudsak beror att vi erhöll 12 miljoner kronor mer i bidrag för forskning och innovation 2020.

### 3.2 Bedömning av bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

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

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

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

#### Regelefterlevnad inom yrkestrafiken på vägtrafikområdet

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

Tabell 3. Regelefterlevnad yrkestrafik 2015 och 2018/2019

	2015	2018/2019 <sup>1</sup>
<b>Regelefterlevnad buss</b>		
Kör och vilotider	59 %	71 % ↗
Teknisk beskaffenhet, fordon	75 %	83 % ↗
Hastighet	97 %	93 % ↘
<b>Regelefterlevnad taxi</b>		
Personlig tidbok	73 %	76 % ↗
Prisinformation	92 %	97 % ↗
Teknisk beskaffenhet, taxameter	93 %	96 % ↗



	2015	2018/2019 <sup>1</sup>
<b>Regelefterlevnad gods</b>		
Kör- och vilotider	67 %	71 % ↗
Teknisk beskaflenhet, fordon	71 %	78 % ↗
Lastsäkring	85 %	89 % ↗
Hastighet	88 %	83 % ↘

<sup>1</sup> Tillståndsmätningarna för buss och taxi gjordes 2018, medan tillståndsmätningen för gods gjordes 2019.

Transportstyrelsen mäter återkommande regelefterlevnaden inom yrkestrafiken. Under 2020 har det inte gjorts någon mätning. Den senaste mätningen från 2018/2019 visade att efterlevnaden bland buss-, taxi- och godsföretag generellt sett är hög. Men det finns aktörer som fuskar medvetet, vilket både påverkar trafiksäkerheten och snedvrider konkurrensen.

Transportstyrelsen kan bland annat påverka regelefterlevnaden genom vår tillsyn över yrkestrafiken. För att tillsynen ska bli effektivare och komma åt det grova fusket utvecklade vi under 2020 urvalsfasen i tillsynen. Det ger oss bättre möjlighet att rikta våra insatser mot de oseriösa företagen, vilket bör påverka regelefterlevnaden positivt.

2020 var också året då den första delen av EU:s mobilitetspaket beslutades. Vår förväntan är att de ändrade reglerna om bland annat tillträde till marknaden, utstationering av arbetstagare samt kör- och vilotider ska leda till bättre sociala villkor, ökad regelefterlevnad och sundare konkurrens. De nya reglerna ökar harmoniseringen och innefattar utökad informationsutbyte om transportföretagen mellan medlemsstaterna. Informationsutbytet förbättrar möjligheterna att kontrollera även de utländska företagens regelefterlevnad.

### **Säkerhetskultur inom tunnelbana och spårväg**

God säkerhetskultur<sup>1</sup> hos trafikutövarna samvarierar med den faktiska säkerheten i transportsystemet. Tillsyner för att främja en god säkerhet är i linje med hänsynsmålet som talar om att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt.

Under perioden oktober 2017–september 2019 genomförde Transportstyrelsen riktade tillsyner på temat säkerhetskultur hos var och en av trafikutövarna inom tunnelbana och spårväg i Sverige. Tillsynerna på temat säkerhetskultur syftar till att trafikutövaren själv får jobba för en starkt intern säkerhetskultur. Transportstyrelsens bedömning är att resenärerna

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

därigenom kommer att möta ett säkrare och pålitligare transportsystem, vilket i sin tur leder till att resandet inom trafikslagen kommer att uppfattas som attraktivare.

Insamlade data för respektive trafikutövare sammanställdes i en kvalitativ modell för att mäta säkerhetskulturen, och resultatet av tillsynerna återkopplades till respektive trafikutövare. Därefter tog trafikutövarna fram en handlingsplan om eventuella skillnader mellan ledning och operativ personals upplevelse av den interna säkerhetskulturen.

Figur 1. Särskilt viktiga områden inom säkerhetskultur

Område	Vad skrivs?	Vad förstås och görs?
1. Rapporterande kultur - Delaspekter	Granska dokument  Urval av relevanta dokument	Observationer Intervjuer Enkäter  Urval av chefer och medarbetare
2. Rättvis kultur - Delaspekter		
3. Lärande kultur - Delaspekter		
4. Säkerhetsengagemang - Delaspekter		
5. Kommunikation - Delaspekter		
6. Resurser och kompetens - Delaspekter		
7. Systematiskt säkerhetsarbete - Delaspekter		

Det finns sju områden som Transportstyrelsen anser vara särskilt viktiga för att kunna upprätthålla en god säkerhetskultur i en organisation. Utifrån dem har datainsamlingen i tematillsynerna genomförts enligt figur 1.

För att kunna mäta effekterna av vårt arbete planerade vi att under 2020 påbörja arbetet med uppföljande tillsyner enligt den kvalitativa modellen. Genom att använda samma modell skulle vi då ha två jämförbara undersökningar per trafikutövare. På grund av den rådande pandemin är dessa tillsyner framflyttade. Efter kontakt med vissa trafikutövare vet vi dock att de arbetar vidare med att utveckla säkerhetskulturen.

Tabell 4. Antal avlidna och allvarligt skadade för tunnelbana och spårväg 2018–2020

Typ av bantrafik	Avlidna			Allvarligt skadade		
	2018	2019 <sup>2</sup>	2020 <sup>3</sup>	2018	2019 <sup>2</sup>	2020 <sup>3</sup>
Tunnelbana <sup>1</sup>	8 ↘	10 ↗	10 →	5 ↘	11 ↗	0
Spårväg	0 ↘	0 →	0 →	10 ↘	13 ↗	2

<sup>1</sup> Flertalet av de avlidna och allvarligt skadade inom tunnelbana utgörs av suicider eller suicidförsök.

<sup>2</sup> Justerade efter föregående årsredovisning efter verifiering av statistiken.

<sup>3</sup> 2020 års uppgifter verifieras under första kvartalet 2021 och kan komma att ändras. Uppgifter om allvarligt skadade brukar generera stora skillnader efter verifiering.

Det finns indikationer, från trafikutövare, om att nya arbetssätt hos dem inneburit färre trafikhändelser med resenärsskador till följd. Preliminär statistik för 2020, se tabell 4, pekar på färre allvarligt skadade för året. Men det återstår verifiering av data för 2020 samt uppföljande intervjuer med trafikutövarna för att få mer kunskap om vilken typ av olyckor som inträffat

och vad man arbetat med i syfte att förebygga resenärsolyckor. Efter verifiering av data för 2019 ökade antalet allvarligt skadade, från 2 i vardera kategorin till 11 för tunnelbana och 13 för spårväg. Den stora skillnaden ligger i att vi inte har vetskap om alla personskadnivåer som inträffat förrän verifiering med andra myndigheter sker. Vidare ser vi att resandet minskat på grund av pandemin, vilket också kan vara en bidragande orsak till färre olyckor.

Den rådande pandemin gör att vi inte vet när de uppföljande tillsynerna kan genomföras. Däremot fortsätter vi att utveckla samarbeten med branschen så att vi framöver även kan följa trafikutövares egen statistik, eftersom vi bedömer att dialogen bidrar till branschens arbete med att stärka säkerhetskulturen.

### **Last och lastsäkring av järnvägsfordon**

Myndigheten arbetar för att bidra till god last och lastsäkring vid järnvägstransporter och till att det ska bli attraktivare att välja järnvägen för att transportera gods. Att godstransporter görs på järnväg bidrar också till att färre, totalt sett, dödas eller skadas allvarligt i transportsystemet och till minskade koldioxidutsläpp.

Frågor inom lastning och lastsäkring på järnväg har aktualiserats genom att myndigheten i samråd med järnvägsbranschen identifierade ett behov av gemensamma riktlinjer inom lastning och lastsäkring för att underlätta och säkerställa transporter på järnväg. I linje med detta tog Transportstyrelsen fram nya tillsynsmetoder under 2019–2020. Tillsynerna under 2019 har bidragit till en branschsamverkan där gemensamma last- och lastsäkringsinstruktioner samt utbildningsplaner för lastare och järnvägsföretag tagits fram.

Även olyckan som skedde på Stora Bältbron i Danmark 2019 bidrog till ett ökat internationellt och nationellt fokus på regler och rutiner för lastning och lastsäkring av intermodala transporter. I detta har Transportstyrelsen bidragit till den Europeiska järnvägsbyråns framtagande av en rekommendation för last och lastsäkring i syfte att öka lastsäkerheten generellt på våra europeiska järnvägar. Rekommendationen är omhändertagen av branschföreningen Tågoperatörerna som tagit fram en branschgemensam instruktion, som började gälla 2020.

Transportstyrelsen har följt upp de tillsyner som genomfördes under 2019. Företagen har tagit hand om de brister som identifierades genom att förse terminalerna med lastnings- och lastsäkringsinstruktioner samt genom att se till att den personal som utför last och lastsäkring har den kompetens som behövs.

Tabell 5. Resultatindikatorer för lastsäkring 2018–2020

Resultatindikatorer	2018 <sup>1</sup>	2019	2020
<b>Anmälningar till Transportstyrelsen som påvisar problem med last och lastsäkring<sup>3</sup></b>	6	4	8
varav anmälningar som påvisar problem med semitrailer	0	2	3
<b>Antal tillsyner farligt gods och lastsäkring</b>	-	10	7
<b>Tillsynsärenden farligt gods och lastsäkring<sup>2</sup></b>	-	26	16
<b>Antal företag med brister inom last och lastsäkring</b>	-	5	2
<b>Förelägganden relaterade till last och lastsäkring</b>	-	3 justerad, 2 klara	0, dock information till berörda företag

<sup>1</sup> Först från och med 2019 följs last och lastsäkring som ett eget tillsynsobjekt och därför kan inte specifika uppgifter särskiljas för 2018. Det går inte att särskilja farligt gods från lastsäkringstillsynsärendena.

<sup>2</sup> Att det blir fler tillsynsärenden gentemot 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.

<sup>3</sup> Antalet anmälningar har utökats med fler områden än enbart semitrailers jämfört med årsredovisning 2019.

Efter olyckan på Stora Bältbron har företagen börjat anmäla fler händelser med felaktigt lastade semitrailers till Transportstyrelsen, se tabell 5. Det indikerar att det kan finnas ett mörkertal för felaktiga lastningar, eftersom endast en anmäld händelse (år 2009) fanns rapporterad före olyckan. Vi ser en möjlig tendens till att rapporteringen om problem med lastsäkring ökar. Det är för tidigt att säga om antalet händelser verkligen ökar eller om rapporteringen har blivit bättre. Efter Transportstyrelsens bedömning av de anmälda händelserna kan tillsyn vara en aktuell åtgärd.

Myndigheten genomförde 7 tillsyner inom området farligt gods och lastsäkring under 2020, vilket genererat 16 tillsynsärenden.<sup>2</sup>

Sammanlagt har brister upptäckts hos 2 järnvägsföretag. Av tillsynerna var 2 så kallade samverkanstillsyner för farligt gods och lastsäkring inom landtransporter, som Transportstyrelsen genomför tillsammans med andra myndigheter<sup>3</sup>. Syftet är bland annat att tillsammans identifiera gemensamma risker. Kustbevakningen har i hamnar identifierat brister vad gäller ankommande järnvägstransporter för omlastning till sjötransport. Myndigheterna ser därför ett värde i att Kustbevakningen deltar vid Transportstyrelsens tillsyner mot kombiterminaler, där järnvägsvagnar lastas för att övergå till sjötransporter, i syfte att bidra till en säker transportkedja.

Transportstyrelsens bedömning är att i en förlängning bör antalet händelser som påvisar problem med last och lastsäkring minska. Vårt och andra

<sup>2</sup> Att det blir fler tillsynsärenden gentemot 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.

<sup>3</sup> SAMTILL är en grupp som genomför trafikslagsövergripande samverkanstillsyner med Arbetsmiljöverket, Kustbevakningen, länsstyrelsen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Polisen, Tullverket, Transportstyrelsen och Strålskyddsmyndigheten.

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

### Fartygssäkerhet genom hamnstatskontroll

Arbetet med hamnstatskontroller är en central del för att öka säkerheten till sjöss samt förebygga olyckor och negativ miljöpåverkan.

Tillsynen av utländska tillsynsobjekt i Sverige och svenska tillsynsobjekt i utlandet sker genom hamnstatskontroll enligt hamnstatskontrolldirektivet<sup>4</sup>, 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).

Genomförandet av kontrollerna påverkades mycket under 2020 på grund av rådande pandemi och därför går det inte att jämföra resultatet med föregående år. Mellan april och december utfördes väldigt få kontroller i Sverige och övriga världen på grund av reserestriktioner och att man inte ville få ombord smitta.

Tabell 6. Hamnstatskontroller på svenska fartyg 2016–2020

	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Antal kontroller på svenska fartyg</b>	101	94	104	112	71
<b>Antal nyttjandeförbud</b>	2	0	1	2	0

Under 2020 var det 71 svenska fartyg som genomgick en hamnstatskontroll inom Paris MoU och det blev inget nyttjandeförbud. Under perioden 2017–2019 genomfördes 306 kontroller, vilket resulterade i 3 nyttjandeförbud. Det visar ändå att Transportstyrelsens tillsynsarbete ger effekt, eftersom de svenska fartygen i huvudsak uppfyller de internationella konventionerna. De få nyttjandeförbuden som utfärdats vid kontroller som genomförs av andra länders tillsynsorganisationer bekräftar både att vårt tillsynsarbete och implementeringen av de internationella konventionerna är i linje med regelverkets syfte.

Tabell 7. Hamnstatskontroller på utländska fartyg 2017–2020

	2017	2018	2019	2020
<b>Antal kontroller på utländska fartyg</b>	514	523	515	245
<b>Antal nyttjandeförbud</b>	11	11	9	9

Under 2020 prioriterade Transportstyrelsen, med anledning av pandemin, hamnstatskontroller av de utländska fartyg som bedömdes ha högst risk.

<sup>4</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll.

Totalt kontrollerades 245 utländska fartyg som anläpt svensk hamn och 9 nyttjandeförbud utfärdades. Detta visar att säkerheten på de fartyg som anlöper svenska hamnar är relativt god, trots det låga antalet kontroller jämfört med tidigare år.

Utfallet från hamnstatskontrollerna används för att publicera listor där flaggstater klassificeras enligt ett treklassystem – vit, grå och svart – med syfte att synliggöra flaggstater med frekvent tveksamma aktörer avseende olika typer av säkerhetsbrister. Sverige ligger för närvarande på 14:e plats av 41 stater på den vita listan. Sverige har relativt sett få fartyg, och med den beräkningsmodell som används får varje nyttjandeförbud stor påverkan på placering på listan. Prestationen beräknas på en treårs rullande statistik, vilket också gör att ett nyttjandeförbud påverkar placeringen under en längre tid.

En konsekvens av restriktionerna med anledning av pandemin är att vi endast kunnat genomföra 245 av den tilldelade kvoten om 510 hamnstatskontroller. Det är förstås inte bara Sverige som endast når del av tilldelad kvot – hela Europa och övriga världen har samma problem. Både Paris MoU och Europeiska kommissionen har sanktionerat de lägre nivåerna.

#### **Internationellt samordnad tillsyn av flygplan**

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

Tabell 8. Rampinspektioner 2016–2020

	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Antal rampinspektioner luftfartyg<sup>1</sup></b>	297	293	277	271	120
<b>Antal flygplatser</b>	16	14	15	16	11
<b>Index utfall</b>	0,69	0,59	0,60	0,52	0,50

<sup>1</sup> Antalen för 2016–2019 har justerats då antalen även innefattade tillsyn av nationella luftfartyg.

Under 2020 genomfördes 120 rampinspektioner. De omfattar bland annat kontroll av flygplanets tekniska status, flygoperativ dokumentation, säkerhetsutrustning ombord, operatörens procedurer, besättningsmedlemmars behörighet och status. Inspektionerna har genomförts på 11 flygplatser och omfattar 91 olika operatörer. Kvoten i antal är inte uppnådd. Det beror på reserestriktioner för tillsynspersonal och att flygtrafiken minskat kraftigt.

Transportstyrelsen bedömer att rampinspektionerna har en god preventiv effekt i flera led. Trots att målet på antal inspektioner inte uppnåtts, har de inspektioner som genomförts gett resultat. De genomförda inspektionerna har haft stor bredd och har avsett olika typer av flygverksamhet och olika flygplatser. Dessa inspektioner leder till att brister åtgärdas direkt, och krav på säkerhetsledningssystem med grundorsaksanalyser leder i sin tur till att upprepade fel begränsas. Effekten av samordnade och riskbaserade inspektioner blir även att verksamheter som initialt inte sköter sina åtaganden känner till att det är högre sannolikhet att de granskas, vilket ytterligare ger effekt för åtgärd.

Effekten ur ett flygsäkerhetsperspektiv är att standard hos verksamheterna höjs. Det går att verifiera med ett EU-gemensamt index, där ett lågt index visar på färre eller mindre allvarliga brister. Index för den senaste femårsperioden ger en förbättring från 0,69 till 0,50. Värdet beskriver hur många och hur allvarliga avvikelser som identifierats under inspektionerna. En låg siffra är bra ur flygsäkerhetsperspektiv.

#### Förutsättningar för gång och cykling

Gång- och cykeltrafiken är en viktig del i ett hållbart transportsystem. En ökad andel gång och cykling kan bidra till ökad folkhälsa, förbättrad tillgänglighet och minskad klimatpåverkan. Viktiga förutsättningar för denna utveckling är att infrastrukturen är säker, väl underhållen alla årstider och att den upplevs som trygg.

Tabell 9. Allvarligt skadade<sup>1</sup> gående respektive cyklister (avrundat till hundra- respektive tiotal)

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

<sup>1</sup> Allvarligt skadade enligt medicinsk invaliditet på 1 % eller mer.

Många fotgängare och cyklister skadas i trafikmiljön. Under åren 2016–2019 skadades årligen mer än 5 000 personer; variationerna mellan åren är relativt små. Det finns vid rapporteringstillfället ingen relevant statistik för 2020. Fallolyckor bland gående står för den största andelen skadade trafikanter.



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

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

Trafikverkets uppföljning av indikatorn god kvalitet på underhåll av gång- och cykelvägar antyder att det skett en försämring vad det gäller andelen kommuner med god kvalitet på underhållet.<sup>5</sup> Målnivån för denna indikator är 70 procent för 2020 enligt Trafikverket.

Transportstyrelsen påverkar förutsättningarna för gående och cyklister genom bland annat regelgivning och kunskap inom infrastruktur trafikreglering och fordon. Vi tillhandahåller också olycksstatistik till nytta för andra aktörer. För att synliggöra att fallolyckor i trafikmiljön är ett stort trafiksäkerhetsproblem publicerar vi från och med 2020 även statistik över fallolyckorna på Transportstyrelsens webbplats. Vidare finansierar vi en forskningsstudie på Karlstads universitet i syfte att få mer kunskap om hur vi ska få till ett säkert system för gångtrafik. Den första delstudien beskriver fotgängarolyckor och hur skadorna ser ut – nästa steg blir att identifiera vilka skador vi bör fokusera på.

För att öka cyklisters tillgänglighet och visa att de prioriteras i trafikmiljön har regeringen gjort det möjligt för kommuner att reglera gator som cykelgator. Transportstyrelsen har bland annat tagit fram vägmärken för utmärkning av cykelgatorna. Under 2020 genomförde vi även studier för att öka kunskapen om olyckor med elsparkcyklar och elcyklar. Resultatet pekar på att risken är lika stor att drabbas av skada vid en olycka med cykel, elcykel eller elsparkcykel. En slutsats är att det är viktigt att arbeta för förbättrad trafiksäkerhet för cykel generellt, inte endast för eldrivna enpersonsfordon.

#### **Svavelutsläpp inom sjöfart**

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

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

<sup>5</sup>Trafikverket 2020 Analys av Trafiksäkerhetsutvecklingen 2019 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020.

införandet av det skärpta svavelkravet var siffran 10 000 ton och det är en minskning med 88 procent.

Svavelutsläpp regleras av Europeiska kommissionens beslut om regler för provtagning och rapportering vad gäller svavelhalten i marina bränslen. Enligt beslutet ska medlemsstater inom Sulphur Emission Control Area (SECA) kontrollera minst 10 procent av de individuella fartygsanlöpen till en medlemsstat via dokumentationskontroll och för minst 40 procent av dessa ska provtagning göras ombord. Antal kontroller kan minskas ifall fjärranalysteknik eller snabbanalysmetoder tillämpas.

Tabell 11. Antal oljepröver 2017–2020

	2017	2018	2019	2020
<b>Antal oljepröver</b>	36	52	62	44
varav antal med förhöjd svavelhalt	4	3	4	0
<b>Antal avvikelser svavelhalt i bunker</b>	9	11	0	2

Transportstyrelsen tog 44 oljepröver på fartyg, varav 21 prover har kontrollerats med handmätare. Inga prov har visat på förhöjd svavelhalt. Under året rapporterades 2 anmärkningar från redare som beställt bunker kvalitet och där det vid provtagning visat sig finnas avvikelse mellan bunker kvittot och levererad produkt. Transportstyrelsen har i samarbete med Chalmers en så kallad sniffer monterad på Öresundsbron. Sniffen mäter rökgaserna från fartyg som passerar bron för resa in eller ut ur Östersjön. Sniffen mäter i realtid och Transportstyrelsen har tillgång till det system som loggar mätningarna. Särskilda indikationer fås genom e-post om fartyg har avvikande svavelhalter i rökgaserna från skorstensplymen. Resultatet ligger sedan till grund för bedömning om särskild kontroll ska göras av fartyget.

En konsekvens av att vi inte kunnat genomföra planerad tillsyn är att vi inte kommer att uppfylla de krav på antalet svavelkontroller som vi som stat är tilldelade. Detta är förstås inte ett problem enbart för Sverige utan för hela Europa. Medlemsstaterna i EU för en dialog med kommissionen om problemet. En annan konsekvens av det låga antalet genomförda oljepröver är att vi inte kan bedöma hur reglerna kring svavel efterlevdes 2020.

#### **Utsläpp av växthusgaser från den tunga vägtrafiken**

Vägtrafikens utsläpp av växthusgaser behöver minska snabbare än hittills. Annars kommer inte etappmålet för inrikes transporter att nås. Det innebär att ytterligare åtgärder krävs inom områdena transporteffektivt samhälle, energieffektiva och fossilfria fordon samt förnybar energi.

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

	2010 (jmf. år)	2017	2018	2019
<b>Tunga lastbilar</b>	4,69	3,35	3,21	3,23
<b>Bussar</b>	0,75	0,15	0,15	0,12
<b>Tunga lastbilar och bussar sammantaget</b>	5,44	3,50	3,36	3,35

Utsläppen från den tunga vägtrafiken har långsamt minskat jämfört med jämförelseåret 2010. Det har varit en samlad effekt av flera aktörers åtgärder. Naturvårdsverkets statistik för 2020 kommer i slutet av 2021 och redovisas därför inte i tabellen.

Transportstyrelsen fortsätter att bidra till arbetet genom att bland annat se till att det finns relevanta, registrerade uppgifter om nya fordons utsläpp av växthusgaser. Uppgifterna gör det möjligt för köpare att göra aktiva val utifrån bränsleförbrukning. Uppgifterna är också en förutsättning för det EU-gemensamma styrmedlet som kräver att fordonstillverkarna successivt säljer allt energieffektivare fordon. Det finns bindande minskningsmål för 2025 (15 procent) och 2030 (30 procent). Till det systemet rapporterade Transportstyrelsen 2020 för första gången uppgifter om nya tunga fordon. Kommissionen kommer att sammanställa uppgifterna från registreringsmyndigheterna och fordonstillverkarna i en rapport som presenteras våren 2021. Dessa uppgifter kommer att utgöra referensvärden för EU:s bindande minskningsmål.

Vidare har myndigheten fortsatt arbetet inom EU med metoder för att deklarerar bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Syftet är att värden ska kunna fastställas för fler fordonskategorier framöver, såsom bussar och påhängsvagnar.

### 3.3 Regelgivning

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

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

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

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

### 3.3.1 Verksamhetens utveckling

Tabell 13. Kostnader för regelgivning 2018–2020

Trafikslag	Total kostnad (tusen kronor)		
	2018	2019	2020
Järnväg	75 953	68 300	58 937
Luftfart	118 476	106 670	98 313
Sjöfart	96 622	89 213	87 423
Vägtrafik	123 172	115 909	115 195
<b>Summa</b>	<b>414 223</b>	<b>380 091</b>	<b>359 867</b>

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

### 3.3.2 Trafikslagsövergripande

#### Transportstyrelsens åtgärder för att underlätta i situationen med pandemin

Under våren när konsekvenserna av pandemin blev påtagliga i samhället, vidtog Transportstyrelsen flera åtgärder i snabb takt i syfte att underlätta för medborgare och bransch. På grund av EU-reglering och frågor av det mer komplicerade slaget kunde vi inte göra allt vi ville. Arbetet med lättnader bedrevs i nära samverkan med Regeringskansliet. Delar av åtgärderna kom senare att ersättas av EU-reglering, se rubrik EU:s omnibusförordning ger omfattande lättnader.

Exempel på åtgärder som infördes:

- Utökning av tiden för tidsbegränsade godkännanden för fordon och anläggningar för järnväg, spårväg och tunnelbana.
- Begränsning av tillsynsaktiviteter för att avlasta tillståndshavarnas verksamhet inom spårtrafikbranschen.
- Förenklad hantering av ändringar i säkerhetsstyrningssystem för aktörerna inom järnvägsområdet.
- Förlängning av giltighetstiderna för behörigheter, certifikat, bolagsstyrd träning, medicinska certifikat, teoriprov, typ och klassutbildningar med flera inom luftfartsområdet.

- Förlängning av giltighetstiderna för vissa behörigheter, intyg och certifikat för sjömän och fartyg inom sjöfartsområdet.
- Förlängning av giltighetstiden för förarprov för personbil till sex månader.
- Undantag från reglerna om kör- och vilotider inom väg- och järnvägsområdet.
- Förlängning av perioden för prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik.
- Förlängning av tiden för användning av dubbdäck.
- Framskjutning av kontrollbesiktning av bilar som ägs av svenskar bosatta utomlands.
- Tillfällig paus i fakturering av vissa avgifter och förlängda förfallotider.

#### **EU:s omnibusförordning ger omfattande lättnader**

Under våren fattade EU beslut om omnibusförordningen, som började gälla från och med juni. Förordningen omfattar flera lättnader och de återfinns inom vägtrafik, järnvägs och sjöfartsområdena. Förordningen ersatte delar av tidigare nationella åtgärder. Syftet är att mildra pandemins effekter på transportområdet och att säkerställa att nödvändiga transporter kan fortgå.

Förordningen arbetades fram inom EU i rekordfart och Transportstyrelsen bidrog på flera sätt och försåg regeringen med olika typer av underlag. Inte minst handlade det om stöd för att regeringen skulle kunna fatta beslut om huruvida Sverige skulle avstå möjligheten att förlänga vissa tidsfrister, vilket varit möjligt.

I korthet infördes följande åtgärder:

- Längre inställelsetid vid kontrollbesiktning.
- Längre giltighetstid för körkort.
- Förlängd giltighetstid för yrkeskompetensbevis.
- Förlängning av giltigheten för ett lokförarbevis, samt för intervall som gäller för genomförandet av regelbundna kontroller av hälsa och kompetens.
- Förlängd giltighetstid på säkerhetsintyg för järnvägsföretag.

- Tillståndsmyndigheter kan avstå från att återkalla en licens, trots att ett järnvägsföretag tillfälligtvis inte uppfyller kraven på ekonomisk förmåga (om det inte innebär säkerhetsrisk).
- Förlängda tidsgränser vad gäller tillstånd och tillsyn för redare och hamnanläggningar.

### 3.3.3 Järnväg

Tabell 14. Kostnader för regelgivning inom järnvägsområdet 2018–2020

Total kostnad (tusen kronor)		
2018	2019	2020
75 953	68 300	58 937

Under året har det varit mindre arbete inom fjärde järnvägspaketet med anledning av förseningen av nya lagar, se nedan. Det har bidragit till lägre kostnader. Pandemin har också påverkat till lägre kostnader för regelgivning inom järnväg, främst genom färre nationella och internationella resor.

#### Införlivandet av fjärde järnvägspaketet försenat

EU beslutade, med anledning av pandemin, att senarelägga införlivandet av den tekniska pelaren i fjärde järnvägspaketet till oktober 2020. Införlivandet av direktiven i nationell rätt är dock försenat och Infrastrukturdepartementet beräknar att nya lagar ska komma på plats under maj 2021. Förseningen har medfört att Transportstyrelsen inte kunnat göra klart föreskriftspaketet som är kopplat till införlivandet, men vi har förberett så långt det är möjligt i nuläget. En risk är att vissa föreskriftsförslag kan behöva ändras och då blir tiden en mycket kritisk faktor, både för det interna arbetet och för branschen som ska använda föreskrifterna i sitt arbete.

Transportstyrelsen har utrett vad förseningen innebär och kommit fram till att vi har mandat att utföra såväl nya arbetsuppgifter som redan befintliga under perioden från när EU-förordningarna börjar gälla och fram till dess att svenska lagar, förordningar och föreskrifter finns på plats. Målet har varit att aktörerna på den svenska järnvägsmarknaden ska påverkas så lite som möjligt av förseningen.

#### Kompositbromsblock – en säkerhetsrisk vid vinterförhållanden

För att påskynda införandet av tystare godsvagnar har EU beslutat om bullerkrav på alla godsvagnar som trafikerar särskilda, speciellt utpekade så kallade tystare sträckor från och med 2024. Det innebär att delar av vagnparken behöver byggas om och gjutjärnsbromsar ska ersättas med kompositbromsblock eller skivbromsar. Vintern 2019/2020 genomförde Transportstyrelsen jämförande tester av bromsförmågan för kompositbromsblock och gjutjärnsblock och har kommit fram till följande:

- Det finns kompositbromsblock som har bevisat undermåliga vinteregenskaper och att använda dessa resulterar i en risknivå som inte är acceptabel.
- Incidenter har skett trots ett antal operativa åtgärder, exempelvis att man sänkt tågens hastighet. Åtgärderna har i sin tur lett till försenade och inställda tåg.
- Bromsblock av komposit ska genomgå tester som tagits fram av Internationella järnvägsunionen (UIC) innan de tas i bruk, men testerna motsvarar inte verkliga nordiska vinterförhållanden.

Det är viktigt att järnvägsföretag blir medvetna om riskerna med kompositbromsblock och vi har därför jobbat med att sprida information till branschen från den riskbedömning och de vintertester som gjorts. Vi har också rapporterat in säkerhetsrisken med bristande bromsförmåga för kompositbromsblock i nordiskt vinterklimat i det europeiska säkerhetsinformationssystemet (SIS). Riskerna med kompositbromsblock i vintermiljö ska hanteras i järnvägsföretagens säkerhetsstyrningssystem.

Tyskland och Schweiz har redan infört nationella krav om kompositbromsblock, vilket påverkar svenska aktörers möjlighet att köra genom dessa länder. Det finns även en risk att det svenska järnvägssystemet kommer att drabbas av allvarliga störningar vintertid, när utländska tågsätt med hög andel kompositbromsar trafikerar det svenska järnvägsnätet. Transportstyrelsen fortsätter därför arbetet tillsammans med järnvägsbranschen i syfte att försöka se till att godstransporterna på järnväg till och från kontinenten inte äventyras. Frågan är även lyft till departementsnivå.

### 3.3.4 Luftfart

Tabell 15. Kostnader för regelgivning inom luftfartsområdet 2018–2020

Total kostnad (tusen kronor)		
2018	2019	2020
118 476	106 670	98 313

Restriktionerna för resande har inneburit att våra kostnader för internationellt arbete har minskat. Vi har också i högre utsträckning än tidigare år ägnat oss åt avgiftsrelaterade frågor som inte är regelgivning.

#### Nya regler avseende drönare

Nya regler för drönare trädde i kraft i Sverige vid årsskiftet 2020/2021. Reglerna är en följd av att EU-kommissionen 2018 antog en ny grundförordning inom luftfartsområdet och därmed tog över ansvaret att besluta om regler för drönare.



De nya reglerna har inneburit att vi har bedrivit ett omfattande arbete inom en rad olika områden. Vi har arbetat utveckling av regler, metoder och processer för tillståndsprovning, tillsyn och registerhållning. Det nya komplexa regelverket har krävt betydande kommunikationsinsatser riktade mot medborgare och organisationer för att bland annat tydliggöra vilka krav de nya reglerna ställer. Komplexiteten i dem har gjort att vi även tagit fram ett digitalt hjälpmedel, som genom att ställa ett antal frågor bland annat ska klargöra

- vilken utbildning som är lämplig för den som vill flyga med drönare
- om en registrering som operatör är nödvändig
- vem som omfattas av övergångsregler.

Det digitala hjälpmedlet för drönare innebär också en hög grad av automatiserad handläggning av ansökningar för att bli pilot och operatör av drönare.

En ny nationell föreskrift om drönare har även tagits fram för att omhänderta operation av drönare som inte omfattas av EU-förordningen, till exempel statsluftfart.

#### **Fastställda förutsättningar för reservflygplatser och backuputrustning**

Enligt EU-regler ska medlemsländerna före utgången av 2030 övergå till satellitbaserade inflygningar för att öka kapaciteten och minska kostnaderna inom luftfarten. Därför ska också medlemsländer planera vilka flygplatser och vilken konventionell navigationsutrustning som behöver finnas kvar i reserv om satellitnavigeringen faller bort eller på annat sätt störs ut.

Transportstyrelsen har tillsammans med andra myndigheter och aktörer tagit fram en rapport med en gemensam inriktning för vilken redundans Sverige ska ha till satellitbaserade inflygningar i Sverige. Vi bedömer att Sverige har ett fortsatt behov av att ha kvar konventionell navigationsutrustning för inflygningar på 14 svenska reservflygplatser.

#### **Förhindra otillåtna flygningar för att begränsa smittspridning**

Transportstyrelsen fick i december uppdrag att säkerställa efterlevnad av regeringens beslut om inreseförbud från Storbritannien. Anledningen till inreseförbudet var att förhindra smittspridning och virusmutation som rapporterats från Storbritannien. Den utlösande faktorn till uppdraget var ett British Airways-plan som av ett misstag flög passagerare till Sverige trots regeringens inreseförbud. Uppdraget resulterade i en överenskommelse med Luftfartsverket och en rutin som innebar att samtliga flygningar behövde kontrolleras så att en otillåten flygning mot Sverige skulle kunna stoppas innan den startade.

### Internationellt arbete för minskade utsläpp av koldioxid och buller

Inom luftfartsområdet sker den huvudsakliga regelutvecklingen i en internationell kontext, och för miljöområdet främst inom Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO:s) miljökommitté CAEP där vi ingår som en aktiv part. Transportstyrelsen fokuserar på fyra områden där vi bedömer att de viktigaste miljöfrågorna hanteras: klimatstyrmedlet CORSIA, ett långsiktigt klimatmål från flyget, hållbara flygbränslen samt miljökrav på kommande civila överljudsplan.

På 2020 års styrgruppsmöte inom CAEP behandlades

- den kommande översynen av CORSIA
- möjligheten till ett långsiktigt mål för luftfartens koldioxidutsläpp
- frågan om hållbara flygbränslen, där Europa inklusive Sverige drev på för att de bränslen som ska kunna tillgodoräknas i CORSIA ska ha en hög miljöintegritet
- ett regelverk för kommande civila överljudsplans emissioner samt buller vid start och landning.

Regelverket för CORSIA är baserat på att utsläppen tillåts växa fram till och med år 2020. Därefter måste flygbolagen köpa utsläppskrediter för de utsläpp som överstiger 2020 års nivå. Som en följd av att flygtrafiken minskat kraftigt under 2020 har ICAO beslutat att det är 2019 års nivå som ska antas som basår för utsläppen under pilotfasen, 2021–2023.

### 3.3.5 Sjöfart

Tabell 16. Kostnader för regelgivning inom sjöfartsområdet 2018–2020

Total kostnad (tusen kronor)		
2018	2019	2020
96 622	89 213	87 423

De lägre kostnaderna är en följd av de restriktioner på resor som vi har haft på grund av pandemin.

#### Transportstyrelsens årliga sjöfartsseminarium – på temat omställning

Transportstyrelsens årliga sjöfartsseminarium som är ett forum för alla som är verksamma i sjöfartsbranschen genomfördes planerligt i början av året, innan pandemin slog till. Syftet är att erbjuda alla intressenter i sjöfartsklustret en mötesplats och information om aktuella ämnen.

Årets seminarium hade cirka 180 deltagare och temat var omställningen av sjöfarten i en föränderlig värld. Temat behandlades utifrån tre huvudpunkter:

- klimatet och den omställning som krävs för att sjöfarten ska bli klimatneutral
- godset och hur vi kan ställa om för att få mer gods transporterat sjövägen
- arbetet ombord: sociala villkor, #lättaankar/#metoo, framtidens kompetensbehov och hur vi kan attrahera nya och kommande generationer att gå ombord.

#### Nytt globalt klimatstyrmedel för sjöfarten

FN:s sjöfartsorgan IMO (International Maritime Organization) har godkänt ett förslag om ett regelpaket med åtgärder som ska minska den internationella sjöfartens koldioxidutsläpp i förhållande till transportarbetet. Sverige har genom Transportstyrelsen deltagit aktivt i den långa process som föregått förslaget.

Regelpaketet innebär obligatoriska tekniska och operativa krav på alla fartyg med en bruttodräktighet (anger fartygs storlek) över 5 000 som går i internationell trafik. Fartygen kommer att följas upp årligen och klassificeras utifrån hur väl de klarar reduktionskraven. I och med de nya reglerna kommer även äldre fartyg att få krav på sig att effektivisera och minska utsläppen, vilket är nödvändigt för att vända utsläppskurvan. Från svensk sida hade vi velat se både större utsläppsminskningar och bättre incitament för rederier att minska utsläppen.

Arbetet med förslaget kommer att fortsätta och IMO förväntas fatta formellt beslut 2021.

### 3.3.6 Vägtrafik

Tabell 17. Kostnader för regelgivning inom vägtrafikområdet 2018–2020

Total kostnad (tusen kronor)		
2018	2019	2020
123 172	115 909	115 195

Kostnaden för 2020 ligger i linje med föregående år.

#### Utvecklad samverkan med fordonsbesiktningsbranschen

Transportstyrelsen har startat en besiktningskommitté i syfte att stärka samverkan med besiktningsbranschen och andra branscher som berörs av besiktningsfrågor. I kommittén kan frågor relaterade till besiktningar lyftas och vi får systematiskt ta del av branschens kunskap i och åsikter om

regelgivningsarbetet. Det är även ett forum där vi informerar om pågående nationell och internationell regelutveckling.

#### **Modernare regler för A-traktorer**

Vi har moderniserat kraven som gäller vid ombyggnationen av en bil till A-traktor. Ändringarna gör det möjligt att bygga A-traktorer av modernare fordon, vilket är en förbättring ur miljö- och säkerhetssynpunkt. Vår bedömning är att kravändringarna inte ökar möjligheten att manipulera hastigheten, och därmed inte heller medför några ökade trafiksäkerhetsrisker. A-traktorns högsta konstruktiva hastighet får fortfarande vara högst 30 km/tim.

#### **Sammankoppling av bilar och släpvagnar – nya föreskrifter**

Nya föreskrifter för sammankoppling av bilar och släpvagnar har trätt i kraft. Jämfört med tidigare krav innehåller de nya föreskrifterna vissa förändringar, som medger en mycket större flexibilitet och nyttjandegrad av den befintliga fordonsflottan, främst för tunga fordon.

De nya föreskrifterna tillåter brukare, bilinspektörer och polisen att utgå från fordonens faktiska vikter, så kallade bruttovikter, när de ska kontrollera om fordon får sammankopplas och vilka dimensioner på kopplingsanordningarna som krävs. Föreskrifterna tar även hänsyn till vilka typer av fordon som ska sammankopplas och redogör för vilka krav som därmed ska uppfyllas för den kombinationen av fordon.

#### **Användarinformation om bränslen och laddning**

Transportstyrelsen har tagit fram föreskrifter om krav på information om tankning eller laddning av motorfordon. Kraven baseras på ett EU-direktiv som säger att fordonsanvändarna, i takt med att det kommer fler och fler drivmedel, måste ha klar och lättförståelig information om de drivmedel som finns tillgängliga vid tankstationer. Transportstyrelsen föreskriver att informationen ska ges i form av märkning på motorfordon, på elfordon, i fordonsmanualer, på tankstationer och laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten.

Genom att fordonsanvändarna får information om vad de ska tanka och ladda utifrån vad som är bäst för deras motorfordon minskar på kort sikt risken för skador på dessa. På längre sikt kan detta förhoppningsvis bidra till en positiv inställning till introduktion av nya drivmedel med lägre växthusgasutsläpp på marknaden. Detta kan i sin tur underlätta omställningen genom att bidra till att klimatmålen för transportsektorn.

#### **Nya regler vid förarprov för behörighet B**

Transportstyrelsen har beslutat om nya regler vid förarprov i syfte att förbättra förarutbildningen för behörighet B. Bland annat ställs krav på

blivande förare att de ska ha klarat teoriprovet innan de får göra körprovet. Kravet ska bidra till att de blivande förarna får bättre möjligheter att komma väl förberedda till körprovet, vilket i sin tur bör leda till färre omprov och minskade köer. Samtidigt förlängs giltighetstiden för ett godkänt teoriprov från 2 till 4 månader för att skapa mindre stress och bättre förutsättningar för att klara körprovet.

Inför teoriprovet ställs dessutom krav på att lämna försäkran om att inte använda otillåtna hjälpmedel eller på annat sätt fuska. Syftet är att förhindra provfusk och samtidigt ge möjlighet att åtala och straffa eventuella fuskare. Straffsatsen för osann försäkran är böter eller fängelse. Regeländringen har redan använts i svensk domstol och fällande dom har meddelats.

#### **Ändrade EU-regler för vägtransporter efter beslutat mobilitetspaket**

2020 antog EU de rättsakter som omfattar den yrkesmässiga trafiken inom det så kallade mobilitetspaketet. Det handlar om ändringar inom områdena kör- och vilotider, vägarbetstid samt tillståndsprovning och tillsyn av yrkestrafiktillstånd. Ändringarna syftar bland annat till tydliga och kontrollerbara regler som bidrar till en sund transportmarknad och förbättrar förarnas arbetsvillkor samt bidrar till harmonisering i tillämpningen inom EU. Därutöver införs bestämmelser om utstationering av arbetstagare, vilket avser utländska förare som arbetar i Sverige, för vissa vägtransporter. Implementeringarna kommer att ske löpande under de kommande sex åren.

Till följd av de ändrade reglerna har vi identifierat behov av föreskriftsändringar, verksamhetsutveckling inom tillsyn och systemutveckling för tillsyn och informationsutbyte.

### **3.4 Tillståndsprovning**

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

### 3.4.1 Verksamhetens utveckling

Tabell 18. Kostnader för tillståndsprövning 2018–2020

Trafikslag	Total kostnad (tusen kronor)		
	2018	2019	2020
Järnväg	19 146	17 223	17 194
Luftfart	61 814	70 074	67 643
Sjöfart	19 007	19 946	22 755
Vägtrafik	430 859	448 687	439 108
<b>Summa</b>	<b>530 826</b>	<b>555 930</b>	<b>546 700</b>

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

### 3.4.2 Järnväg

Tabell 19. Kostnader för tillståndsprövning inom järnvägsområdet 2018–2020

Total kostnad (tusen kronor)		
2018	2019	2020
19 146	17 223	17 194

Tillståndsprövningen riktar sig främst mot infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, lokförare och godkännande av fordon.

För hela verksamheten ligger kostnaderna i linje med 2019 men varierar mellan tillståndsområdena.

För tillståndsprövning för infrastrukturförvaltare var kostnaderna högre jämfört med 2019. Detta beror främst på tillståndsansökan om nytt spårvagnssystem i Lund, se nedan.

Inom tillstånd för lokförarbevis var kostnaden lägre jämfört med 2019, vilket beror på en liten minskning av ansökningar om lokförarbevis. Även antalet regelbundna hälsokontroller har varit något lägre, vilket kan vara en effekt av pandemin.

Övergången till det nya sättet att ansöka om fordonsgodkännande har inneburit att det varit en hög efterfrågan på godkännande innan det nya ansökningsförfarandet trädde ikraft. Det har bidragit till högre kostnader inom godkännandeverksamheten.

#### **Lund – den fjärde staden med spårvagnstrafik**

Under 2020 arbetade Transportstyrelsen med tillståndsprövning för ett nytt spårvagnssystem och beslutade om tillstånd för densamma.

Spårvagnssystemet har invigts och trafiken har rullat igång. Lund är numera den fjärde staden i Sverige som har spårvagnstrafik. Det är en historisk

händelse – tidigare hade ingen helt ny spårvägsanläggning öppnats i Sverige sedan 1910.

### **EU-gemensamt sätt att ansöka om godkännande och säkerhetsintyg**

Det har införts en ny EU-gemensam ansökningsprocess i syfte att förenkla för järnvägsföretag som trafikerar flera länder och vid godkännande av fordon avsedda för användning i flera länder. Den europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) godkänner numera järnvägsfordon, beslutar om gemensamma säkerhetsintyg och ger förhandsgodkännanden av ERTMS, det EU-gemensamma signalsystemet. Transportstyrelsen och andra nationella säkerhetsmyndigheter har tidigare ansvarat för ärendehantering.

Ärendena hanteras i ERA:s nya databas One Stop Shop (OSS). Under året arbetade Transportstyrelsen för en smidig övergång genom att utbilda berörda aktörer i järnvägbranschen via online-demonstrationer om OSS.

Inför den nya ansökningsprocessen har vi genomfört en så kallad nollmätning för att undersöka hur sökande uppfattat och upplevt de tidigare ansökningsprocesserna. Planen är att jämföra denna nollmätning med en ny mätning som genomförs då OSS varit i gång i några år. Sammantaget har respondenterna god erfarenhet av Transportstyrelsen och dagens ansökningsprocesser. Det finns även en hög förväntan på det nya systemet om att processen ska bli snabbare, billigare och enklare men även en farhåga om en krångligare, mer byråkratisk och dyrare process.

### 3.4.3 Luftfart

Tabell 20. Kostnader för tillståndsprövning inom luftfartsområdet 2018–2020

Total kostnad (tusen kronor)		
2018	2019	2020
61 814	70 074	67 643

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

Pandemin har inneburit att vi inte har kunnat resa i samma omfattning som tidigare år, vilket har minskat kostnaderna för tillståndsprövningen.

Tillståndsprövningen har varit av samma omfattning som tidigare år men med vissa förändringar i sammansättningen:

- Antalet registerkontroller har minskat, eftersom ett minskat antal passagerare kräver färre antal personal på flygplatserna.
- Tillståndsprövningarna av flygoperatörer har varit komplexare och mer omfattande.
- Ansökningar om olika typer av dispens har ökat på grund av pandemin.



- Ansökningar från utbildningsorganisationer som vill ställa om undervisningen till digital undervisning har ökat. Utbildningsorganisationerna har även behövt ta hand om regelförändringar.

Tabell 21. Utveckling för ärendeslag med stort antal ärenden inom luftfartsområdet 2018–2020

Ärendeslag	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
<b>Personliga certifikat</b>	11 774	10 208	10 367	11 729	13 933	14 011	996	1 365	1 351
<i>Kvinnor</i>	949	819	853						
<i>Män</i>	10 153	8 697	8 933						
<i>Uppgift saknas<sup>1</sup></i>	672	692	581						
<b>Registerkontroll</b>	12 451	11 816	8 041	5 939	7 851	9 920	477	664	1 234
<i>Kvinnor</i>		4 205	2 461						
<i>Män</i>		7 580	5 573						
<i>Uppgift saknas<sup>1</sup></i>		31	7						

<sup>1</sup> Utländska medborgare saknar svenskt personnummer och samordningsnummer och vi kan därför inte avgöra kön.

### Personliga certifikat på samma nivå som föregående år

2020 var det i stort sett samma mängd ärenden som 2019. Minskningen från 2018 beror till stor del på att vi under det året tillfälligt hade en ökning med anledning av ändrade bestämmelser, vilket ledde till att nya behörigheter skulle utfärdas eller antecknas i registret.

När det gäller fördelning av antal ärenden efter kön står kvinnor för 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 certifikatinnehavare som genererar flest antal ärenden per person. De flesta som innehar certifikat för trafikflyg är män. Många av dem har typbehörigheter för olika flygplan på sina certifikat. De kan också ha ytterligare behörigheter för instruktörer och kontrollant. Mängden behörigheter bidrar till en ökad mängd ärenden, eftersom giltigheten för behörigheterna behöver underhållas.

### Minskat flygande påverkar behovet av registerkontroller

En registerkontroll genomförs på personer som utan eskort ska kunna ha tillträde till den skyddade delen av en flygplats. Antalet nyansökningar inom registerkontroll minskade med cirka 30 procent under 2020 i jämförelse med 2019. Det har också medfört att kostnaden per beslut har ökat. Det är en tydlig effekt av pandemin och åtgärder med anledning av densamma. Behovet av att genomföra kontroller står till stor del i proportion till antalet passagerare som väljer att flyga, eftersom det krävs mindre personal för att

ta omhändertade färre passagerare. Sedan pandemin bröt ut har nya medarbetare inte rekryterats i samma utsträckning som tidigare, vilket inneburit att behovet att genomföra nya registerkontroller har minskat.

Det är betydligt fler män än kvinnor som registerkontrolleras. Det är inte den enskilda personen utan företaget som skickar in ansökan om registerkontroll till Transportstyrelsen. Det är därför svårt att avgöra varför man väljer att kontrollera fler män än kvinnor, men en rimlig orsak kan vara att en relativ stor del av de sökande företagen är i byggbranschen. Dessa företag är i många fall mansdominerade, vilket också påverkar de ansökningar om registerkontroll som inkommer till Transportstyrelsen.

#### Undantag från EU-förordning för att möjliggöra användning av elflyg

Ett undantag från en EU-förordning har beslutats för ett elflygplan. Förordningen ställer krav som inte är anpassade för elflyg, bland annat krav på bränsle- och oljemängd och tankning av luftfartyg. Undantaget gäller till förutbestämt datum eller tills kommissionens förordning ändrats och tar hänsyn till de speciella förutsättningar som gäller för ett elektriskt framdrivet flygplan. Undantaget har en positiv inverkan på miljön genom att tillåta användning av flygplan med elektrisk framdrivning.

### 3.4.4 Sjöfart

Tabell 22. Kostnader för tillståndsprovning inom sjöfartsområdet 2018–2020

Total kostnad (tusen kronor)		
2018	2019	2020
19 007	19 946	22 755

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

Den ökade kostnaden förklaras av att vi arbetat med att kartlägga framtida behov av systemstöd med anledning av kommande regelförändringar.

Tabell 23. Utveckling för ärendeslag med stort antal ärenden inom sjöfartsområdet 2018–2020

Ärendeslag	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
<b>Behörigheter och certifikat</b>	8 796	10 481	11 225	10 694	11 354	14 369	1 216	1 083	1 280
<i>Kvinnor</i>	1 440	1 453	1 372						
<i>Män</i>	7 336	8 991	9 853						
<i>Uppgift saknas<sup>1</sup></i>	20	37							

#### Färre behörigheter och certifikat än förväntat

Efter att internationella krav förändrades 2017 måste sjömännen förnya sina behörigheter var femte år. Den ökning vi haft de senaste åren är en följd av detta och är inte en indikation av en ökning sett över en femårsperiod. På

grund av pandemin har både behörigheter och certifikat fått förlängda giltighetstider. Skälet tar att det krävs både en läkarundersökning och en genomgången utbildning för att förnya dessa tillstånd, vilket inte varit möjligt under rådande omständigheter. Den förlängda giltighetstiden har lett till att sjömännen haft mindre behov av att förnya sina tillstånd, eftersom det under normala förhållanden och regelverk borde varit ännu fler som behövt förnya sina tillstånd.

Tabell 24. Genomsnittliga handläggningstider, behov av kompletteringar, andel beslut om avslag och antal ärenden på området behörigheter där mätningar utförs 2018–2020

Ärendetyp	Handläggningstider (dagar)			Behov av kompletteringar (%)			Andel beslut om avslag (%)			Antal ärenden		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Personliga tillstånd – behörigheter	3,5	2,7	3,6	17,9	13,6	14,2	2,0	0,3	1,1	2 656	3 411	3 699
Personliga tillstånd – certifikat	1,9	1,4	1,4	6,5	5,0	4,0	0,6	0,2	0,3	4 213	5 219	5 548

#### Andelen avslag har ökat för behörigheter och certifikat

Andelen avslag har ökat något i jämförelse med föregående år, framför allt när det gäller behörigheter. Troligen beror det på att de undantagsregler som tagits fram, med anledning av pandemin, skapat otydlighet i vad som gäller kring krav på till exempel utbildningar.

### 3.4.5 Vägtrafik

Tabell 25. Kostnader för tillståndsprövning inom vägtrafikområdet 2018–2020

Total kostnad (tusen kronor)		
2018	2019	2020
430 859 <sup>6</sup>	448 687	439 108

Området omfattar körkorts- och yrkestrafikärenden. Körkortsverksamheten utgör 86 procent av kostnaderna för tillståndsprövningen. Under 2020 ökade antalet beslutade körkortsärenden jämfört med 2019. Ökningen gäller främst handledarskap för privat övningskörning och körkortsingripanden, se tabell 26. Verksamheten för typgodkännande fordon fortsätter att öka, men inte lika kraftigt som tidigare år.

Genom att ge tillstånd för yrkesmässig trafik och körkortstillstånd ser vi till att lämpliga sökande kan komma ut i trafiken och bidrar därmed till både ökad tillgänglighet och ökad trafiksäkerhet. Samtidigt bidrar vi till att ta bort olämpliga trafikföretag och förare från trafiken genom återkallelser av

<sup>6</sup> Från och med 2018 ingår utfärdande och förnyelse av behörighetshandlingar och utlandsärenden körkort/förarbevis i tillståndsprövning för vägtrafik.

yrkestrafiktillstånd, till exempel på grund av obetalda skatter eller brott mot arbetstidslagstiftningen, eller genom ingripanden som återkallelser, varningar och medicinska villkor. Möjligheten att installera alkolås är ett exempel på hur ökad tillgänglighet kan nås med bibehållen trafiksäkerhet.

Tabell 26. Utveckling för ärendeslag med stort antal ärenden inom vägtrafikområdet 2018–2020

Ärendeslag	Antal fattade beslut <sup>1</sup>			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
<b>Körkortstillstånd</b>	325 946	340 079	345 590	59 093	62 549	61 427	181	184	178
<i>Kvinnor</i>		143 139	151 401						
<i>Män</i>		196 937	194 186						
<i>Uppgift saknas<sup>2</sup></i>		3	3						
<b>Körkortstillstånd efter återkallelse</b>	17 045	18 353	18 714	22 057	21 535	19 193	1 294	1 173	1 026
<i>Kvinnor</i>		2 897	2 975						
<i>Män</i>		15 456	15 739						
<b>Förlängning högre behörighet</b>	85 018	89 202	80 579	20 387	18 298	19 419	240	205	241
<i>Kvinnor</i>		7 569	6 851						
<i>Män</i>		81 633	73 728						
<b>Ingripanden</b>	59 063	74 359	84 628	95 141	99 384	98 500	1 611	1 337	1 164
<i>Kvinnor</i>		13 146	15 215						
<i>Män</i>		60 058	68 423						
<i>Uppgift saknas<sup>2</sup></i>		1 155	990						
<b>Utbyte/förnyelse av utländskt körkort</b>	13 211	16 643	14 285	8 359	7 530	8 397	633	452	588
<i>Kvinnor</i>		6 327	5 475						
<i>Män</i>		10 311	8 810						
<i>Uppgift saknas<sup>2</sup></i>		5	0						
<b>Godkännande handledare</b>	265 841	289 573	317 623	11 695	11 950	13 351	44	41	42
<i>Kvinnor</i>		100 187	108 583						
<i>Män</i>		189 386	209 037						
<i>Uppgift saknas<sup>2</sup></i>			3						
<b>Körkortsverksamhet - villkor</b>	41 438	41 543	36 210	45 829	42 667	36 468	1 106	1 027	1 007
<i>Kvinnor</i>		10 430	9 611						
<i>Män</i>		31 111	26 599						
<i>Uppgift saknas<sup>2</sup></i>		2	0						
<b>Utfärdande och förnyelse av körkort och förarbevis<sup>3</sup></b>	836 615	880 727	814 526	107 137	113 311	108 155	128	129	133

<sup>1</sup> Från och med 2018 räknas beslutade ärenden och inte avslutade (ad acta-lagda) ärenden.

<sup>2</sup> Uppgifterna har tagits fram med hjälp av kontrollsiffran i personnumret. Utländska medborgare saknar svenskt personnummer och samordningsnummer och vi kan därför inte avgöra kön.

<sup>3</sup> Uppgift om kön saknas.

De stora antalen tillståndsärenden inom vägtrafikområdet utgörs av körkortsärenden. Under 2020 ökade det totala antalet beslutade körkortsärenden med cirka 28 000 ärenden jämfört med 2019. Det motsvarar en ökning med 3 procent. Ökningen gäller de flesta ärendetyperna men främst handledarskap och körkortsingripanden, se tabell 26. Troliga förklaringar till ökningen är följande:

- Ett högt tryck på vården under våren medförde att vi var generösa med att meddela anstånd i de fall det hade varit svårt för de sökande att komma i kontakt med vården för att kunna få ett läkarintyg utfärdat i rätt tid.
- Under pandemin har många ungdomar varit hemma från stängda skolor och deras anhöriga har i sin tur arbetat hemifrån och man har på så sätt haft mer tid över, till exempel för att påbörja övningskörning, vilket kräver ett handledarskap.
- Många nyanlända som kom 2015 är mer etablerade i det svenska samhället och efterfrågar körkortstillstånd för att lättare komma in på arbetsmarknaden.
- Ökningen av ingripandeärenden där körkortet omhändertagits har främst samband med polisens prioriteringar av kontroller på väg med fokus på hastighetsövervakning. Polisen har ökat sin digitalisering av arbetet med ordningsböter. Det betyder att polisen automatiskt kan rapportera förare och registreringsnummer i stället för att lägga tid på manuell rapportering till Transportstyrelsen. Polisens övervakning på väg har också inneburit att det totala antalet återkallade körkort 2020 är det högsta någonsin.

Den sneda könsfördelningen för körkortsingripanden är komplicerad att analysera, eftersom det behövs ytterligare data, till exempel antal körda mil. En förklaring till fördelningen skulle kunna vara att män kör fler mil på vägarna än kvinnor. Som en direkt följd av den sneda könsfördelningen för körkortsingripanden så följer körkortstillstånd efter återkallelse samma mönster.

### Kvinnors andel av körkort för tung trafik är låg

Tabell 27. Giltiga körkort 2018–2020

	Antal			Andel		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020
<b>Giltiga körkort</b>	6 591 514	6 669 636	6 731 512			
<i>Kvinnor</i>	3 115 955	3 154 177	3 189 210	47 %	47 %	47 %
<i>Män</i>	3 475 559	3 515 459	3 542 302	53 %	53 %	53 %
<b>Varav personbil</b>	5 937 894	6 017 919	6 085 031			
<i>Kvinnor</i>	3 024 846	3 058 057	3 087 336	51 %	51 %	51 %
<i>Män</i>	2 913 048	2 959 862	2 997 695	49 %	49 %	49 %
<b>Varav tung trafik<sup>1</sup></b>	539 873	529 308	515 614			
<i>Kvinnor</i>	45 605	45 495	45 493	8 %	9 %	9 %
<i>Män</i>	494 268	483 813	470 121	92 %	91 %	91 %

<sup>1</sup> Med tung trafik avses tung lastbil, tung lastbil med släp samt buss och buss med släp.

Kvinnors andel av körkortsinnehav för personbil och moped är knappt 50 procent. Däremot är andelen kvinnor med körkort för lastbil och buss låg, cirka 9 procent. Andelen kvinnor som är yrkeschaufförer är historiskt sett liten, eftersom det är mansdominerade yrken. Därför är andelen kvinnor som ansöker om förlängning av högre körkortsbehörigheter låg, se tabell 26. Kvinnors andel av körkortsinnehaven har varit relativt konstant under en längre tid.

### Minskade väntetider inom telefonin för körkortsfrågor

Tabell 28. Telefoni körkort 2018–2020

Mått/period	2018	2019	2020
<b>Anrop per år</b>	895 090	1 090 288	1 009 360
<b>Besvarade per år</b>	745 257	722 689	688 340
<b>Besvarandegrad<sup>1</sup></b>	83 %	66 %	68 %
<b>Medelväntetid<sup>2</sup></b>	4.12	8.18	6.43

<sup>1</sup> Antal besvarade samtal i förhållande till totalt inkomna anrop.

<sup>2</sup> Antal minuter och sekunder.

Antal anrop till körkortskundtjänsten minskade under 2020, vilket framför allt beror på att vi begränsade öppettiderna under våren på grund av pandemin. Medelväntetiden minskade som en följd av att vi under 2020 hade mindre ärendebalanser att handlägga, vilket medförde ökad bemanning i telefon. Det påverkade i sin tur kundsamtalens väntetider positivt.

### 3.5 Tillsyn

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

#### 3.5.1 Verksamhetens utveckling

Tabell 29. Kostnader för tillsyn 2018–2020

Trafikslag	Total kostnad (tusen kronor)		
	2018	2019	2020
Järnväg	35 342	33 267	26 982
Luftfart	236 168	258 053	236 201
Sjöfart	72 124	71 099	61 477
Vägtrafik	110 638	114 332	124 681
<b>Summa</b>	<b>454 273</b>	<b>476 751</b>	<b>449 341</b>

Kostnaderna för tillsyn utgör 17 procent av den totala verksamhetskostnaden. Ytterligare analys redovisas under respektive trafikslag.

#### 3.5.2 Trafikslagsövergripande

##### **Pandemins påverkan på det redan eftersatta tillsynsområdet**

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

Vi har anpassat oss efter förutsättningarna och exempelvis genomfört skrivbordstillsyn i större utsträckning än tidigare. Vi har även använt digital teknik i möten och andra tillsynsaktiviteter.

### Ingen systematisk tillsyn enligt NIS-direktivet

NIS-direktivet är ett EU-direktiv som ställer krav på säkerhet i nätverk och informationssystem och omfattar samhällsviktiga tjänster.

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt NIS-förordningen för aktörer inom transportområdet.

Under 2020 bedrev vi inte någon systematisk tillsyn avseende NIS inom något av trafikslagen, vilket beror på resursbrist inom myndigheten. Konsekvenser av att ingen sådan tillsyn genomförts är svårbedömda.

### 3.5.3 Järnväg

Tabell 30. Kostnader för tillsyn inom järnvägsområdet 2018–2020

Total kostnad (tusen kronor)		
2018	2019	2020
35 342	33 267	26 982

Tillsynen riktar sig främst mot infrastrukturhållare, järnvägsföretag, utbildningsanordnare, läkare och psykologer. Dessutom ingår att övervaka konkurrenssituationen på marknaden för järnvägstjänster.

Transportstyrelsens kostnader för tillsyn inom järnväg fortsatte att sjunka under 2020, främst med anledning av pandemin. Merparten av de besökande tillsynerna hos infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ställdes in under våren och sommaren. Under hösten gjordes försök att genomföra tillsyner digitalt, vilket visade sig vara en utmaning när det gällde tekniken. Därtill komplicerades arbetet av att viss information inte är lämplig att diskutera i digitala möten.

Det är ännu för tidigt att veta om vår uteblivna närvaro inom tillsyn får några konsekvenser på säkerheten i spårtrafikverksamheterna.

#### Marknadstillsyn och marknadstvister

Alla som har rätt att ansöka om infrastrukturkapacitet kan hänskjuta tvist till Transportstyrelsen. De sökande kan då få prövat om ett beslut som fattats av en infrastrukturförvaltare eller tjänsteleverantör stämmer överens med reglerna. Prövningen kan exempelvis handla om rätten att utföra och organisera trafik på järnvägsnät, tilldelning av infrastrukturkapacitet och tillhandahållande av tjänster och avgifter. Under 2020 hanterade vi fler tvister än tidigare år. Frågorna som prövades berörde exempelvis tilldelning av kapacitet och orsakskodning. Ett principiellt viktigt ärende rörde frågan om huruvida en anläggning kunde klassas som en tjänsteanläggning och därmed vilka regler kring avgifter som var aktuella.

Vi har genomfört fyra marknadstillsynsärenden riktade mot Trafikverket. Två ärenden har berört kapacitetstilldelning, ett banavgifter och ett



kvalitetsavgifter. Utifrån tillsynerna har Trafikverket bland annat ändrat sin process för kvalitetsavgifter i syfte att uppfylla kraven på opartiskhet. De har även infört ett nytt processteg vid överbelastad infrastruktur. Steget används om prioriteringskriterierna skulle ge lika utslag mellan två tåglägen.

#### **Europeiska järnvägsbyråns revision av Transportstyrelsen**

Europeiska järnvägsbyrån (ERA) utför regelbundet revision av Transportstyrelsen i vår egenskap av nationell säkerhetsmyndighet. 2020 genomfördes revisionen digitalt på grund av den rådande pandemin. De områden som ERA granskade närmare var vår organisation, kompetensstyrning och säkerhetstillsyn. Resultatet av revisionen visar att det är viktigt att Transportstyrelsen fortsätter att utveckla kompetenser, metoder och verktyg för en systematisk och lärande tillsynsprocess.

### 3.5.4 Luftfart

Tabell 31. Kostnader för tillsyn inom luftfartsområdet 2018–2020

Total kostnad (tusen kronor)		
2018	2019	2020
236 168	258 053 <sup>1</sup>	236 201

<sup>1</sup> Undervägsverksamheten (en route) utgör 51 procent av de totala tillsynskostnaderna inom luftfarten för 2020 och huvuddelen av detta är medlemsavgift till Eurocontrol.

Tillsynen riktar sig främst mot flygoperatörer, infrastrukturförvaltare och flygverkstäder.

Transportstyrelsens kostnader för tillsyn inom luftfart har sjunkit jämfört med 2019, främst med anledning av pandemin. Det har inneburit att vi inte genomfört samma mängd tillsynsbesök som tidigare år och därmed haft minskade kostnader för resor. Det europeiska samarbetsorganet för flygtrafiktjänst, Eurocontrol, har även minskat vår medlemsavgift till dem. Eurocontrol har gjort minskningen som en åtgärd för att stödja luftfartsbranschen under pandemin.

Svårigheten att genomföra tillsynsbesök har medfört förändringar i vårt arbetssätt. Vi har exempelvis genomfört skrivbordstillsyner och möten över telefon och video i stället för besök på plats hos tillståndshavarna. Vi har också varit tvungna att skjuta flera tillsynsaktiviteter på framtiden.

#### **Säkerhetsarbete tillsammans med Svenska Fallskärmsförbundet**

Med anledning av en svår olycka 2019 och det haveri i samband med hoppflygning som skedde då har vi haft fokus på säkerhetsarbetet inom fallskärmshoppning. Svenska Fallskärmsförbundet fick tidigt efter olyckan i uppdrag att ta fram en plan för att minska risken för liknande allvarliga olyckor. Förbundet har med stöd av Transportstyrelsen genomfört flera

aktiviteter och utbildningar. Syftet är att förtydliga, förbättra, standardisera rutinerna vid fallskärmshoppning.

### 3.5.5 Sjöfart

Tabell 32. Kostnader för tillsyn inom sjöfartsområdet 2018–2020

Total kostnad (tusen kronor)		
2018	2019	2020
72 124	71 099	61 477

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

De lägre kostnaderna beror på att vi under året haft vakanser och lägre resekostnaderna till följd av pandemin. Vi har heller inte kunnat anlita konsulter i den omfattning som vi brukar.

Pandemin har inneburit att tillsynen inte kunnat genomföras i normal omfattning genom fysiska besök. Den tillsyn som ändå genomförts är den vi bedömt vara verksamhetskritisk och av betydelse för bibehållen säkerhet, se rubrik Verksamhetskritiskt tillsyn har genomförts trots pandemin. En mindre del av vår tillsyn har hanterats genom dokumentationskontroll.

#### **Färre självdeklarationer från redare**

Vi ser en minskning av antalet genomförda självdeklarationer som redare ska genomföra varje år för att kunna bedriva verksamhet med sina fartyg. Branschen har drabbats hårt av pandemin, särskilt de redare som bedriver charter-, event- och turistverksamhet.

Vi får en mängd med frågor om vad som händer med inbetalda årsavgifter om bolagen väljer att inte bedriva verksamhet under det år som årsavgiften avser. Vi har tagit fram ett informationsdokument för att tydliggöra vad som gäller avseende inbetalda årsavgifter.

#### **Verksamhetskritiskt tillsyn har genomförts trots pandemin**

På grund av pandemin har vi varit tvungna att fokusera på verksamhetskritiskt tillsyn över rederier, hamnar och fartyg. Det inbegriper följande:

- uppstart av ny verksamhet (fartyg/rederi)
- fartområdesändringar, utökat antal passagerare
- inflagging, nybyggnad och ombyggnad
- bottenbesiktningar
- tillbud och olyckor
- hamnstatskontroll.

### 3.5.6 Vägtrafik

Tabell 33. Kostnader för tillsyn inom vägtrafikområdet 2018–2020

Total kostnad (tusen kronor)		
2018	2019	2020
110 638	114 332	124 681

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

Pandemin har inte påverkat tillsyner på vägtrafikområdet i samma omfattning som för övriga trafikslag, eftersom merparten av tillsyner inte sker på plats hos utövare.

Kostnadsökningen under år 2018–2020 avser främst yrkestrafikföretag och beror bland annat på utveckling av it-system (webbtjänster, redovisningscentraler taxi och yrkestrafikregistret) och ökad tillsyn.

Tabell 34. Utveckling för ärendeslag med stort antal ärenden inom vägtrafikområdet 2018–2020

Ärendeslag	Antal tillsyner			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Yrkestrafikföretag	11 036	13 109	15 360	29 754	29 738	38 519	2 696	2 269	2 508

Kostnaderna för tillsyn av företag som har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik ökade under 2020 jämfört med tidigare år. Förutom tidigare nämnd ökad it-utveckling har även tillsyner av yrkesmässig trafik och taxiförarlegitimation ökat. Trots att tillsyner har ökat inkommer fler underrättelser än vad vi hinner med att hantera. Tillsyner visar att det finns företag som åsidosätter lagar och regler och påverkar marknaden och trafiksäkerheten negativt.

#### **Pandemin påverkar tillsyner av utbildningsorganisationer och förarprövare**

Vår tillsyn av utbildningsorganisationer och förarprövare har påverkats av pandemin, vilket har medfört att vi har genomfört färre besökande tillsyner. Antalet anmälningar om brister i förarutbildningen, eller misstanke om oegentligheter, fortsätter att ligga på en hög nivå. Samtliga inkomna anmälningar genererar någon form av utredning och bedömning, och i allvarigare fall har tillsyn initierats.

**Brister hos merparten av granskade mopedutbildare**

I vår tillsyn av företag som har tillstånd att utbilda elever för att få köra moped klass I (behörighet AM) har vi konstaterat brister hos 19 av 22 granskade företag. I många fall följer företagen inte undervisningsplanen, vilket innebär att eleverna inte får den utbildning de har rätt till. Exempel på konkreta och allvarliga brister är att elever inte får utbildning i att

- utföra effektiv bromsning från olika hastigheter upp till 45 km/tim
- köra med passagerare.

Det är också vanligt att elever inte får den fastställda undervisningstid, som ska uppgå till minst 12 timmar, varav minst 4 timmar ska omfatta praktiska moment.

Trots att pandemin har påverkat möjligheterna till besök har vi ändå genomfört ett antal uppföljande tillsyner av utbildningens praktiska delar som sker utomhus på manöverbana. Några utbildare har åtgärdat sina brister men i andra fall kvarstår allvarliga brister, vilket lett till att vi prövar om tillstånden ska återkallas. Utifrån detta har vi hittills återkallat ett tillstånd.

**Nedprioriterade verksamheter inom flera olika tillsynsområden**

Det finns flera tillsynsområden som Transportstyrelsen har prioriterat ned på grund av det ansträngda ekonomiska läget vid ingången av 2020. Samtidigt har den pågående pandemin inneburit lägre kostnader, men osäkerheten om hur länge den skulle pågå har bidragit till en fortsatt försiktighet med rekryteringar.

Några områden som har prioriterats ned och ingen tillsyn genomförts eller genomförts i liten omfattning:

- Tillsyn över den fortlöpande kontrollen (CoP) av att tillverkarens produktion överensstämmer med det beslutade typgodkännandet. Området ökar i takt med att fler tillverkare väljer Sverige och Transportstyrelsen som typgodkännandemyndighet. Inom CoP är det dessutom nya regler med högre krav från och med 2020.
- Verksamheten med fortlöpande kontroller riktade mot emissioner (ISC). Det är ett nytt krav på typgodkännandemyndigheter från och med 2020.
- Tillsyn av taxiförarlegitimation. Endast grova brott hanteras genom omgående tillsyn, medan mindre förseelser inte hinns med i önskvärd omfattning.
- Tillsyn för trafiktillstånd för gods, buss och taxi (tillsyn baserad på underrättelser från andra myndigheter).

### 3.6 Registerhållning

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

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

#### 3.6.1 Verksamhetens utveckling

Tabell 35. Kostnader för registerhållning 2018–2020

Trafikslag	Total kostnad (tusen kronor)		
	2018	2019	2020
Järnväg	1 653	3 237	3 167
Luftfart	3 974	5 147	9 618
Sjöfart	16 594	20 872	20 637
Vägtrafik	1 156 005	1 241 621	1 216 419
<b>Summa</b>	<b>1 178 226</b>	<b>1 270 877</b>	<b>1 249 842</b>

Kostnaderna för registerhållning utgör 48 procent av den totala verksamhetskostnaden. Ytterligare analys redovisas under respektive trafikslag.

#### 3.6.2 Järnväg

Tabell 36. Kostnader för registerhållning inom järnvägsområdet 2018–2020

Total kostnad (tusen kronor)		
2018	2019	2020
1 653	3 237	3 167

Kostnaderna 2020 ligger på samma nivå som år 2019.

Tabell 37. Registerförda godkända fordon inom järnväg 2018–2020

Antal registerförda fordon		
2018	2019	2020
17 684	17 808	17 800

I fordonsregistret fanns vid 2020 års utgång 17 800 järnvägsfordon som var godkända och inte avställda, vilket är i samma nivå som 2019. Antalet av- och påställningar har varit lågt.

### 3.6.3 Luftfart

Tabell 38. Kostnader för registerhållning inom luftfartsområdet 2018–2020

Total kostnad (tusen kronor)		
2018	2019	2020
3 974	5 147	9 618

Vi har driftsatt ett nytt it-system för inskrivning i luftfartyg. Avskrivningskostnaderna för it-systemet har inneburit att kostnaderna för registerhållning också har ökat. Vi har även utvecklat rutiner, processer och ett it-system för registerhållning av drönaroperatörer, vilket också medfört ökade kostnader. Handläggningen tar också längre tid på grund av komplexare ärenden än tidigare år.

Tabell 39. Registerförda luftfartyg 2018–2020

Antal registerförda luftfartyg		
2018	2019	2020
3 013	3 035	3 029

Under året har det registrerats 95 luftfartyg och 101 har avregistrerats, varav 77 till följd av export. Antalet registrerade luftfartyg i luftfartygsregistret var därmed 3 029 vid årets slut.

### 3.6.4 Sjöfart

Tabell 40. Kostnader för registerhållning inom sjöfartsområdet 2018–2020

Total kostnad (tusen kronor)		
2018	2019	2020
16 594	20 872	20 637

Kostnaderna för registerhållningen för sjöfart ligger på samma nivå som 2019.

Tabell 41. Registerförda fartyg 2018–2020

Antal registerförda fartyg		
2018	2019	2020
8 769	8 270	8 114

Transportstyrelsen ansvarar för registrering av fartyg i fartygsregistret, som delas in i skepp, båt- och skeppsbyggnad. Under 2018 ändrades definitionen av vad som är ett skepp respektive båt. Skepp omfattar nu endast fartyg som är 24 meter eller längre. (Tidigare gällde längd om 12 meter eller längre och bredd om 4 meter eller mer). Detta har medfört att alla skepp utan inteckning som var 24 meter eller kortare förts över från fartygsregistrets skeppsdelen till båtdelen utan begäran av ägare. Vi ska även fortsatt föra över sådana fartyg när inteckning upphör att gälla om fartyget inte ska avregistreras. Förändringen av definitionen är den enskilt största förklaringen till att antalet registerförda fartyg minskade mellan 2018 och 2019.

Sedan årsskiftet har antalet fartyg i fartygsregistret minskat med 156, varav båtarna minskat något mer än skeppen.

### 3.6.5 Vägtrafik

Tabell 42. Kostnader för registerhållning inom vägtrafikområdet 2018–2020

Total kostnad (tusen kronor)		
2018	2019	2020
1 156 005	1 241 621	1 216 419

Den minskade kostnaden för registerhållning relaterar till pågående pandemin som har drabbat fordonsbranschen. Vi har minskade kostnader för registreringsskyltar till följd av lägre nybilsförsäljning. Vi har även lägre kostnader för förvaltning och avskrivningar.

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

Tabell 43. Registerförda fordon inom vägtrafik 2018–2020

	Antal <sup>1</sup>		
	2018	2019	2020
<b>Registerförda fordon totalt</b>	11 447 155	11 569 658	11 702 283
<b>Avställda fordon</b>	2 894 658	2 968 422	2 951 987
Ägda av kvinnor		362 036	357 132
Ägda av män		2 106 567	2 114 711
Ägda av juridisk person		502 355	480 144
<b>Avregistrerade fordon<sup>1</sup></b>	765 678	731 036	753 690
Ägda av kvinnor		35 594	36 610
Ägda av män		241 071	245 404
Ägda av juridisk person		454 361	471 664
<b>Fordon i trafik<sup>2</sup></b>	7 786 819	7 870 200	7 996 606
Ägda av kvinnor		1 758 338	1 803 145
Ägda av män		4 734 588	4 825 320
Ägda av juridisk person		1 374 738	1 368 141
<b>Antal genomförda ägarbyten under året</b>	3 864 676	3 924 290	3 870 671
<b>Antal genomförda avregistreringar av fordon</b>	365 243	374 660	347 738
<b>Antal fordon tagna i trafik första gången</b>	537 261	539 060	466 834

<sup>1</sup> För 12 avregistrerade fordon saknas uppgift om ägare.

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

Ökningen av registerförda fordon beror på att det nyregistreras fler fordon än det avregistreras. Det märks även att antalet fordon i trafik ökar år för år, vilket troligen kan kopplas till folkökningen. Nedgången av antalet fordon tagna i trafik första gången kan kopplas till pandemin.

Andelen ägarbyten som genomfördes under 2020 via auktoriserade bilhandlare eller någon av våra digitala tjänster ligger på 76 procent jämfört med 75 procent 2019 och 73 procent 2018.

Tabell 44. Utveckling av ärendeslag med stort antal ärenden inom uppbörd av skatter och infrastrukturavgifter 2018–2020

	Antal skattebeslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/antal (kronor)		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
<b>Fordonsskatt</b>	8 796 920	9 035 255	9 332 371	60 928	82 298	88 225	7	9	9
<b>Trängselskatt Stockholm</b>	7 454 689	7 398 580	7 590 128	71 481	68 523	63 606	10	9	8
<b>Trängselskatt Göteborg</b>	5 952 320	5 853 238	5 399 914	98 959	96 802	91 156	17	17	17
<b>Infrastrukturavgifter, Motala</b>	839 879	881 743	796 789	2 363	2 677	2 430	3	3	3
<b>Infrastrukturavgifter, Sundsvall</b>	1 100 885	1 143 203	1 084 404	3 463	4 174	4 026	3	4	4

2020 ökade kostnaderna för fordonsskatt, vilket förklaras av ökade kostnader för utvecklingsprojekt. De ökade kostnaderna 2019 berodde på att kostnader som tidigare belastat vägtrafikregisteravgiften nu mer rättvist



även belastar fordonsskatt. Volymökningen av antal fordonsskattebeslut beror på att fordonsslottan har ökat.

Antalet trängselskattebeslut i Stockholm har ökat, som en följd av nya regler från och med 2020. De nya reglerna innebär bland annat att juli månad i sin helhet inte längre är skattebefriad. Antalet beslut för trängselskatt Göteborg och infrastrukturavgifter, Motala och Sundsvall, har förmodligen minskat till följd av pandemin.

De minskade kostnaderna för trängselskatt Stockholm och Göteborg beror på lägre avskrivningskostnader då delar av systemet är färdigavskrivet. Vi har även lägre kostnader för hantering av utländska fordon som en följd av pandemin.

### **Marieholmstunneln i Göteborg öppnades**

Marieholmstunneln är en vägtunnel under Göta älv i Göteborg. Tunneln öppnades för trafik i slutet av året och trängselskatt började då tas ut för resor genom tunneln. Syftet med förändringarna är att förbättra framkomligheten och miljön i Göteborg, men även att bidra till finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg.

### **Obetalda vägtrafikregisteravgifter överlämnas nu till Kronofogden**

Transportstyrelsen har förändrat hanteringen av de påminnelser om obetalda vägtrafikavgifter som skickas ut. Förändringen innebär att obetalda avgifter överlämnas till Kronofogden för indrivning. För 2019 uppgick obetalda vägtrafikregisteravgifter till cirka 32 miljoner kronor. Obetalda avgifter från och med oktober 2019 har överlämnats till Kronofogden. För 2020 uppgick de obetalda avgifterna till cirka 18 miljoner kronor, vilket troligen beror på den nya hanteringen.

### **Bibehållen besvarandegrad inom telefonin för fordonsfrågor**

Förutom att ta emot telefonsamtal handlägger kundtjänsten ärenden som kommer in via post eller elektroniskt. Telefonin och ärendehandläggning hänger tätt samman: om väntetiden i telefon eller handläggningstiden på ärendehandläggningen ökar, genererar det egna ärenden genom andra kanaler.

Tabell 45. Telefoni inom fordonsfrågor. Jämförelse 2018–2020

Mått/period	2018	2019	2020
Anrop per år	1 466 634	1 249 420	1 119 403
Besvarade per år	1 127 443	1 070 176	953 629
Besvarandegrad <sup>1</sup>	77 %	86 %	85 %
Medelväntetid (min)	6.36	5.03	5.28

<sup>1</sup> Antal besvarade samtal i förhållande till totalt inkomna anrop.

Anledningen till att anropen minskat är att

- det under våren var begränsad öppetid på grund av pandemin
- kontrollen över ärendehandläggningen ökat, vilket gett kortare handläggningstid
- vi hade få driftstörningar.

### Digitala utskick via Mina meddelanden och elektroniska fakturor ökar

Tabell 46. Digitala utskick, Mina meddelanden och elektroniska fakturor 2018–2020

Utskick	Antal Mina meddelanden			Antal elektroniska fakturor (EDI/E-faktura)			Andel digitala utskick		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Beslut om fordonsskatt	-	-	-	2 280 964	2 461 225	2 655 622	30 %	31 %	33 %
Beslut om trängselskatt <sup>1</sup>	2 174 126	2 649 360	3 078 646	4 298 432	4 506 131	4 642 562	58 %	64 %	69 %
Beslut om infrastrukturavgift <sup>1</sup>	407 239	500 176	546 011	306 420	359 645	371 807	45 %	52 %	58 %
Körförbud <sup>1</sup>	128 558	251 374	209 969	-	-	-	28 %	37 %	42 %
Körkort <sup>1, 2</sup>	25 091	253 159	429 590	-	-	-	8 %	31 %	51 %
<b>Summa</b>	<b>2 735 014</b>	<b>3 654 069</b>	<b>4 264 216</b>	<b>6 885 816</b>	<b>7 327 001</b>	<b>7 669 991</b>	<b>45 %</b>	<b>50 %</b>	<b>54 %</b>

<sup>1</sup> Justerat antal Mina meddelanden för åren 2018-2019 förutom för Körförbud 2019. Total volym 2018 var innan justering 2 733 219 och 2019 var total volym 3 652 656.

<sup>2</sup> 2018 omfattades 3 ärendeslag. 2019 utökades antalet ärendeslag för att vi årets slut vara 8 ärendeslag. 2020 utökades antalet ärendeslag för att vi årets slut vara 9 ärendeslag.

Antal ärenden som skickas via Mina meddelanden har ökat årligen. Under samma period har även volymerna för elektroniska fakturor ökat. Det har inneburit miljövinster och minskade kostnader för utskick. Andelen digitala utskick i förhållande till totalt antal utskick, för redovisade utskickstyper, har ökat årligen.

Under 2020 arbetade vi med att förbereda fordonsskatt, vägtrafikregisteravgift och parkeringsanmärkningar så att de ska kunna skickas ut digitalt via Mina meddelanden under våren 2021. Vi har även tillsammans med Myndigheten för digital förvaltning tagit fram en lösning för att mottagaren ska kunna betala skatter och avgifter direkt i sin digitala brevlåda. Vi planerar att implementera betalningslösningen i början av 2021.

### Minskad inrapportering av skadade i vägtrafiken

De flesta sjukvårdsregioner har med anledning av pandemin prioriterat ner inrapporteringen av personer som skadats i vägtrafikmiljö till Strada, informationssystemet för data om skador och olyckor inom vägtransportssystemet. Bortfallet från sjukvården beror även på att människor valt att inte besöka akuten på grund av pandemin. Den minskade

rapporteringen innebär ett bortfall i statistiken över skadade i vägtrafiken under 2020.

Underlaget till den officiella statistiken med antal döda rapporteras av Polismyndigheten, och där bedöms att inrapporteringen inte påverkats.

### 3.7 Redovisning av avgiftsbelagd verksamhet

Den avgiftsbelagda verksamheten delas in i avgifter som disponeras och avgifter som inte disponeras av myndigheten. Den delen 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 2020. Dessa uppgifter bygger på beräkningar som lämnades i budgetunderlaget den 1 mars 2019. Det kan därför finnas avvikelser som skiljer sig från andra analyser som görs i årsredovisningen, eftersom dessa baseras på andra förutsättningar.

#### 3.7.1 Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna disponeras

Tabell 47. Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna disponeras

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans	Budget intäkter	Budget kostnader	Budget resultat
<b>Offentligrättslig verksamhet</b>								
Adm. felparkeringsavgifter	0	19 395	19 395	0	0	24 000	24 000	0
Adm. infrastrukturavgifter Sundsvall	0	4 026	4 026	0	0	4 000	4 000	0
Adm. infrastrukturavgifter Motala	0	2 430	2 430	0	0	2 000	2 000	0
<b>Summa</b>	<b>0</b>	<b>25 851</b>	<b>25 851</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>30 000</b>	<b>30 000</b>	<b>0</b>
<b>Uppdragsverksamhet</b>								
Informationsuttag	-7 971	62 886	78 888	-16 002	-23 972	67 000	71 000	-4 000
Övriga uppdrag	12 725	13 384	12 532	852	13 576	15 000	12 000	3 000
<b>Summa</b>	<b>4 754</b>	<b>76 270</b>	<b>91 420</b>	<b>-15 150</b>	<b>-10 396</b>	<b>82 000</b>	<b>83 000</b>	<b>-1 000</b>

I tabellen ovan presenteras resultat av avgifter som myndigheten disponerar. Uppdelningen utgår från den struktur som ges i regleringsbrevet för 2020 och delas upp i

- offentligrättslig verksamhet
- uppdragsverksamhet.

**Lägre kostnader än planerat inom den offentligrättsliga verksamheten**

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

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

Vi disponerar inkomster från felparkeringsavgifter som tas ut för kommunernas räkning. Av de inbetalda felparkeringsavgifterna behåller staten en fastställd del för att täcka myndigheternas kostnader. Transportstyrelsen disponerar den del av statens inkomster som behövs för att täcka utgifter för administrationen, medan resterande del redovisas mot inkomsttitel. De kostnader vi haft för bland annat it-system är lägre än det som planerats. Det beror bland annat på lägre omkostnader i utvecklingen av ny reskontra, det så kallade USB-projektet, där felparkeringsavgifter finansierar en andel av kostnaderna. Vidare har avskrivningskostnaderna minskat, vilket budgeten inte tog hänsyn till.

Inkomster från infrastrukturavgifter disponeras för system och administrationsutgifter förknippade med avgiftsupptaget. Resterande inkomster förs till Trafikverkets räntekonto i Riksgäldskontoret. Utfallet är något högre än budgeterade kostnader, vilket beror på mindre avvikelser inom flera områden. Vi har bland annat något högre kostnader än planerat för att ta in avgifter från utländska fordonsägare.

**Lägre resultat än planerat inom uppdragsverksamheten**

Uppdragsverksamhet består av informationsuttag ur vägtrafikregistret och övriga uppdrag. Vi har tidigare haft ett överskott och därför sänkt avgifterna. Resultatet 2020 visar ett betydligt lägre resultat än planerat, vilket beror på både lägre intäkter och högre kostnader. Vi planerade att höja avgifterna under 2020, men arbetet med en höjning har inte kunnat genomföras på grund av resursbrist i verksamheten. Den högre kostnadsnivån jämfört med budget beror framför allt på att kostnader för bland annat it-säkerhetshöjande åtgärder, där informationsförsäljningen belastas av en andel, blivit högre än beräknat. Vi genomför nu ett arbete för att balansera det ackumulerade resultatet och kommer att höja avgifterna och samtidigt reglera dessa i en föreskrift den 1 juli 2021. Bedömningen är att avgifterna kommer att vara i balans på tre års sikt.

Övriga uppdrag består bland annat av SMS-tjänsten Vem äger fordonet?, där vi tar ut en avgift för varje fråga. Det ackumulerade överskottet för övriga uppdrag härrör i allt väsentligt från SMS-tjänsten. Vi planerar att överskottet ska användas för att finansiera utvecklings- och

informationsinsatser kommande år. Målsättningen är att området ska vara i balans på fem års sikt.

Sedan 2016 omfattar övriga uppdrag även viss verksamhet inom luftfart. Vi samarbetar med utländska myndigheter och organisationer kring typcertifiering. Denna verksamhet har haft betydligt lägre omfattning än planerat på grund av restriktionerna till följd av pandemin. Resultatet visar ett underskott i stället för ett litet planerat överskott med anledning av att simulatorverksamheten inte faktureras ut i tillräcklig omfattning och att vissa kostnader belastat 2020 medan intäkten bokfördes 2019. Verksamheten har under året anpassat sig till den lägre volymen av arbete, vilket inneburit att underskottet inte ökat ytterligare.

### 3.7.2 Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna ej disponeras

#### Offentligrättslig verksamhet med krav på full kostnadstäckning

Tabell 48. 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	-93 753	1 158 316	1 209 623	-51 307	-145 060	1 280 000	1 237 000	43 000
Järnväg	40 766	44 567	43 558	1 009	41 774	44 000	52 000	-8 000
Sjöfart	6 677	20 903	29 786	-8 884	-2 207	24 000	28 000	-4 000
Luftfart	8 825	105 227	126 476	-21 249	-12 424	119 000	123 000	-4 000
<b>Summa</b>	<b>-37 485</b>	<b>1 329 012</b>	<b>1 409 444</b>	<b>-80 432</b>	<b>-117 917</b>	<b>1 467 000</b>	<b>1 440 000</b>	<b>27 000</b>

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

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

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

För att underlätta för företag i det ansträngda läget till följd av pandemin har vi beslutat att inte genomföra några avgiftshöjningar till 2021. Det gör att de höjningar vi hade planerat till 2021 för att stegvis komma i balans inte genomförs och de underskott vi därför har kommer att fortsätta öka. Vi planerar att höja avgifterna till 2022 för att successivt minska det ackumulerade underskottet. För att komma i balans ser vi att stora avgiftshöjningar kommer att behöva göras inom vissa områden. Vi arbetar i nuläget med beräkning av avgifterna och analys av konsekvenserna, vilket

gör att vi i dagsläget inte kan ange när avgifterna kommer att vara i balans. Pandemins fortsatta påverkan på volymer och kostnader gör också beräkningarna osäkra. Vi har ett stort ackumulerat underskott och företagens läge är ansträngt till följd av pandemin. Vissa områden kan behöva undantas från kravet på full kostnadstäckning eller så kan det krävas att regeringen beslutar att de ackumulerade underskotten till följd av pandemin inte behöver tas igen i framtida avgiftsberäkning, eftersom det är osäkert om branscherna kan bära den avgiftsökning som krävs. Vi kommer att analysera behovet under våren 2021 och därefter föra en dialog med Regeringskansliet.

#### *Högre underskott än planerat inom vägtrafik*

Inom vägtrafikområdet fanns vid ingången av 2020 ett underskott, och därför har vi budgeterat med ett överskott för att nå balans. Resultat visar i stället ett större underskott, vilket beror på lägre intäkter. Verksamheten kring typgodkännande av fordon där avgifterna tas ut som timtaxa har vuxit i omfattning de senaste åren. Eftersom det till stor del består av kostnader för uppbyggnad av verksamheten, har vi inte kunnat fakturera i den utsträckningen som vi hade planerat. Nybilsförsäljningen har också varit lägre än beräknat på grund av pandemin, vilket ger lägre intäkter inom både registreringsskyltar och vägtrafikregisteravgift. Avvikelsen på kostnads-sidan är också relaterad till pandemin. Den lägre nybilsförsäljningen innebär lägre kostnader, men även lägre volymer av utskick, exempelvis av registreringsbevis.

För att komma i balans hade vi planerat att höja avgifterna till 2021. Eftersom vi på grund av pandemin beslutat att inte höja avgifter till 2021, kommer underskottet att fortsätta öka. Vi planerar att höja avgifterna till 2022 för att successivt minska det ackumulerade underskottet. För att komma i balans ser vi att stora höjningar kommer att behöva göras inom framför allt yrkestrafikområdet. Vi bedömer i dagsläget att det är osäkert om branschen kan bära den avgiftsökning som krävs. Det kan därför krävas lång tid att nå balans, alternativt ett regeringsbeslut om att de underskott som har ackumulerats till följd av pandemin inte behöver tas igen i beräkningen av kommande avgifter.

#### *Pandemin ger lägre kostnader inom järnvägsområdet*

Järnvägsområdet visar totalt sett lägre kostnader än budgeterat, framför allt inom tillsyn. Pandemin har medfört lägre rese- och personalkostnader, eftersom tillsyn inte kan genomföras på samma sätt som planerat. Resurserna har i stället arbetat med verksamhetsutveckling och med att underlätta för branschen inför fjärde järnvägspaketet. Vi har dessutom avvaktat med återrekryteringar, främst med anledning av osäkerheter om det framtida ekonomiska läget men även på grund av osäkerheter kring

möjligheterna att göra tillsyner i större omfattning. Vid ingången av året fanns ett ackumulerat överskott som ökade under året. Fjärde järnvägspaketets införande och den nya lagstiftningen innebär att det finns osäkerheter i kostnader och avgiftsuttag framöver. Vi genomförde stora avgiftssänkningar till 2020 och ser över om ytterligare sänkningar av avgiftsuttaget krävs till 2022 för att komma i balans på tre års sikt.

#### *Förlängda giltighetstider för certifikat ger lägre intäkter inom sjöfartsområdet*

Huvuddelen av avgifterna inom sjöfartsområdet har inte krav på full kostnadstäckning. Den del som har krav på full kostnadstäckning visar ett större underskott än planerat. Vid ingången 2020 fanns ett överskott som nu är balanserat och det ackumulerade resultatet visar nu ett underskott. Intäktssidan är betydligt lägre än planerat, vilket till största delen beror på lägre volymer inom behörigheter. Det är en direkt följd av de förlängningar av giltighetstider för certifikat som beslutats till följd av pandemin, vilket har resulterat i att färre ansökt om att förnya sina certifikat under året. Vi bedömer att det kan få till följd att intäkterna i stället blir högre än normalt under 2021. Eftersom handläggningen till stor del är automatiserad, innebär inte minskade volymer att vi får lägre kostnader.

Kostnaderna är något högre än budgeterat, vilket beror på att mer tid lagts på förvaltning och utveckling av verksamhetens it-system. Vi har bland annat genomfört förstudier inom riskbaserad lotsplikt och sjömansläkare.

Sammantaget visar sjöfartsområdet ett ackumulerat underskott efter 2020. Underskottet väntas öka ytterligare under 2021 och vi kommer att analysera vilka avgiftsökningar som krävs för att komma i balans.

#### *Lägre resultat inom luftfartsverksamheten på grund av pandemin*

Luftfart visar ett betydligt lägre resultat än budget främst till följd av lägre intäkter, men även högre kostnader. De lägre intäkterna beror till stor del på att volymerna inom tillståndsprövning och registerkontroll har blivit betydligt lägre än planerat till följd av pandemin. Behovet av att genomföra registerkontroller står till stor del i proportion till antalet passagerare som väljer att flyga, eftersom det krävs färre personer att omhänderta färre passagerare. Pandemin har medfört minskad rekrytering hos verksamhetsutövarna, vilket har minskat behovet av nya kontroller.

Pandemin har drabbat flygbranschen hårt och flera flygbolag har ekonomiska problem. Det har lett till kundförluster och att vissa utestående fordringar är osäkra, vilket minskar intäkterna.



De högre kostnaderna beror bland annat på högre it-kostnader än beräknat. Vi har bland annat driftsatt ett nytt it-system för inskrivning av luftfartyg, vilket innebär ökade avskrivningskostnader som inte fanns med i budget.

Sammantaget innebär det att vi efter 2021 har ett ackumulerat underskott inom luftfart. Detta kommer att tas med i beräkning och analys av avgiftsförändringar till 2022. I likhet med resonemanget inom vägtrafik behöver vi särskilt analysera om luftfartsbranschen kan bära de kostnadsökningar som höjda avgifter innebär.

### Offentligrättslig verksamhet utan krav på full kostnadstäckning

Tabell 49. Offentligrättslig verksamhet utan krav på full kostnadstäckning

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans	Budget intäkter	Budget kostnader	Budget resultat
Vägtrafik	-10 659	0	0	0	-10 659	0	0	0
Järnväg	-26 781	164	2 986	-2 823	-29 604	0	4 000	-4 000
Sjöfart	-54 542	32 229	61 043	-28 814	-83 355	38 000	55 000	-17 000
Luftfart	-54 512	12 861	32 434	-19 574	-74 085	19 000	35 000	-16 000
<b>Summa</b>	<b>-146 493</b>	<b>45 253</b>	<b>96 463</b>	<b>-51 210</b>	<b>-197 704</b>	<b>57 000</b>	<b>94 000</b>	<b>-37 000</b>

För vissa områden har vi möjlighet att sätta avgifter som inte täcker kostnaderna för verksamheten. Det rör sig framför allt om viss tillsyn inom luftfart, tillsyn och registerhållning inom sjöfart samt verksamhet som rör museiorganisationer inom järnväg. Det är områden där vi sett att ett avgiftsuttag som uppnår full kostnadstäckning riskerar att få stora negativa konsekvenser för hela eller delar av branscher. Därmed finns där inget krav på att intäkter och kostnader ska balansera över tid. Den del av kostnaderna som inte täcks av intäkter belastar anslagsposten för skattefinansierad verksamhet. I praktiken innebär det att inget underskott ackumuleras. Subventionsbehovet har blivit betydligt högre under 2020 än vad Transportstyrelsen hade planerat. Vi kommer under 2021 att genomföra en översyn av verksamhet utan krav på full kostnadstäckning och se över bland annat kostnadstäckningsgrad och prissättning.

Sjöfart visar betydligt lägre resultat än budgeterat, vilket beror på såväl lägre intäkter som högre kostnader. I princip alla områden visar på lägre intäkter än planerat, men framför allt visar efterfrågestyrd verksamhet såsom nybyggen, ombyggen och inflagning av fartyg på en lägre efterfrågan till följd av pandemin. De högre kostnaderna beror bland annat på att resurser omfördelats till verksamhet som är avgiftsbelagd i stället för sådan som inte är avgiftsbelagd. På grund av restriktionerna har vi inte kunnat besöka utländska tillsynsobjekt i Sverige, och möjligheterna att bedriva hamnstatskontroll begränsades. De resurserna har i stället arbetat med tillsyn av svenska fartyg, vilket resulterat i högre kostnader inom den avgiftsbelagda verksamheten. Det lägre resultatet innebär att en större del av kostnaderna har belastat den skattefinansierade anslagsposten. Vi ser att vi



kommer att behöva höja avgifter inom subventionerade områden för att kunna minska belastningen på anslagsposten kommande år.

Även inom luftfart är intäkterna lägre och kostnaderna högre än budgeterat. De lägre intäkterna är huvudsakligen en konsekvens av pandemin. Vi har dels befarade kundförluster på grund av flera flygbolags ansträngda ekonomiska läge, dels lägre volymer av flygprov än planerat. Precis som inom sjöfart innebär det att en större kostnad har belastat anslagsposten för skattefinansierad verksamhet och vi ser att vi behöver höja avgifterna kommande år för att kunna rymma subventionerna inom anslagsposten.

### 3.7.3 Övrig återrapportering av avgiftsbelagd verksamhet

Enligt regleringsbrevet för 2020 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 50. Avgiftssystemet för undervägsavgifter

Verksamhet (belopp i tkr)	Intäkter	Kostnader
Avgiftssystemet för undervägsavgifter	275 301	256 864
<b>Summa</b>	<b>275 301</b>	<b>256 864</b>

Transportstyrelsen ingår i systemet med undervägsavgifter och förvaltar systemet i Sverige. Kostnaderna består av Sveriges medlemsavgift till Eurocontrol, utbetalningar till flygplatser avseende kommunikation, navigation och övervakning samt Transportstyrelsen kostnader för regelgivning och tillsyn av flygtrafiktjänst i svenskt luftrum. Inom avgiftssystemet för undervägsavgifter visar balans mellan intäkter och kostnader. Intäkterna får Transportstyrelsen från Eurocontrol som fakturerar flygbolagen baserat på genomförda flygningar. Trots att flygtrafiken har varit låg, har inte intäkterna påverkats i samma utsträckning, eftersom de inkluderar de fordringar vi har mot Eurocontrol. Resultatet visar ett överskott på 18,4 miljoner kronor, vilket även motsvarar det ackumulerade överskottet. Vi 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 52.

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

Tabell 51. Gemensam avgift för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS)

Verksamhet (belopp i tkr)	Intäkter	Kostnader
GAS	189 764	581 065
<b>Summa</b>	<b>189 764</b>	<b>581 065</b>

Intäkterna inom GAS består av en avgift som tas ut av flygbolag för avresande passagerare från svenska flygplatser. Kostnaderna består av utbetalningar till flygplatser för deras kostnader för säkerhetskontroll. Till följd av pandemin har flygtrafiken minskat kraftigt, vilket gjort att intäkterna har minskat. Kostnaderna påverkas inte i samma utsträckning, eftersom en stor del av flygplatsernas kostnader är fasta. Det innebär att resultatet visar ett underskott. Vi arbetar med en analys av hur underskottet ska kunna balanseras, men troligtvis kommer det att ta lång tid att nå balans. Vi bedömer att det kommer att dröja innan flygtrafiken åter är på normal nivå och flygbranschen är hårt belastad av pandemin, vilket gör att avgiftshöjningar är svåra för företagen att hantera.

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

Tabell 52. Intäkter som redovisas mot inkomstitel för de områden som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen

Verksamhet (belopp i tkr)	Intäkter
Överskott undervägsavgifter	18 437
Felparkeringsavgifter	73 636
Rest- och dröjsmålsavgifter	76 653
Överlastavgifter	12 034
Överträdelse kör- och vilotider	30 477
Överträdelse cabotage	29
Överträdelse id-kontroll	0
<b>Summa</b>	<b>211 265</b>

I tabellen ingår avgifter vars intäkter redovisas mot inkomstitel som inte motsvaras av någon verksamhetskostnad inom Transportstyrelsen. Det avser 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 53. Uppföljning av verksamhetsinvesteringar per objekt enligt regleringsbrev

(tkr)	Totalt	Ack. utfall t.o.m. 2019	2020 Utfall	2020 Budget	Diff	2021 Prognos	2022-Prognos
<b>Verksamhetsinvesteringar per objekt</b>							
Nytt vägtrafikregister	11 897	0	1 897	10 000	8 103	10 000	0
Ny reskontra	357 156	22 428	50 728	54 000	3 272	56 000	218 000
<b>Summa utgifter för investeringar</b>	<b>359 053</b>	<b>22 428</b>	<b>52 625</b>	<b>64 000</b>	<b>11 375</b>	<b>66 000</b>	<b>218 000</b>
<b>Finansiering</b>							
Lån i Riksgäldskontoret	210 808	14 716	32 052	33 000	948	33 480	130 560
Anslag	148 245	7 712	20 573	31 000	10 427	32 520	87 440
<b>Summa finansiering</b>	<b>359 053</b>	<b>22 428</b>	<b>52 625</b>	<b>64 000</b>	<b>11 375</b>	<b>66 000</b>	<b>218 000</b>

Tabellen ger inte en fullständig bild av Transportstyrelsens verksamhetsinvesteringar

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

För nytt vägtrafikregister är utfallet lägre än budgeterat. Budget för 2020 var i sin helhet planerad för den förstudie som startade under året. Differensen mot planerad budget beror på att förstudien sköts fram och startade senare än planerat. De stora delarna av förstudien kommer att genomföras 2021 fram till och med 31 maj, då förstudien förväntas vara klar. Prognosen för utförandedelen av projektet, är i dagsläget mycket osäker. Vi lämnar därför ingen prognos för 2022 och framåt.

Projekt reskontra har också det ett lägre utfall jämfört med budget, om än i mindre omfattning. Avvikelsen beror på resursproblematik, eftersom vi under året bland annat tvingats prioritera andra för myndigheten viktiga utvecklingsprojekt, bland annat arbetet med malus upphörande samt höjda och differentierade vägavgifter. Prognosen som redovisas är högre än vad som tidigare beräknats. Detta beror framförallt på en ökad komplexitet vad gäller uppördsdelen och att bygga en förvaltningsorganisation. Den ökade komplexiteten medför både en osäker tidplan och prognos.

### 3.9 Medarbetare och kompetens

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

#### En god arbetsmiljö med rätt förutsättningar under pandemin

Vår arbetsmiljö och förutsättningarna för densamma har sett annorlunda ut

under den pågående pandemin. Största delen av våra medarbetare arbetade från hemmet under 2020. Vi gjorde vid två tillfällen under året medarbetarundersökningar om upplevelsen av den egna arbetsmiljön utifrån de förändrade förutsättningarna. Trots förändringarna upplever flertalet att de haft goda arbetsförhållanden under pandemin och är nöjda med sin arbetsmiljö. Vi kan utifrån resultaten konstatera att möjligheten till balans i livet ur ett helhetsperspektiv har upplevts som en positiv konsekvens av hemarbetet. Arbetsro och flexibilitet är andra faktorer som bidragit till en positiv helhetsbild av arbetssituationen. Vissa utmaningar finns kopplat till ergonomi i hemmet och flera påtalar vikten av att den sociala gemenskapen kan bibehållas över tid trots huvudsakligen digitala möten.

### **Strategisk kompetensförsörjning tryggar framtida behov av kompetens**

Transportstyrelsen vill uppfattas som en attraktiv arbetsgivare för att attrahera, rekrytera och behålla kompetens, nu och framåt. Ett särskilt arbete gjordes under året för att tydliggöra och utveckla arbetsgivarvarumärket: vad vi som arbetsgivare vill stå för och vad vi erbjuder våra medarbetare. Aktiviteter har genomförts med ett brett deltagande från organisationen och har i nuläget mynnat ut i underlag som kommer att sammanställas till ett arbetsgivarerbjudande med det statliga arbetsgivarerbjudandet som grund.

En analys av myndighetens behov av strategisk kompetens på såväl kort- som lång sikt är genomförd. Resultaten av analysen har gett oss en bild av hur vårt specifika behov ser ut och därmed bättre planeringsförutsättningar för att genomföra lämpliga aktiviteter. Det har till exempel resulterat i att vi arbetat för att bredda rekryteringsunderlaget när vi söker medarbetare med it-kompetens.

En annan viktig del i analysen är chefsförsörjning. Myndigheten har startat ett ledarförberedande program, Ledarakademin. De första 15 deltagarna har påbörjat programmet, som kommer att pågå till och med maj 2021. Genom Ledarakademin skapar vi en bas av medarbetare som kan ta ledande uppdrag på myndigheten, vilket samtidigt bidrar till kompetensförsörjningen.

### **Forskning stärker förutsättningarna för ett hållbart arbetsliv**

Arbetet har fortsatt för att omhänderta det forskningsresultat, från 2019, som framkom utifrån de arbetsmiljöundersökningar som myndigheten har genomfört. Vi har under 2020 arbetat med att ta fram målbild och strategier för att utveckla organisation, grupp och individ. En organisationskultur med bäring på statens värdegrund samt ett förtroendefullt ledarskap och medarbetarskap är grunden.

Vi har påbörjat ett arbete med att tydliggöra förväntningar och de förutsättningar som behöver gälla för en välfungerande organisation. Viktiga byggstenar i det arbetet är ett konstruktivt och stödande ledarskap,

effektiva team samt engagerade och ansvarstagande medarbetare. På basis av detta har flera grupper påbörjat utvecklingsinsatser. Dessa gäller chefer och medarbetare men också arbetsgrupper där utvecklad samarbetsförmåga är tänkt att främja kunskapsintegration och hälsa.

### 3.9.1 Anställda och personalomsättning

Tabell 54. Antal anställda 2018–2020

Antal anställda per 31 december	Tillsvidareanställda			Visstidsanställda		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020
<b>Antal totalt</b>	1 921	2 006	2 000	16	20	19
<b>Antal kvinnor</b>	1 062	1 109	1 094	7	13	9
<b>Antal män</b>	859	897	906	9	7	10
<b>Andel kvinnor</b>	55 %	55 %	55 %	44 %	65 %	47 %
<b>Andel män</b>	45 %	45 %	45 %	56 %	35 %	53 %

Vid utgången av 2020 hade Transportstyrelsen 2 019 medarbetare, varav 2 000 tillsvidareanställda och 19 visstidsanställda. Antalet medarbetare i myndigheten har minskat något jämfört med 2019.

Tabell 55. Personalomsättning 2018–2020

Personalomsättning	2018	2019	2020
<b>Kvinnor</b>	11 %	9 %	8 %
<b>Män</b>	11 %	10 %	9 %
<b>Totalt</b>	11 %	9 %	8 %

Personalomsättningen visar hur många personer som slutade 2020 i förhållande till antalet anställda. Totalt slutade 171 personer, varav 48 avgick med ålderspension. Det ger en personalomsättning på 8 procent, vilket är en liten minskning jämfört med 9 procent 2019. Inom vissa verksamhetsområden är omsättningen högre, till exempel inom it och andra specialistbefattningar, eftersom vi konkurrerar med andra arbetsgivare på områden där det pågår nyetablering eller utökning av myndighetsuppdrag. Vi ser att personalomsättningen även minskar inom dessa verksamheter.

Tabell 56 Transportstyrelsens chefer 2018–2020, antal och andel

Chefer per 31 december	2018	2019	2020
<b>Kvinnor</b>	73 (52 %)	82 (51 %)	81 (51 %)
<b>Män</b>	67 (48 %)	78 (49 %)	78 (49 %)
<b>Totalt</b>	140	160	159

Könsfördelningen mellan kvinnor och män i chefsgruppen är fortsatt jämn.

Tabell 57. Medelålder 2018–2020

Medelålder	2018	2019	2020
<b>Kvinnor</b>	45	45	45
<b>Män</b>	46	46	46

Tabell 58. Åldersfördelning 2018–2020

Antal medarbetare per 31 december	Kvinnor			Män		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Ålder						
20–29	102	88	71	68	71	65
30–39	263	298	293	185	196	211
40–49	326	341	347	287	296	292
50–59	258	275	281	221	233	246
60–65	116	118	109	103	104	99
66–	4	2	2	4	4	3

Det har skett mindre förändringar i åldersfördelningen under 2020. Förändringarnas påverkan på medelåldern är liten.

### 3.9.2 Sjukfrånvaro

Tabell 59. Sjukfrånvaro 2018–2020

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

Sjukfrånvaron för 2020 är 4,2 procent, vilket är en minskning jämfört med föregående år. Såväl kvinnor som män har en lägre sjukfrånvaro 2020 jämfört med 2019. Detta trots att pandemin har pågått stor del av året. Myndigheten har följt Folkhälsomyndighetens rekommendationer och därmed har en stor andel av medarbetarna arbetat från hemmet. Det är rimligt att anta att detta har haft en positiv påverkan på all smittspridning och på sjuktalet.

Myndigheten arbetar aktivt för att förebygga kränkande särbehandling, utanförskap och diskriminering genom tydliga rutiner, stödjande material och utbildning.

### 3.10 Övrig återrapportering

I detta kapitel redovisas väsentlig verksamhet som inte kan sorteras in under någon av Transportstyrelsens huvuduppgifter, verksamhet med återrapporteringskrav och regeringsuppdrag som ska redovisas i årsredovisningen. Regeringsuppdrag som redovisats 2020 på annat sätt än i årsredovisningen och de regeringsuppdrag som har inkommit till Transportstyrelsen 2020 som ännu inte redovisats är sammanställda i 3.8.4.

### 3.10.1 Marknadsövervakning

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

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

Nedan visar vi några exempel på aktiviteter som genomfördes under 2020.

#### **Kartläggning av sociala villkor inom luftfart**

Transportstyrelsen har publicerat en rapport som undersöker och kartlägger sociala villkor bland piloter och kabinpersonal. Vi har använt befintliga studier och kompletterat med tillsynsmaterial och statistik. Fokus i rapporten är flygande personal som arbetar inom lågkostnads- respektive nätverksbolag, eftersom dessa bolagsformer är de dominerande på marknaden. Rapporten redogör också för de samverkansinspektioner som Transportstyrelsen genomförde under 2018 tillsammans med Arbetsmiljöverket där nio flygbolag besöktes.

Undersökningarna som kartläggs i rapporten visar att direktanställningar, istället för anställning i bemanningsföretag, är betydligt vanligare bland flygande personal som är anställd inom nätverksbolag, jämfört med personal inom lågkostnadsbolag. Undersökningarna visar också att personal med direktanställning generellt är nöjdare med sina arbetsvillkor. Bland den personal som har direktanställning inom antingen lågkostnads- eller nätverksbolag är de med anställning inom nätverksbolag i högre utsträckning nöjda med sina arbetsvillkor.

Arbetsmiljöverket är den myndighet i Sverige som ansvarar för tillsyn av sociala villkor för den flygande personalen. De samverkansinspektioner som Transportstyrelsen deltog i som observatörer visar att flygbolagen är medvetna om innehållet i regelverken gällande sociala villkor, men att de i vissa fall saknar erfarenheten att kunna tolka och uppfylla kraven i dem.

#### **Pandemins verkningar och efterverkningar på området persontransporter**

Transportstyrelsen har tagit fram en trafikslagsövergripande rapport om pandemins verkningar och efterverkningar inom persontransporter. Syftet är att ge en övergripande analys av hur transportsystemet påverkades under 2020 och hur detta kan komma att forma framtidens transportsystem. I korthet visar analysen att vissa trender tycks accelerera till följd av pandemin, medan andra förefaller bromsa in. Arbetet för ett hållbarare



transportsystem tycks få förnyad kraft och digitaliseringen av transportsystemet accelereras ytterligare. Människors minskade benägenhet att resa kollektivt riskerar att bromsa in utvecklingen mot en ökad andel kollektivt resande. Pandemin kommer högst troligen att påverka transportsystemet under lång tid framöver.

### Undersökning av transportköparnas syn på järnvägsmarknaden 2019

Transportstyrelsen genomför regelbundet marknadsundersökningar bland godstransportköpare för att få deras syn på järnvägsmarknaden.

Den senaste undersökningen, som färdigställdes 2020, visar att godstransportköparna generellt har en positiv inställning till att frakta sina varor på järnväg. Särskilt fördelaktigt upplevs det vara vid längre sändningar av tungt och volymkrävande gods. Majoriteten av godstransportköparna uttrycker ambitioner att öka andelen gods på järnväg i framtiden, bland annat på grund av hårdare interna hållbarhetskrav. Det är dock inte alltid som dessa ambitioner upplevs vara möjliga att förverkliga. Även om miljöperspektivet ökat i betydelse, anses det ensamt inte vara skäl nog att flytta en sändning från väg till järnväg. I stället uppger godstransportköparna att järnvägen också behöver bli konkurrenskraftigare vad gäller transportkostnad och att det finns aspekter kopplade till flexibilitet, tillgänglighet och tillförlitlighet.

### Nytt mått för resenärers punktlighet

9 av 10 persontåg är i tid. Trots detta upplever resenärerna att punktligheten är betydligt sämre. Det finns olika möjliga förklaringar till det. En kan vara svårigheterna med att jämföra subjektiva upplevelser med ett statistiskt objektiva mått. En annan förklaring kan vara att resenärernas punktlighet faktiskt är sämre än tågens punktlighet.

Vid beräkning av tågpunktlighet ställer man antalet tåg i tid i relation till antalet avgångar. Måttet visar andelen tåg i tid. Det tar inte hänsyn till hur många som reser med tågen och därför inte heller att vissa förseningar drabbar resenärerna mer än andra förseningar. Med tanke på att tågens punktlighet tenderar att vara lägst när resandet är högst, riskerar detta mått att överskatta andelen resenärer i tid. Därför har Transportstyrelsen tillsammans med KTH tagit fram ett mått för resenärspunktlighet som tar hänsyn till fler parametrar än måttet tågpunktlighet. Resultatet har jämförts med den officiella statistiken om tågpunktlighet. Det visar att det finns en skillnad mellan tågens och resenärernas punktlighet.

Tabell 60. Punktlighet 2018, tåg kontra resenärer avseende transportavstånd.

Distans	Tågpunktlighet (%)	Resenärspunktlighet (%)	Differens
Kortdistanståg	93,8	92,0	-1,8
Medeldistanståg	89,5	85,7	-3,8
Långdistanståg	76,4	67,7	-8,7



**Besiktningensmarknaden har förändrats marginellt sedan avregleringen**

Transportstyrelsen har i uppdrag att kontrollera att besiktningensverksamheten fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet.

Transportstyrelsens rapport Fordonsbesiktningensmarknaden 2019 visar att nio år efter avregleringen av fordonsbesiktningen fungerar besiktningensverksamheten i stort sett som tidigare. Men marknaden har ändrats. Prisutvecklingen är fortsatt blandad. Kontrollbesiktning av en personbil har generellt blivit dyrare och få besiktningensföretag använder listpriser. Besiktningensstationer ökar ständigt i antal och öppettiderna möter också i allmänhet kundernas behov. Det bidrar till att marknaden i stort lever upp till kundernas krav på tillgänglighet. Sammanfattningsvis kan man konstatera att besiktningensmarknaden består av 3 stora, 2 halvstora och 6 små företag.

**3.10.2 Forskning och innovation**

Transportstyrelsen har ett ansvar för forskning och innovation (FoI) kopplat till vårt uppdrag i övrigt. Syftet med forskningen är att den ska bidra till ny kunskap där vi har sett att det finns ett särskilt stort kunskapsbehov. Syftet är också att den kunskap som forskningen genererar ska kunna användas i vår verksamhet. Forskningsinsatserna ska vara av relevans för de transportpolitiska målen. Insatserna ska dessutom vara av relevans för funktionsmålet om ökad tillgänglighet och något av hänsynsmålen säkerhet, miljö eller hälsa.

Transportstyrelsen samverkar med andra FoI-aktörer och medfinansiärer. Nedan redovisas syfte och förväntat resultat eller förväntad effekt av några av de pågående FoI-projekten.

**Flygvägars påverkan på luftfartens utsläpp**

För att öka kunskapen om hur valet av flygvägar kan minska miljö- och hälsopåverkan från luftfarten delfinansierar Transportstyrelsen två forskningsprojekt.

Det ena projektet drivs av Linköpings universitet och syftar till att ta fram förbättrade beräkningsmodeller av flygets miljöpåverkan runt en flygplats. Modellerna ska kunna beräkna utsläpp och buller för olika flygvägar, liksom påverkan från olika vädersituationer och flygplansmodeller. Kunskapen kan på längre sikt utgöra underlag för vår regelutveckling och tillståndsgivning i syfte att verka för minskat flygbuller, men den kan också verka för minskade utsläpp till luft såsom klimatpåverkande utsläpp.

IVL Svenska Miljöinstitutet driver det andra projektet som handlar om användandet av väderprognosystem som stöd i flygoptimering och att förbättra väderprognosmodeller genom att använda data från flygledningssystem. Beräkning av klimatpåverkan från så kallade kortlivade klimatföreningar, SLCP, ska utvecklas för svenska förhållanden i syfte att möjliggöra optimering av flygrutter ur ett klimatperspektiv.

#### **Projekt för minskad miljöpåverkan från fartyg och fritidsbåtar**

Transportstyrelsen har genom ett samarbete med Havs- och vattenmyndigheten (HaV) fått medel för att kunna genomföra ett antal projekt och en kampanj som har med miljöpåverkan från fartyg och fritidsbåtar att göra. Genom dessa projekt har Transportstyrelsen fått ett ökat faktaunderlag för att kunna föreslå relevanta åtgärder på området sjöfartens och fritidsbåtars klimat- och miljöpåverkan.

Vi har slutrapporterat följande projekt till HaV:

- Alternativ till biocidfärg på båtbottnar
- Kartläggning av avgasutsläpp från fritidsbåtar
- Nationell informationskampanj om båtmotorers miljöpåverkan
- Uppmätning av fritidsbåtars ljudprofil vad gäller undervattensbuller med mera
- Marint plastskräp

Kampanjen Ett renare kölvatten, vars syfte var att informera fritidsbåtsägare om hur man på olika sätt kan minska sin miljöpåverkan genom val av motor, av körsätt och av bränsle, genomfördes under sommaren. Utfallet av kampanjen har sammanställts av oss och slutsatsen är att kampanjen har varit framgångsrik i så måtto att den har nått ett stort antal personer.

#### **Kartläggning av användning av fritidsbåtar**

En båtlivsundersökning ska genomföras för att kartlägga fritidsbåtsägares användning av fritidsbåtar och hittills har knappt 1 000 intervjuer genomförts. Minst 10 000 slumpmässigt utvalda personer ska intervjuas för att svara på aktuella och relevanta frågor om båtliv och hur användningen kopplas till miljöfrågor. Underlaget i rapporten kan sedan användas av ett brett antal intressenter, bland annat myndigheter, universitet och organisationer.

#### **Kartläggning av innehåll och hantering av gråvatten**

Gråvatten är ett samlingsnamn på vatten som genereras från utrymmen i fartyg, från exempelvis dusch- och tvättutrymmen och diskvatten från kök. I ett inledande projekt ska en litteraturstudie genomföras där

miljöproblematik av gråvatten beskrivs. Förutom övergödande ämnen innehåller gråvatten också metaller i viss utsträckning och i vissa fall även olja, eftersom länsvatten ibland pumpas in i gråvattentankar. I projektet ingår även att förbereda inför en större studie 2021. Projektet innehåller även en större kartläggning av de kemikalier som används ombord på fartyg i samband med hantering och rening av gråvatten samt analys av gråvattens innehåll (näringsämnen och övriga ämnen). Under projektet ska vi ta kontakt med rederier, fartyg och hamnar för att förbereda för provtagning och intervjuer inför den större studien.

#### **Bullermätningar från fritidsbåtar ska ge kunskap om miljöpåverkan**

Projektet Fritidsbåtsbuller ska samla in ny information om buller från fritidsbåtar genom ett stort antal mätningar från olika typer av båtar och motortyper. Projektet avser främst undervattensbuller men även buller ovan vattnet ingår. De systematiska och storskaliga mätningarna kommer att ge värdefull kunskap som kan användas som underlag för att bedöma miljöpåverkan och ta fram relevanta åtgärder, till exempel hastighetens påverkan på bullernivå, för ett hållbarare båtliv. Tester har gjorts för att kunna genomföra bullermätningarna.

#### **Utmaningar med självkörande järnvägsfordon**

Transportstyrelsen har finansierat ett forskningsprojekt om kunskapsläget för självkörande järnvägsfordon och andra relevanta trafikslag med autonom drift. Projektets syfte var att i god tid ge oss kunskap om erfarenheter och forskning i frågan, så att vi ska kunna identifiera riskerna och ställa rätt krav i ett tidigt stadium.

Resultatet visar att det bland annat finns utmaningar som gäller vilken roll de människor som styr trafiken ska ha, vilken övervakning som behövs och hur risker vid ovanliga driftsituationer ska bemästras.

#### **Mer plats för liv i städer åt människor**

Som ett led i arbetet med regeringsuppdraget om eldrivna enpersonsfordon har Transportstyrelsen deltagit i innovationsprojektet Street moves. Projektet har samlat aktörer från både näringsliv och offentlig sektor: Statens centrum för arkitektur och design (även kallat ArkDes), Vinnova, Stockholms stad, el-scooterbolaget Voi och bildelningsföretaget M Volvo Car Mobility. Med hjälp av en forsknings- och designprocess har vi arbetat för att förändra gaturummet på ett sätt som ger mer plats för liv i städer åt människor. Först när vi förändrar gatan och sätter människan främst, kan vi förbättra livskvalitet och minska klimatpåverkan i allt tätare städer. En av de viktigaste frågorna världens städer står inför är att hitta nya transportlösningar. Det skulle ge stora vinster för miljön och vid planering av städer där bilen inte sätter normen.

Transportstyrelsens roll i projektet handlar främst om att vara regelstöd, men vi har också utfört en användarstudie och bidragit med kunskap utifrån regeringsuppdraget om eldrivna enpersonsfordon. Så kallade mikrohubbar har ställts ut på gator i Stockholm, Helsingborg, Västervik, Göteborg och Umeå står på tur. Det är en sorts byggsats som kan förvandla ett stycke asfalt till ett utegym, en lekplats, parkeringsplats för cyklar och elsparkcyklar eller något annat. Mikrohubbarna ska vara platser där människor och mobilitet kan mötas. Medborgare involveras i arbetet på olika sätt för att utveckla platserna och modulerna kommer att utvärderas under höst, vinter och vår.

### 3.10.3 Transportstyrelsens totalförsvarsarbete 2018–2020

Enligt regleringsbrevet 2020 ska Transportstyrelsen redovisa användningen av de medel om 9,2 miljoner kronor som tillförts myndigheten under anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur inom utgiftsområde 22 Kommunikationer för 2020. Medlen är till för att förstärka totalförsvaret mot bakgrund av bland annat den säkerhetspolitiska utvecklingen i närområdet. Myndigheten ska även kommentera vad åtgärderna bedöms ha lett till 2018–2020.

Transportstyrelsen nyttjade 9,3 miljoner kronor av anslaget under 2020 och har därmed nyttjat en liten del anslagsspar. Dessa medel har fördelats enligt följande:

- Personalkostnader för egen anställd personal och konsulter, som arbetat med de särskilt prioriterade områdena som anges i regleringsbrevet för åren 2018–2020.
- Kompetensutvecklingsinsatser kopplat till totalförsvaret.
- Inköp av varor för utveckling av myndighetens förmåga att hantera, förvara och kommunicera säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter.

Enligt Transportstyrelsens regleringsbrev för åren 2018–2020 ska nedanstående aktiviteter prioriteras för att förstärka totalförsvaret mot bakgrund av bland annat den säkerhetspolitiska utvecklingen i närområdet:

- Planering för stöd till Försvarmakten under höjd beredskap avseende försörjning av kritiska förnödenheter, egendom och tjänster.
- Utveckling av stärkta arbetsformer för samverkan som möter de höga krav på sekretess och robusthet som ställs vid höjd beredskap.
- Planering för att kunna verka från alternativ och/eller skyddad ledningsplats.

- Översyn av tillämpbarhet och eventuella behov av ändringar i författningar för totalförsvaret samt ansvarsförhållanden inom myndighetens ansvarsområde.
- Krigsplacering av den personal som behövs för verksamheten under höjd beredskap.

Vi bedömer att Transportstyrelsens förmåga har höjts inom de områden som prioriterats efter genomförda åtgärder. Det innebär att myndigheten nu har en grundläggande förmåga att föra utvecklingen vidare i myndighetens arbete med uppgifter vid höjd beredskap och krig.

Resultat av genomförda åtgärder sammanfattas nedan:

- Myndighetens säkerhetsorganisation har förstärkts, både personellt och kompetensmässigt. Det har resulterat i en ökad förmåga att planera, samordna, bedriva och följa upp säkerhetsrelaterad verksamhet.
- Myndighetens förmåga att samverka inom området transporter har stärkts.
- Förmågan att genomföra säkerhetsrelaterade analyser av egen verksamhet har utvecklats. Myndigheten har nu förmåga att genomföra dessa typer av analyser med egna resurser.
- Myndighetens verksamhet har analyserats avseende prioriterad verksamhet vid höjd beredskap. Detta har sedan legat till grund för upprättande och förvaltning av en process för krigsplacering av personal.
- Krisledningsförmågan har utvecklats.
- Förmågan att kommunicera säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter har utvecklats.
- Förmågan att säkert hantera fysiska säkerhetsskyddsklassificerade handlingar har stärkts.
- Förmågan att hantera elektroniska säkerhetsskyddsklassificerade handlingar har stärkts.
- Skyddet av skyddsvärda elektroniska informationstillgångar har stärkts genom uppdatering av det fysiska skyddet, inkluderat brandskyddet, i myndighetens datahallar och datahallsrelaterade utrymmen.
- Säkerhetskompetensen har stärkts inom hela myndigheten.

### 3.10.4 Regeringsuppdrag om att delta i och bistå Miljömålsrådet

Enligt regeringsuppdraget om att delta i och bistå Miljömålsrådet ska Transportstyrelsen i årsredovisningen redogöra för hur arbetet fortgår med de åtgärder som vi genomför tillsammans med en eller flera myndigheter i rådet. I tidigare årsredovisningar har vi avrapporterat andra åtgärder inom ramen för regeringsuppdraget.

#### Skrovmålet – båtbottnfärger och miljöfarliga färgrester

Hantering av båtskrov, förorenade sediment och fartyg till sjöss tillför kontinuerligt tributyltenn (TBT) och andra biocider till miljön. Detta trots att TBT har varit förbjudet att använda på svenska fritidsbåtar sedan 1989 och att det sedan 2008 råder ett globalt förbud för fartyg. En stor källa till spridningen av TBT och andra biocider är slipning, skrapning och blästring av båtar på land. Det sker ofta utan tillräckliga skyddsåtgärder både för den närliggande miljön och för den personliga hälsan för den som utför arbetet.

Projektet Skrovmålet arbetar för att minska användandet och förekomsten av otillåten båtbottnfärg på fritidsbåtar samt för att möjliggöra en ökad åtgärdstakt för att förhindra fortsatt spridning av TBT till havsmiljön.

På uppdrag av oss har forskningsinstitutet RISE genomfört en undersökning av vilka utsläpp de vanligaste metoderna ger upphov till vid borttagning av båtbottnfärg. Undersökningen ligger till grund för framtagning av rekommendationer om vilka metoder och tillvägagångssätt som bör iaktas vid borttagning av båtbottnfärg som innehåller biocider. Vi har även anlitat ett externt företag som genomfört en kartläggning och konsekvensanalys av alternativ till biocidfärger på båtbottnar.

### 3.10.5 Sammanställning av regeringsuppdrag

Nedan har vi sammanställt de regeringsuppdrag som redovisats 2020 på annat sätt än i årsredovisningen och de regeringsuppdrag som har inkommit till Transportstyrelsen 2020 men som ännu inte redovisats.

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

Ankomst-datum	Uppdrag	Dnr	Redovisnings-datum
2018-08-31	Uppdrag (till Trafikverket) att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter	TSG 2018-3956	2021-12-31
2018-08-31	Uppdrag (till Trafikanalys) att följa upp och utvärdera arbetet med att genomföra den nationella godsstrategin	TSG 2018-3930	2020-12-31 2022-12-31
2018-09-06	Uppdrag att utreda säkerhetshöjande åtgärder för korta dragbilar	TSG 2018-4050	2020-06-01
2019-01-03	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2019 avseende intern styrning och kontroll	TSG 2019-20	I anslutning till årsredovisningen 2019
2019-01-03	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2019 avseende åtgärder för en ökad säkerhet och tillförlitlig informationsöverföring	TSG 2019-20	I anslutning till årsredovisningen 2019
2019-01-03	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2020 avseende prioritering i arbetet med civilt försvar	TSG 2019-20	Enligt regeringsbeslut 2015-12-10 avseende planeringsanvisningar för det civila försvaret (Ju2015/09669/SSK).
2019-02-14	Bemyndigande (till Trafikverket) att förhandla om samarbete med myndigheter i Finland	TSG 2019-1037	
2019-03-29	Uppdrag (till Trafikverket) att genomföra informations- och kunskapshöjande åtgärder inom området omställning av transportsystemet till fossilfrihet	TSG 2019-2254	2021-06-30 2022-12-31
2019-04-11	Uppdrag (till Trafikverket) att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser inom Mobilitet som tjänst respektive Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken	TSG 2019-2543	Mobilitet som tjänst årligen 31/3. Slutredovisning 2023-12-31. Medborgar- och trafikantinformation årligen 31/5 till och med 2029.
2019-05-06	Uppdrag (till Trafikverket) att verka för ett utökat och breddat stöd till forskning och innovation på sjöfartsområdet	TSS 2019-1842	Årligen före september månads utgång, fram till 2022.
2019-05-13	Uppdrag (till Lantmäteriet) att analysera budgetära konsekvenser av myndigheters tillgängliggörande av värdefulla datamängder	TSG 2019-3412	2020-05-08 2020-06-12
2019-06-20	Uppdrag (till Trafikanalys) att analysera de transporter som genereras av e-handeln	TSG 2019-4500	2020-03-01
2019-06-24	Uppdrag (till Trafikverket) att bereda och utbetala stöd till ägare av icke statliga flygplatser i Norrland för att säkerställa att flygskatten inte innebär ökade driftskostnader för dessa flygplatser	TSG 2019-4658	



Ankomst-datum	Uppdrag	Dnr	Redovisnings-datum
2019-07-08	Uppdrag (till Transportstyrelsen och Trafikverket) att utreda hur artikel 10d i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/719 av den 29 april 2015 om ändring av rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen ska genomföras	TSV 2019-3586	2020-03-01
2019-07-15	Uppdrag till bevakningsansvariga myndigheter att inkomma med underlag för den fortsatta inriktningen av det civila försvaret	TSG 2019-5238	2020-03-02
2019-08-29	Uppdrag (till Havs- och vattenmyndigheten) att vidareutveckla den maritima strategins indikatorer och redovisa en uppföljning av den maritima strategin	TSS 2019-3316	2020-08-31
2019-09-05	Uppdrag om miljöstyrande start- och landningsavgifter	TSL 2019-6058	2020-06-30
2019-09-05	Uppdrag att utreda vissa säkerhetshöjande åtgärder	TSG 2019-6335	2020-08-08
2019-09-11	Uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal trafikskoleverksamhet	TSG 2019-6548	2020-10-01
2019-09-12	Uppdrag (till Trafikverket) att samordna det fransk-svenska strategiska partnerskapet avseende elvägar	TSG 2019-6549	2020-03-31 2021-03-31 2022-03-31 2022-10-30 (slutredovisning)
2019-09-17	Uppdrag (till Havs- och vattenmyndigheten) att samordna svenska myndigheter vid uppdatering av Helcoms aktionsplan för Östersjön (BSAP) och Ospars miljöstrategi (NEAES)	TSS 2019-3524	Årsredovisningen för 2021
2019-10-10	Uppdrag att utreda behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon	TSV 2019-5394	2020-06-01 2021-03-01
2019-10-15	Uppdrag (till Trafikanalys) att lämna förslag på obligatoriska klimatdeklarationer för långväga resor	TSG 2019-7490	2020-04-30
2019-11-20	Uppdrag (till Digg) att vara nationell samordnare enligt förordningen om en gemensam digital ingång	TSG 2019-8750	2020-03-02
2019-12-27	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2020 avseende prognoser	TSG 2019-10118	2020-02-10 2020-05-04 2020-07-27 2020-10-23
2019-12-27	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2020 avseende specialsjöfarten	TSG 2019-10118	2020-06-30
2019-12-27	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2020 avseende jämställdhet	TSG 2019-10118	2020-05-01
2019-12-27	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2020 avseende upphandling	TSG 2019-10118	2020-06-01
2019-12-27	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2020 avseende informationssäkerhet och säkerhetsskydd	TSG 2019-10118	2020-09-30



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).
2019-12-27	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2020 avseende intern styrning	TSG 2019-10118	I anslutning till årsredovisningen 2020
2019-12-27	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2020 avseende åtgärder för en ökad säkerhet och tillförlitlig informationsöverföring	TSG 2019-10118	I anslutning till årsredovisningen 2020
2019-12-30	Uppdrag att ta fram underlag om utsläpp av tvättvatten från skrubbrar på fartyg	TSS 2019-4813	2020-10-01
2019-12-30	Uppdrag (till Trafikverket) att göra en översyn av de svenska beredskapsflygplatserna	TSL 2019-8561	2020-03-31 2020-06-15
2020-02-03	Uppdrag (till Trafikanalys) att analysera utvecklingen avseende elflyg	TSL 2020-877	2020-10-07
2020-02-20	Uppdrag (till Naturvårdsverket) att genomföra en översyn av förordningen (2009:907) om miljöledning i statliga myndigheter	TSG 2020-1691	Förlängt till 2020-10-30
2020-03-09	Uppdrag (till Socialstyrelsen) att identifiera och beskriva juridiska hinder i den gränsöverskridande ambulanssjukvården	TSG 2020-2370	2021-04-01
2020-03-24	Uppdrag (till Transportstyrelsen och Skatteverket) att analysera vissa administrativa frågor samt risken för ekonomitankning när det gäller en skatt på fossilt flygfotogen vid kommersiella flygresor	TSL 2020-2218	2020-09-30
2020-04-15	Uppdrag (till Riksgäldskontoret) att förbereda och verkställa ett garantiprogram till förmån för svenska flygföretag	TSL 2020-2736	I enlighet med kapitel 4 i Europeiska kommissionens meddelande från den 19 mars 2020 om tillfälliga stödåtgärder till stöd för ekonomin under det pågående utbrottet av covid-19.
2020-05-13	Uppdrag (till MSB) att inrätta och ansvara för ett nationellt forum för sprängämnessäkerhet	TSG 2020-4463	Årligen, 30 april
2020-06-09	Uppdrag (till Forte m.fl.) att ta fram förslag till strategi för det svenska deltagandet i Europeiska unionens ramprogram för forskning och innovation, Horisont Europa	TSG 2020-5343	2020-10-30
2020-06-17	Uppdrag att följa upp åtgärder och utreda säkerhetskrav för gasdrivna bussar	TSV 2020-5385	2021-12-31
2020-06-25	Uppdrag (till Naturvårdsverket m.fl.) att främja en mer effektiv och enhetlig tillsyn enligt miljöbalken	TSG 2020-5871	Slutredov 2023-12-31  Delredov årligen 31 december fr.o.m, 2021.

Ankomst-datum	Uppdrag	Dnr	Redovisnings-datum
2020-06-25	Uppdrag (till Arbetsförmedlingen m. fl) att inrätta ett pilotprojekt för att komma åt felaktig folkbokföring kopplad till organiserad brottslighet	TSG 2020-5851	2021-10-01
2020-07-13	Uppdrag (till Totalförsvarets forskningsinstitut) att analysera frågor avseende nationell försörjningsberedskap	TSG 2020-6329	2020-11-16
2020-07-23	Uppdrag att lämna vissa förslag till trafiksäkerhetshöjande åtgärder	TSG 2020-6561	2020-10-01
2020-07-28	Uppdrag (till Trafikverket) om ökad krocksäkerhet för husbilar	TSG 2020-6659	2020-12-31
2020-08-31	Uppdrag att utreda och föreslå åtgärder för en mer säker, hållbar och effektiv sjöfart	TSS 2020-2969	2021-05-01
2020-09-04	Uppdrag (till Elsäkerhetsverket och Försvarsmakten) att utreda elektromagnetiska störningar på totalförsvarets verksamheter	TSG 2020-7428	2020-12-15
2020-09-30	Uppdrag (till Trafikverket) att ta fram ett kunskapsunderlag inför översynen av EU:s godskorridorerna på järnväg	TSG 2020-8454	2021-01-31
2020-10-09	Uppdrag att utveckla arbetet med jämställdhetsintegrering	TSG 2020-8816	2021-09-01 2022–2025 årligen i anslutning till årsredovisning
2020-10-16	Uppdrag (till Trafikverket) att planera för en utbyggnad av elvägar	TSG 2020-9088	2021-02-01
2020-11-06	Ändring av uppdrag (till Naturvårdsverket) att föreslå ändringar i klimatrapporteringsförordningen	TSG 2020-9910	2021-05-31
2020-11-12	Uppdrag (till Statens energimyndighet) att utreda behovet av ytterligare styrmedel för att främja inhemsk produktion av biodrivmedel	TSG 2020-10163	2021-10-01
2020-12-01	Uppdrag (till Naturvårdsverket) om klimatredovisning	TSG 2020-10864	2021-03-31
2020-12-10	Uppdrag att fortsatt ta emot personer med funktionsnedsättning som medför nedsatt arbetsförmåga för praktik 2021-2023	TSG 2020-11237	2021-04-01 2022-04-01 2023-04-01 2024-02-15
2020-12-11	Uppdrag att vara behörig myndighet enligt förordningen om en gemensam digital ingång	TSG 2020-11326	2021-12-31
2020-12-15	Uppdrag att utreda förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörigheten B	TSG 2020-11409	Så snart som möjligt, senast 2021-11-15
2020-12-16	Uppdrag att fortsatt ta emot nyanlända arbetssökande för praktik 2021-2023	TSG 2020-11444	2021-04-01 2022-04-01 2023-04-01 2024-02-15
2020-12-21	Uppdrag (till MSB) att göra en samlad bedömning av förmågan inom det civila försvaret	TSG 2020-11684	Årligen senast 22/2 fr.o.m. 2022
2020-12-22	Inriktning för en sammanhängande planering för totalförsvaret	TSG 2020-11720	2021-09-01

Ankomst-datum	Uppdrag	Dnr	Redovisnings-datum
2020-12-22	Uppdrag att vidta ytterligare åtgärder för att öka andelen anställda som arbetar hemifrån	TSG 2020-11729	



## Finansiell redovisning

## 4 Finansiell redovisning

Verksamheten har bedrivits inom ramen för respektive tilldelat anslag (förvaltningsanslag, anslag för intag av trängselskatt, anslag för arbete med civilt försvar och anslag för utbetalning av klimatbonus). Tilldelade anslag uppgick enligt regleringsbrev sammanlagt till totalt 4 580 miljoner kronor. Av dessa har 4 398 miljoner kronor förbrukats och avräknats. Belopp som avräknats har ökat med 738 miljoner kronor jämfört med 2019. Vi har betalat ut 2 078 miljoner kronor i klimatbonus, vilket kan jämföras med föregående års utbetalning på 1 280 miljoner kronor.

Verksamhetskostnaderna för övriga anslag var 59 miljoner lägre jämfört med år 2019.

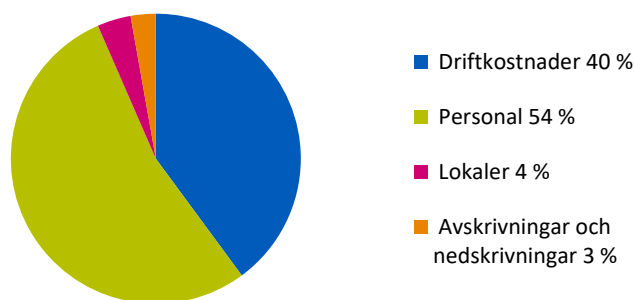
Bonus kan fordonsägare få när de har köpt och ställt på en klimatbonusbil samt lämnat in en försäkran till Transportstyrelsen. Utbetalning av bonus kan ske tidigast sex månader från köpet av klimatbonusbilen. Vid årsskiftet fanns det 67 163 fordon som troligtvis är berättigade bonuspremien. Dessa utestående premier uppgår till maximalt 2 626 miljoner kronor och kommer att belasta 2021 års anslag för klimatbonus.

### Verksamhetens kostnader

Transportstyrelsens totala kostnader för verksamheten uppgick till 2 606 miljoner kronor. Det är en minskning med 78 miljoner kronor. Minskningen beror på att både den anslagsfinansierade verksamheten har minskat med 59 miljoner kronor och den övriga verksamheten (uppdragsfinansierad och verksamhet som finansieras av avgifter som Transportstyrelsen får disponera) har minskat med 19 miljoner kronor.

Minskningen inom den anslagsfinansierade verksamheten beror främst på lägre kostnader för resor, utbildning och konferenser med anledning av pandemin. Vi har även minskade kostnader för registreringsskyltar till följd av färre nyregistreringar av fordon och lägre avskrivningskostnader.

Figur 2. Fördelning av verksamhetens kostnader 2020, 2 606 miljoner kronor.



## 4.1 Resultaträkning

Belopp i tkr		2020	2019
<b>Verksamhetens intäkter</b>			
Intäkter av anslag		2 320 465	2 379 619
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	not 1	247 061	289 548
Intäkter av bidrag		23 419	7 438
Finansiella intäkter	not 2	-303	1 954
<b>Summa</b>		<b>2 590 642</b>	<b>2 678 559</b>
<b>Verksamhetens kostnader</b>			
Kostnader för personal	not 3	-1 395 652	-1 375 961
Kostnader för lokaler		-97 636	-102 024
Övriga driftkostnader	not 4	-1 039 656	-1 120 278
Finansiella kostnader	not 5	-67	-569
Avskrivningar och nedskrivningar		-72 740	-84 817
<b>Summa</b>		<b>-2 605 751</b>	<b>-2 683 649</b>
<b>VERKSAMHETSUTFALL</b>		<b>-15 108</b>	<b>-5 090</b>
<b>Uppbördsverksamhet</b>			
Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras	not 6	1 585 603	1 547 992
Skatteintäkter m.m.		18 256 552	17 221 413
Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamhet		-19 753 109	-18 807 230
<b>Saldo</b>	not 7	<b>89 047</b>	<b>-37 825</b>
<b>Transfereringar</b>			
Medel som erhållits från statens budget för finansiering av bidrag		2 077 741	1 280 328
Medel som erhållits från myndigheter för finansiering av bidrag		0	845
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag	not 8	305 400	859 437
Finansiella intäkter		110	590
Lämnade bidrag	not 9	-2 774 552	-2 175 120
<b>Saldo</b>	not 10	<b>-391 301</b>	<b>-33 920</b>
<b>ÅRETS KAPITALFÖRÄNDRING</b>	not 11	<b>-317 363</b>	<b>-76 835</b>

## 4.2 Balansräkning

Belopp i tkr		2020-12-31	2019-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>			
Balanserade utgifter för utveckling	not 12	150 089	150 130
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	not 13	2 521	60
Pågående immateriella anläggningstillgångar	not 14	125 482	95 586
<b>Summa immateriella anläggningstillgångar</b>		<b>278 092</b>	<b>245 776</b>
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	not 15	8 899	12 706
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	not 16	20 011	26 752
Pågående nyanläggningar	not 17	40	0
Förskott avseende materiella anläggningstillgångar	not 18	-	-
<b>Summa materiella tillgångar</b>		<b>28 950</b>	<b>39 458</b>
<b>Varulager m.m.</b>			
Varulager och förråd	not 19	2 691	1 515
<b>Summa varulager m.m.</b>		<b>2 691</b>	<b>1 515</b>
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Kundfordringar	not 20	109 907	161 371
Fordringar hos andra myndigheter	not 21	63 812	60 673
Övriga kortfristiga fordringar	not 22	2 002 593	1 381 691
<b>Summa kortfristiga fordringar</b>		<b>2 176 313</b>	<b>1 603 735</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Förutbetalda kostnader	not 23	68 356	65 007
Övriga upplupna bidragsintäkter		407	53
Övriga upplupna intäkter		260 510	245 309
<b>Summa periodavgränsningsposter</b>		<b>329 273</b>	<b>310 370</b>
<b>Avräkning med statsverket</b>	not 24	<b>-242 091</b>	<b>2 916</b>
<b>Kassa och bank</b>			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret		0	191 138
Kassa och bank		-	-
<b>Summa kassa och bank</b>		<b>0</b>	<b>191 138</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>2 573 227</b>	<b>2 394 907</b>
<b>KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Myndighetskapital</b>			
Statskapital	not 25	580	525
Balanserad kapitalförändring		1 397 265	1 474 100
Kapitalförändring enligt resultaträkningen	not 11	-317 363	-76 835
<b>Summa myndighetskapital</b>		<b>1 080 482</b>	<b>1 397 790</b>
<b>Avsättningar</b>			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	not 26	329	840
Övriga avsättningar	not 27	21 268	21 977
<b>Summa avsättningar</b>		<b>21 597</b>	<b>22 817</b>
<b>Skulder m.m.</b>			
Lån i Riksgäldskontoret	not 28	303 123	280 614
Räntekontokredit i Riksgäldskontoret	not 29	373 853	0
Kortfristiga skulder till andra myndigheter		137 590	121 507
Leverantörsskulder		158 124	186 016
Övriga kortfristiga skulder	not 30	342 054	235 072
<b>Summa skulder m.m.</b>		<b>1 314 744</b>	<b>823 208</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Upplupna kostnader	not 31	152 889	144 683
Oförbrukade bidrag		3 065	5 404
Övriga förutbetalda intäkter		449	1 005
<b>Summa periodavgränsningsposter</b>		<b>156 404</b>	<b>151 092</b>
<b>SUMMA KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>2 573 227</b>	<b>2 394 907</b>
<b>Ansvarsförbindelser</b>		<b>Inga</b>	<b>Inga</b>

### 4.3 Anslagsredovisning

Belopp i tkr

Anslag	Ingående överföringsbelopp	Årets tilldelning enligt RB	Omdisponerade anslagsbelopp	Indragning	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överföringsbelopp
<b>Utgiftsområde 20</b>							
1:8 ap.1 Klimatbonus	59 672	2 160 000	0	-59 672	2 160 000	-2 077 741	82 259
<b>Utgiftsområde 22</b>							
1:1 ap. 4 Civilt försvar - till Transportstyrelsen	482	9 249	0	-209	9 522	-9 258	264
1:11 ap.5 Trängselskatt - del till Transportstyrelsen	17 764	85 000	-17 764		85 000	-63 490	21 510
1:12 ap.3 Transportstyrelsen - avgiftsbelagd verksamhet	16 152	1 493 472			1 509 624	-1 454 517	55 107
1:12 ap.4 Transportstyrelsen - skattefinansierad verksamhet	-752	722 025			721 273	-702 054	19 219
1:14 ap.6 Trängselskatt i Göteborg - del till Transportstyrelsen	13 220	110 000	-13 220		110 000	-91 145	18 855
<b>Summa</b>	<b>106 539</b>	<b>4 579 746</b>	<b>-30 984</b>	<b>-59 882</b>	<b>4 595 419</b>	<b>-4 398 206</b>	<b>197 213</b>

#### Kommentarer till väsentliga avvikelser

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

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

#### 4.3.1 Villkor för anslag

##### ap.3 Avgiftsbelagd verksamhet

Minst 37,5 miljoner kronor ska användas för åtgärder som syftar till en ökad säkerhet och tillförlitlig informationsöverföring.

Vi har använt 57,8 miljoner kronor för åtgärder som syftar till en ökad säkerhet och tillförlitlig informationsöverföring.

##### ap.4 Skattefinansierad verksamhet

Från anslagsposten får Transportstyrelsen disponera medel för att kunna använda och samverka med det gemensamma radiokommunikationssystemet Rakel. Transportstyrelsen ska betala 332 500 kronor till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) som abonnemangsavgift för systemet. Beloppet ska betalas efter fakturering från MSB. Vi har betalat avgiften.



#### 4.4 Redovisning mot inkomsttitel

Belopp i tkr

Inkomsttitel	Beräknat belopp	Inkomster
2511 036 - Expeditions- och ansökningsavgifter		768
2534 004 - Avgifter för körkort och motorfordon		12 612
2534 005 - Avgifter för järnvägsområdet	44 000	44 715
2534 006 - Avgifter för luftfartsområdet	138 000	136 649
2534 007 - Avgifter för sjöfartsområdet	62 000	53 364
2534 008 - Avgifter för vägtrafikområdet	1 280 000	1 144 667
2624 002 - Inkomster av uppbörd av felparkeringsavgifter		73 636
2711 006 - Restavgifter och dröjsmålsavgifter		76 653
2714 322 - Överlastavgift		12 034
2714 323 - Avgift vid överträdelser av kör- och vilotider		30 477
2714 324 - Avgift vid överträdelser av regler om cabotage		29
2714 325 - Avgift vid överträdelser av regler om vissa identitetskontroller		0
9341 017 - Stämpelskatt		8 641
9461 012 - Fordonsskatt		14 583 688
9461 022 - Saluvagnsskatt		9 174
9462 014 - Vägavgifter		759 490
9463 011 - Trängselskatt, Göteborg		831 693
9463 012 - Trängselskatt, Stockholm		1 781 270
9463 031 - Trängselskatttillägg, Göteborg		69 571
9463 032 - Trängselskatttillägg, Stockholm		123 978
<b>Summa</b>	<b>1 524 000</b>	<b>19 753 109</b>

#### Kommentarer till väsentliga avvikelser

##### 2534 006 - Avgifter för luftfartsområdet

Inkomsterna inom luftfartsområdet är i stort sett i linje med beräknat belopp. I utfallet ingår dock det ackumulerade överskottet från avgiftssystemet för undervägsavgifter som i enlighet med villkoren i regleringsbrevet har redovisats mot inkomsttitel. Dessa ingår inte i beräknat belopp, eftersom de inte finns med i budgeten för den avgiftsbelagda verksamheten i regleringsbrevet. I övrigt har vi lägre intäkter, vilket till stor del beror på att volymerna inom tillståndsprövning och registerkontroll har blivit lägre än planerat till följd av pandemin. Vi har också stora osäkra kundfordringar på grund av pandemins påverkan på flygbolagen, vilket minskar intäkterna.

##### 2534 007 - Avgifter för sjöfartsområdet

Inkomsterna inom sjöfartsområdet är lägre än beräknat på grund av pandemin. De förlängningar av giltighetstider för certifikat som beslutats till följd av pandemin har resulterat i att färre ansökte om att förnya sina certifikat under året. Även annan efterfrågestyrd verksamhet såsom nybyggen, ombyggen och inflaggning av fartyg visar på en lägre efterfrågan till följd av pandemin, vilket leder till lägre intäkter än beräknat.

*2534 008 - Avgifter för vägtrafikområdet*

Även inom vägtrafikområdet är inkomsterna lägre än beräknat. Verksamheten kring typgodkännande av fordon där avgifterna tas ut som timtaxa har vuxit i omfattning de senaste åren. Då det till stor del består av kostnader för uppbyggnad av verksamheten, har vi inte kunnat fakturera i den utsträckningen som vi hade planerat. Nybilsförsäljningen har också varit lägre än beräknat på grund av pandemin, vilket ger lägre intäkter än beräknat för bland annat registreringsskyltar och vägtrafikregisteravgift.

## 4.5 Finansieringsanalys

Belopp i tkr		2020	2019
<b>DRIFT</b>			
Kostnader	not 32	-2 534 231	-2 598 153
<b>Finansiering av drift</b>			
Intäkter av anslag		2 320 465	2 379 619
Intäkter av avgifter och andra ersättningar		247 061	289 548
Intäkter av bidrag		23 419	7 438
Övriga intäkter		-303	1 954
<b>Summa medel som tillförts för finansiering av drift</b>	not 33	<b>2 590 642</b>	<b>2 678 559</b>
Ökning(-)/minskning(+) av lager		-1 176	-677
Ökning(-)/minskning(+) av kortfristiga fordringar	not 34	-187 138	36 288
Ökning(+)/Minskning(-) av kortfristiga skulder	not 35	410 325	42 111
Inlevererat överskott, balanserad kapitalförändring		-	-
<b>KASSAFLÖDE FRÅN DRIFT</b>		<b>278 422</b>	<b>158 128</b>
<b>INVESTERINGAR</b>			
Investeringar i materiella tillgångar		-4 534	-11 746
Investeringar i immateriella tillgångar		-90 013	-54 784
<b>Summa investeringsutgifter</b>		<b>-94 548</b>	<b>-66 529</b>
<b>Finansiering av investeringar</b>			
Lån från Riksgäldskontoret		101 713	59 057
- amorteringar		-79 204	-87 624
Ökning av statskapital med medel som erhållits från statens budget		55	0
Försäljning av anläggningstillgångar		-	-
<b>Summa medel som tillförts för finansiering av investeringar</b>		<b>22 564</b>	<b>-28 567</b>
<b>KASSAFLÖDE TILL INVESTERINGAR</b>		<b>-71 984</b>	<b>-95 096</b>
<b>UPPBÖRDSVERKSAMHET</b>			
Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras av myndigheten		1 585 603	1 547 992
Skatteintäkter m.m.		18 256 552	17 221 413
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder	not 36	-62 754	43 532
<b>Inbetalningar i uppbördsverksamhet</b>		<b>19 779 401</b>	<b>18 812 937</b>
<b>Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamhet</b>		<b>-19 753 109</b>	<b>-18 807 230</b>
<b>KASSAFLÖDE FRÅN/TILL UPPBÖRDSVERKSAMHET</b>		<b>26 293</b>	<b>5 707</b>
<b>TRANSFERERINGSVERKSAMHET</b>			
Lämnade bidrag		-2 774 552	-2 175 120
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder	not 37	-277 575	-85 364
<b>Utbetalningar i transfereringsverksamhet</b>		<b>-3 052 127</b>	<b>-2 260 483</b>
<b>Finansiering av transfereringsverksamhet</b>			
Medel som erhållits från statens budget för finansiering av bidrag		2 077 741	1 280 328
Medel som erhållits från andra myndigheter för finansiering av bidrag		0	845
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag		305 400	859 437
Finansiella intäkter		110	590
<b>Summa medel som tillförts för finansiering av transfereringsverksamhet</b>		<b>2 383 251</b>	<b>2 141 199</b>
<b>KASSAFLÖDE FRÅN/TILL TRANSFERERINGSVERKSAMHET</b>		<b>-668 876</b>	<b>-119 284</b>
<b>FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL</b>		<b>-436 145</b>	<b>-50 546</b>
<b>SPECIFIKATION AV FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL</b>			
Likvida medel vid årets början		194 054	244 599
Ökning(+)/minskning(-) av tillgodohavande Riksgäldskontoret		-191 138	-92 324
Ökning(+)/minskning(-) av avräkning med statsverket		-245 007	41 778
<b>Summa förändring av likvida medel</b>		<b>-436 145</b>	<b>-50 546</b>
<b>Likvida medel vid periodens slut</b>		<b>-242 091</b>	<b>194 054</b>

## 4.6 Sammanställning av väsentliga uppgifter

Belopp i tkr

	2020	2019	2018	2017	2016
<b>Låneramar</b>					
Beviljad låneram (enl. 7 kap 1 § budgetlagen)	307 500	410 000	580 000	671 000	650 000
Utnyttjad låneram (vid räkenskapsårets slut)	303 123	280 614	309 181	362 318	534 920
<b>Kontokrediter hos Riksgäldskontoret</b>					
Beviljad räntekontokredit (enl. 7 kap 4 § budgetlagen)	850 000	140 000	100 000	50 000	50 000
Max utnyttjad räntekontokredit under året	485 472	ej nyttjad	ej nyttjad	ej nyttjad	ej nyttjad
<b>Räntekonto</b>					
Ränteintäkter	23	794	1 776 <sup>1</sup>	2 513	3 000
Räntekostnader	9	487	1 265	1 847	2 674
<b>Avgiftsintäkter som disponeras</b>					
Utfall	552 461	1 148 985	1 215 497	1 178 316	1 044 199
Varav offentligrättsliga avgifter och uppdragsverksamhet	548 715	1 143 366	1 212 789	1 174 786	1 039 371
Budget <sup>2</sup>	112 000	123 000	118 000	91 000	94 020
<b>Avgiftsintäkter som inte disponeras</b>					
Utfall	1 585 603	1 547 992	1 384 011	1 506 511	1 489 247
Varav offentligrättsliga avgifter	1 370 264	1 358 961	1 190 106	1 321 957	1 313 792
Budget	1 524 000	1 424 000	1 237 000	1 305 000	1 362 959
<b>Anslagskredit</b>					
Beviljad	76 491	75 677	85 907	89 583	89 778
Utnyttjad	0	752	-	5 705	6 652
<b>Anslagssparande</b>	197 213	106 539	96 469	277 023	212 955
<b>Personal<sup>3</sup></b>					
Årsarbetskrafter	1 823	1 792	1 729	1 755	1 902
Medeltal anställda	2 019	1 995	1 936	1 970	1 937
Driftkostnad per årsarbetskraft	1 390	1 450	1 430	1 403	1 268
<b>Kapitalförändring</b>					
Årets kapitalförändring	-317 363	-76 835	178 281	46 716	123 468
Balanserad kapitalförändring	1 397 265	1 474 100	1 295 819	1 249 103	1 344 439

<sup>1</sup> Jämförelsetalet för 2018 har justerats.

<sup>2</sup> Jämförelsetalen för 2016–2019 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.

<sup>3</sup> Uppgifterna fr.o.m. 2017 baseras på information från Statens Servicecenter. Tidigare års uppgifter har baserats på information från vårt eget personal- och ekonomisystem. Vi har inte kunnat säkerställa att samma beräkningsgrunder använts i de olika systemen för de uppgifter som räknas fram.

## 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 2021 har använts för inkommande leverantörsfakturor, utgående kundfakturor och inomstatliga mellanhavanden.

Samtliga skattefordringar har värderats enligt fastställda värderingsprinciper.

### 4.7.2 Förändrade redovisningsprinciper uppbördsverksamhet

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

De förbättrade datauttagen har ökat tillförlitligheten och skapat förutsättningar att byta redovisningsprincip från kontantmetod till faktureringsmetod.

Engångseffekter av förändrade redovisningsprinciper och anpassning till förbättrade datauttag har redovisats för fordonsskatt, vägavgift, saluvagnsskatt, avgift för ursprungskontroll, avgift inom området för tillsyn av yrkestrafik och andra avgifter inom uppbörd.

#### **Beloppsmässiga effekter uppbörd skatter**

##### *Fordringar*

Engångseffekt: 2 657 725 kr

Redovisade engångseffekter avser fordonsskatt, vägavgift och saluvagnsskatt.

##### *Värdereglering*

Engångseffekt: 2 976 607 kr

Värderegleringen består av två delar. Ena delen avser ovan uppbokad fordran och resterande del avser justering av tidigare uppbokad fordran.

Med de nya datauttagen har det konstaterats att tidigare uppbokad fordran tagits upp med ett för högt belopp vilket medfört att värderingen är högre än uppbokad fordran.

#### *Skulder*

Engångseffekt: 74 257 747 kr

Redovisade engångseffekter avser ej tidigare redovisad skuld.

#### *Resultateffekter*

Engångseffekt: 318 882 kr

Redovisade engångseffekter avser minskad periodiserad skatteintäkt.

Engångseffekt: 74 257 747 kr

Redovisade engångseffekter avser minskad uppbördsintäkt.

#### **Beloppsmässiga effekter uppbörd avgifter**

##### *Fordringar*

Engångseffekt: 202 263 866 kr

Redovisade engångseffekter avser avgift för ursprungskontroll, avgift inom området för tillsyn av yrkestrafik och andra avgifter.

##### *Värdering*

Engångseffekt: 164 509 254 kr

##### *Skulder*

Engångseffekt: 11 039 kr

Redovisade engångseffekter avser ej tidigare redovisad skuld för oplacerade avgifter inom ursprungskontroll.

##### *Resultateffekter*

Engångseffekter: 37 374 574 kr

##### *Kvarstående avgifter*

Aviserade avgifter för parkeringsanmärkningar och körkortsavgifter omfattas ännu inte av nya förbättrade datauttag och utgör omkring 5 procent av myndighetens samlade uppdrag.

### 4.7.3 Värderingsprinciper

#### **Allmän värderingsprincip**

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

#### **Anläggningstillgångar**

Som anläggningstillgångar redovisas egenutvecklade immateriella tillgångar som har ett anskaffningsvärde om minst 1 000 000 kronor och för inköpta

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

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

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

Tillämpade avskrivningstider:

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

År 2020 gjordes en avvikelse från avskrivningsmetod för maskiner, eftersom en anläggningstillgångs livslängd bedömdes vara 7 år i stället för 5 år.

Linjär avskrivningsmetod tillämpas.

#### **Varulager**

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

#### **Kundfordringar**

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

**Uppbördsfordringar, avgifter**

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

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

Körkortsavgifter	67 %
Avgifter i VTR-flödet – Tillsynsavgifter	64 %
Avgifter i VTR-flödet- Yrkestrafikavgifter	91 %
VTR-avgift inkl. påminnelse	98 %

*Ej restförda avgifter*

Skyltavgifter inkl. påminnelse / ej aviserad med fordonskatt	75 %
Påställningsavgift	100 %
Export nytt fordon	100 %
Registreringsbevis	100 %
Registerhållningsavgift SA	100 %

**Uppbördsfordringar, skatter**

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

Fordonskatt inkl. dröjsmålsavgift	76 %
Skyltavgift (aviserad med fordonskatt)	76 %
Saluvangsskatt inkl. dröjsmålsavgift	76 %
Vägavgift inkl. administrations- och dröjsmålsavgift	85 %
Trängselskatt inkl. tilläggsavgift	94 %



**Leverantörsskulder**

Leverantörsskulder i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs.

**4.7.4 Styrelsen**

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr)
<b>Peter Norman</b> , ordförande F.d. statsråd	- Quartile fonder AB, ordförande - Nasdaq Nordic Oy, ordförande - Entropics AB, ordförande - Kungliga musikhögskolan, ordförande - Nasdaq Sverige AB, ledamot	70 392
<b>Staffan Bengtsson</b> F.d. överintendent	- Jordbruksverket, ordförande - Nämnden för läkemedelsförmåner, ordförande - Nämnden för statligt tandvårdsstöd, ordförande - Försvarets materielverk, ledamot	37 224
<b>Jan Landahl</b> F.d. riksrevisor	- Harpsundsnämnden, ordförande - Riksgälden, vice ordförande	37 859
<b>Anette Landén</b> Avdelningschef	- Ekobrottsmyndighetens insynsråd, ledamot	36 425
<b>Ingrid Udén Mogensen</b> F.d. informationssäkerhetschef	- Inga övriga uppdrag	36 106
<b>Johan Trouvé</b> VD	- Stiftelsen Korsvägen (Universum Science Park), ledamot - Maquire Group, ordförande	35 196

Ledamöter vars förordnande upphört under 2020

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr)
<b>Anna-Lena Österborg</b> , ledamot t.o.m 2020-06-24 Överdirektör	- Inga övriga uppdrag	18 883

**4.7.5 Ledande befattningshavare**

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr)
<b>Jonas Bjelfvenstam</b> Generaldirektör Transportstyrelsen	- Linköpings universitet, ledamot - Arbetsgivarverket, ledamot	1 622 042
<b>Anita Johansson</b> Överdirektör Transportstyrelsen	- Försäkringskassan, tf styrelseordförande - Mittuniversitetet, ledamot - Kåpan Pensioner, ledamot - Kyrkholmen konsult AB, ledamot	1 241 780

## 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 parantes i löpande text avser 2019. Belopp som avrundas till 0 redovisas med "0". Poster som saknar utfall redovisas med "-".

**Not 1 Intäkter av avgifter och andra ersättningar**

Av intäkter av avgifter och andra ersättningar utgör 2 515 tkr (2 758 tkr) intäkter enligt 4 § avgiftsförordningen.

**Not 2 Finansiella intäkter**

	2020	2019
Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	23	794
Övriga ränteintäkter	90	99
Övriga finansiella intäkter	-416	1 061
	<b>-303</b>	<b>1 954</b>

**Not 3 Kostnader för personal**

	2020	2019
Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	917 924	895 136
varav styrelse och ej anställd personal	1 987	1 721
Sociala avgifter	470 807	452 177
varav styrelse och ej anställd personal	356	291
Övriga personalkostnader	6 921	28 648
varav styrelse och ej anställd personal	-	-
	<b>1 395 652</b>	<b>1 375 961</b>

**Not 4 Övriga driftkostnader**

	2020	2019
Reparationer och underhåll	2 638	2 043
Offentligrättsliga avgifter, skatter, kundförluster m.m.	2 265	1 951
Resor, representation, information	10 484	45 146
Medlemsavgifter	120 669	143 863
Inköp av varor	131 039	145 403
Köp av tjänster	772 562	781 872
	<b>1 039 656</b>	<b>1 120 278</b>

Medlemsavgifter består huvudsakligen av Sveriges medlemsavgift i Eurocontrol.

**Not 5 Finansiella kostnader**

	2020	2019
Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	9	487
Övriga räntekostnader	16	26
Övriga finansiella kostnader	42	56
	<b>67</b>	<b>569</b>

**Not 6 Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras**

	2020	2019
Offentligrättsliga avgifter	1 558 858	1 360 029
Förluster avseende offentligrättsliga avgifter	-188 770	-1 351
Andra ersättningar	215 340	189 031
Ränteintäkter	175	284
	<b>1 585 603</b>	<b>1 547 992</b>

<b>Not 7 Saldo uppbörd</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Återföring av föregående års periodiserade skatter	-635 073	-683 282
Periodiserade trängselskatter	-179 107	-222 994
Periodiserade fordonsskatter	861 442	831 992
Periodiserade saluvagnsskatter	6 310	-
Periodiserade vägavgifter	35 475	36 459
	<b>89 047</b>	<b>37 825</b>

Förändrade redovisningsprinciper har påverkat redovisningen av fordonskatt, vägavgift, saluvagnsskatt, avgifter för ursprungskontroll, avgifter inom området för tillsyn av yrkestrafik och andra avgifter inom uppbörd. Effekterna av dessa förändringar beskrivs i 4.7.2 Förändrade redovisningsprinciper uppbördsverksamhet.

<b>Not 8 Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Gemensam avgift säkerhetskontroll, (GAS)	184 227	792 873
Communication, Navigation, Surveillance (CNS)	121 173	66 564
	<b>305 400</b>	<b>859 437</b>

<b>Not 9 Lämnade bidrag</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Lämnade bidrag avser:		
Klimatbonus	2 077 741	1 280 328
Förstudie flygning med drönare utom synhåll	0	845
Flygplatsers kostnader, Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	575 638	827 383
Flygplatsers kostnader, Communication, Navigation, Surveillance (CNS)	121 173	66 564
	<b>2 774 552</b>	<b>2 175 120</b>

#### **Not 10 Saldo transfereringar**

Saldo transfereringar -391 301 tkr (-33 920 tkr) består i sin helhet av resultat av Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS). Under-/övertäckningen regleras genom avgiftssättning.

<b>Not 11 Kapitalförändring enligt resultaträkningen</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Avgiftsfinansierad verksamhet		
Över-/Underskott undervägsavgifter	0	10 576
Över-/Underskott GAS	-391 301	-33 920
	-391 301	-23 344
Uppdragsfinansierad verksamhet		
Över-/Underskott i uppdragsverksamheten	-15 108	-15 666
	-15 108	-15 666
Uppbörd		
Periodiserade skatter	89 047	-37 825
	89 047	-37 825
	<b>-317 363</b>	<b>-76 835</b>

<b>Not 12 Balanserade utgifter för utveckling</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
Ingående anskaffningsvärde	1 053 104	1 026 531
Årets anskaffningar	56 966	29 206
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-7 583	-2 633
<b>Utgående anskaffningsvärde</b>	<b>1 102 487</b>	<b>1 053 104</b>
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-902 974	-839 768
Årets avskrivningar	-57 007	-65 839
Årets nedskrivningar	-	-
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	7 583	2 633
<b>Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar</b>	<b>-952 398</b>	<b>-902 974</b>
<b>Bokfört värde</b>	<b>150 089</b>	<b>150 130</b>
<b>Not 13 Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
Ingående anskaffningsvärde	14 757	14 757
Årets anskaffningar	3 151	-
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-	-
<b>Utgående anskaffningsvärde</b>	<b>17 908</b>	<b>14 757</b>
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-14 697	-14 613
Årets avskrivningar	-690	-83
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	-	-
<b>Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar</b>	<b>-15 387</b>	<b>-14 697</b>
<b>Bokfört värde</b>	<b>2 521</b>	<b>60</b>
Under 2020 har EMPIC aktiverats, 3 mkr.		
<b>Not 14 Pågående immateriella anläggningstillgångar</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
Ingående anskaffningsvärde	95 586	70 008
Årets anskaffningar	94 136	48 815
Årets färdigställda anläggningar	-54 099	-23 237
Återförda IB-värden	-10 141	-
<b>Utgående anskaffningsvärde</b>	<b>125 482</b>	<b>95 586</b>
<b>Bokfört värde</b>	<b>125 482</b>	<b>95 586</b>
Under 2020 har tre projekt aktiverats till ett värde av totalt 54 mkr. DUBBing reskontra har kostnadsförts till ett värde av 10 mkr.		

<b>Not 15 Förbättringsutgifter på annans fastighet</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
Ingående anskaffningsvärde	45 094	40 266
Årets anskaffningar	2 872	2 387
Tillgångar under uppförande	-2 442	2 442
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-	-
<b>Utgående anskaffningsvärde</b>	<b>45 524</b>	<b>45 094</b>
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-32 389	-27 198
Årets avskrivningar	-4 237	-5 191
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	-	-
<b>Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar</b>	<b>-36 625</b>	<b>-32 389</b>
<b>Bokfört värde</b>	<b>8 899</b>	<b>12 706</b>

<b>Not 16 Maskiner, inventarier, installationer m.m.</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
Ingående anskaffningsvärde	134 479	126 219
Årets anskaffningar	4 064	10 232
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-17 038	-1 973
<b>Utgående anskaffningsvärde</b>	<b>121 506</b>	<b>134 479</b>
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-107 727	-95 996
Årets avskrivningar	-10 806	-13 704
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	17 038	1 973
<b>Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar</b>	<b>-101 495</b>	<b>-107 727</b>
<b>Bokfört värde</b>	<b>20 011</b>	<b>26 752</b>

Årets utrangeringar består till största delen av en kortkuverterare, 12 mkr.

<b>Not 17 Pågående nyanläggningar</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
Ingående anskaffningsvärde	0	56
Årets anskaffningar	40	-56
Årets färdigställda anläggningar	-	-
<b>Utgående anskaffningsvärde</b>	<b>40</b>	<b>0</b>

#### **Not 18 Förskott avseende materiella anläggningstillgångar**

Inga förskott har bokats upp under året.

Under 2019 bokades ett förskott felaktigt bort, värde 3 mnkr, som skulle ha bokats bort 2020.

<b>Not 19 Varulager och förråd</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
Ingående balans	1 515	838
Ökning(+)/minskning(-)	1 176	677
<b>Utgående balans</b>	<b>2 691</b>	<b>1 515</b>

Varulager och förråd består av råkort.

<b>Not 20 Kundfordringar</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
Kundfordringar		
Fakturerade	128 906	138 809
Aviserade	323 364	113 026
Avgår		
Uppbördsfordringar, avgifter	-301 143	-73 584
Osäkra kundfordringar	-41 221	-16 881
	<b>109 907</b>	<b>161 371</b>

Årets kostnad för befarade kundförluster uppgår till 212 819 tkr (3 781 tkr) och årets kostnad konstaterade kundförluster uppgår till 540 tkr (224 tkr).

Årets befarade kundförluster avser främst fakturor från flygbolag. Årets konstaterade kundförluster kan även de härledas till flygbolag som gått i konkurs.

<b>Not 21 Fordringar hos andra myndigheter</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
Kundfordringar hos andra myndigheter	2 594	2 838
Fordran ingående mervärdesskatt	61 218	57 834
	<b>63 812</b>	<b>60 673</b>

<b>Not 22 Övriga fordringar</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
Uppbörd		
Uppbördsfordringar, avgifter	301 143	73 584
Osäkra uppborädsfordringar, avgifter	-215 068	-26 509
Uppbördsfordringar, trängselskatter	804 115	752 807
Osäkra uppborädsfordringar, trängselskatter	-451 707	-427 337
Uppbördsfordringar, fordonskatter	1 209 858	1 187 665
Osäkra uppborädsfordringar, fordonskatter	-346 748	-355 672
Uppbördsfordringar, vägavgifter	39 519	40 202
Osäkra uppborädsfordringar, vägavgifter	-4 119	-3 744
Uppbördsfordringar, saluvagnsavgifter	5 456	-
Osäkra uppborädsfordringar, saluvagnsavgifter	-813	-
Eurocontrol, fakturerade avgifter	28 795	27 060
Eurocontrol, avräkning	162 128	-27 060
Fordran GAS	445 821	142 030
Övrigt	24 212	-1 334
	<b>2 002 593</b>	<b>1 381 691</b>

Förändrade redovisningsprinciper har påverkat redovisningen av fordonskatt, vägavgift, saluvagnsskatt, avgifter för ursprungskontroll, avgifter inom området för tillsyn av yrkestrafik och andra avgifter inom uppborä. Effekterna av dessa förändringar beskrivs i 4.7.2 Förändrade redovisningsprinciper uppborädsverksamhet.

Eurocontrol, avräkning avser åren 2016–2020. Regleras genom avgiftssättning.

<b>Not 23 Periodavgränsningsposter</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
<b>Förutbetalda kostnader, drift</b>		
Medlemsavgifter	27 155	32 322
Hyror	18 573	11 865
Övrigt	22 627	20 820
	<b>68 356</b>	<b>65 007</b>
<b>Upplupna bidragsintäkter</b>		
Övrigt	407	53
	<b>407</b>	<b>53</b>
<b>Upplupna övriga intäkter</b>		
Drift		
Eurocontrol	3 681	18 126
Tjänsteförsäljning m.m.	20 495	14 989
Uppbörd		
Avgifter som ej disponeras	8 640	9 847
Trängselskatt	221 291	193 959
Transfereringar:		
Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	6 402	8 388
	<b>260 510</b>	<b>245 309</b>
Summa periodavgränsningsposter	<b>329 273</b>	<b>310 370</b>
<b>Not 24 Avräkning med statsverket</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
<b>Uppbörd</b>		
Ingående balans	45 778	38 434
Redovisat mot inkomsttitel	-19 753 109	-18 807 230
Uppbördsmedel som betalats till icke räntebärande flöde	19 586 158	18 814 575
Medel från räntekonto som tillförts inkomsttitel	-	-
Fordringar/Skulder avseende uppbörd	-121 173	45 778
<b>Anslag i icke räntebärande flöde</b>		
Ingående balans	-	-
Redovisat mot anslag	2 077 741	1 280 328
Medel hänförliga till transfereringar mm som betalats till icke räntebärande flöde	-2 077 741	-1 280 328
Fordringar/Skulder avseende anslag i icke räntebärande flöde	-	-
<b>Anslag i räntebärande flöde</b>		
Ingående balans	-50 058	-83 864
Redovisat mot anslag	2 320 465	2 379 619
Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-2 419 746	-2 392 679
Återbetalning av anslagsmedel	34 385	46 867
Skulder avseende anslag i räntebärande flöde	-114 954	-50 058

<b>Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto i Riksbanken</b>		
Ingående balans	7 196	6 568
Inbetalningar i icke räntebärande flöde	22 723 775	21 557 643
Utbetalningar i icke räntebärande flöde	-5 228 518	-4 022 769
Betalningar hänförliga till anslag och inkomsttitlar	-17 508 417	-17 534 247
<b>Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto i Riksbanken</b>	<b>-5 964</b>	<b>7 196</b>
<b>Saldo avräkning med statsverket</b>	<b>-242 091</b>	<b>2 916</b>

**Not 25 Myndighetskapital**

	Statskapital	Bal.kap. Avgiftsfin. verks.	Bal.kap. Uppdrags- fin. verks.	Bal.kap. Uppbörds- verks.	Kapital- förändring enl. RR	Summa
<b>Utgående balans 2019</b>	<b>525</b>	<b>28 666</b>	<b>19 728</b>	<b>1 425 705</b>	<b>-76 835</b>	<b>1 397 790</b>
Rättelse/ändr. princip						0
<b>A Ingående balans 2020</b>	<b>525</b>	<b>28 666</b>	<b>19 728</b>	<b>1 425 705</b>	<b>-76 835</b>	<b>1 397 790</b>
Föregående års kapitalförändring		-23 344	-15 666	-37 825	76 835	0
Invärderad konst	55					55
Årets kapitalförändring					-317 363	-317 363
<b>B Summa årets förändring</b>	<b>55</b>	<b>-23 344</b>	<b>-15 666</b>	<b>-37 825</b>	<b>-240 528</b>	<b>-317 308</b>
<b>C Utgående balans 2020</b>	<b>580</b>	<b>5 322</b>	<b>4 062</b>	<b>1 387 880</b>	<b>-317 363</b>	<b>1 080 482</b>

<b>Not 26 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
Ingående avsättning	840	756
Årets pensionskostnad	193	874
Årets pensionsutbetalningar	-704	-790
<b>Utgående avsättning</b>	<b>329</b>	<b>840</b>
Avser pensionsförpliktelser som Transportstyrelsen svarar för genom individuella överenskommelser om delpensioner och pensionsersättningar.		

<b>Not 27 Övriga avsättningar</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
Ingående avsättning	21 977	21 382
Årets avsättning	2 747	2 705
Årets upplösning	-3 455	-2 110
<b>Utgående avsättning</b>	<b>21 268</b>	<b>21 977</b>
Avser till sin helhet avsättningar till lokala omställningsmedel.		

<b>Not 28 Lån i Riksgäldskontoret</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
Ingående balans	280 614	309 181
Under året upptagna lån	101 713	59 057
Årets amorteringar	-79 204	-87 624
	<b>303 123</b>	<b>280 614</b>
<b>Beviljad låneram</b>	<b>307 500</b>	<b>410 000</b>



<b>Not 29 Räntekontokredit i Riksgäldskontoret</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
Beviljad kreditram	850 000	140 000
Utnyttjad kreditram	373 853	-
<b>Not 30 Övriga skulder</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
<i>Drift</i>		
Innehållen skatt för egen personal	22 300	21 677
Eurocontrol	127 693	88 359
Övrigt	12 194	9 738
<i>Uppbörd</i>		
Avgifter som ej disponeras		
- körkortsavgifter	6 018	20 192
- felparkeringsavgifter	51 042	58 511
- yrkestrafikavgifter	2 374	2 584
Skatter		
- trängselskatter	113 933	29 463
Oplacerade medel	6 500	4 548
	<b>342 054</b>	<b>235 072</b>

Inbetalda uppbördsmedel kommer att tillföras inkomsttitel alternativt betalas vidare under 2021.

Förändrade redovisningsprinciper har påverkat redovisningen av fordonskatt, vägavgift, saluvagnsskatt, avgifter för ursprungskontroll, avgifter inom området för tillsyn av yrkestrafik och andra avgifter inom uppbörd. Effekterna av dessa förändringar beskrivs i 4.7.2 Förändrade redovisningsprinciper uppbördsverksamhet.

<b>Not 31 Periodavgränsningsposter</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
<i>Upplupna kostnader</i>		
<i>Drift</i>		
Upplupna löneskulder inkl. sociala avgifter	9 286	13 561
Upplupna semesterlöner inkl. sociala avgifter	105 624	97 576
Utlägg och skattefria ersättningar	51	479
Köpta tjänster m.m.	36 820	26 916
Upplupna kostnader tjänster	0	5 044
<i>Transfereringar</i>		
Flygplatsers kostnader, Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	1 108	1 108
	<b>152 889</b>	<b>144 683</b>
<i>Oförbrukade bidrag</i>		
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	107	0
Övriga	2 958	5 404
	<b>3 065</b>	<b>5 404</b>
<i>Förutbetalda intäkter</i>		
<i>Uppbörd</i>		
Avgifter som ej disponeras	449	1 005
	<b>449</b>	<b>1 005</b>
Summa periodavgränsningsposter	<b>156 404</b>	<b>151 092</b>

Oförbrukade bidrag planeras att användas under 2021.

<b>Not 32 Finansieringsanalys, kostnader</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Kostnader enligt resultaträkningen	-2 605 751	-2 683 649
Justering:		
Årets förändringar av avsättningar	-1 220	678
Realisationsförluster	-	-
Årets avskrivningskostnader	72 740	84 817
	<b>-2 534 231</b>	<b>-2 598 153</b>
<b>Not 33 Finansieringsanalys, intäkter</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Summa medel som tillförts för finansiering av drift	2 590 642	2 678 559
Justering:		
Reavinst vid försäljning av anläggningstillgångar	-	-
	<b>2 590 642</b>	<b>2 678 559</b>
<b>Not 34 Kortfristiga fordringar, finansieringsanalys</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB	1 914 105	1 980 604
Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB	-2 505 585	-1 914 105
Justering årets förändring:		
Fordringar uppbörd, avgifter	39 001	6 910
Fordringar uppbörd, skatter	61 641	-46 716
Fordringar GAS	303 791	-8 662
Upplupna intäkter, skatter	27 332	8 891
Upplupna intäkter, avgifter som ej disponeras	-1 207	3 659
Upplupna intäkter, GAS	-1 986	8 388
Befarade kundförluster GAS	-24 231	-2 682
Förändring under året	<b>-187 138</b>	<b>36 288</b>
<b>Not 35 Kortfristiga skulder, finansieringsanalys</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Skulder m.m. och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB	-974 301	-1 032 800
Skulder m.m. och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB	1 471 147	974 301
Justering årets förändring:		0
Lån i Riksgäldskontoret	-22 509	28 567
Övriga skulder, uppbörd	-64 569	-15 964
Upplupna kostnader GAS, transfereringar	0	88 319
Förutbetalda intäkter, avgifter som ej disponeras	556	-311
	<b>410 325</b>	<b>42 111</b>
<b>Not 36 Kortfristiga fordringar och skulder, uppbörd</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Årets förändring:</b>		
Aviserade avgifter	-39 001	-6 910
Aviserade skatter	-61 641	46 716
Upplupna intäkter, avgifter som ej disponeras	1 207	-3 659
Upplupna intäkter, skatter	-27 332	-8 891
	<b>-126 767</b>	<b>27 256</b>
<b>Årets förändring:</b>		
Övriga skulder, uppbörd	64 569	15 964
Förutbetalda intäkter	-556	311
	<b>64 013</b>	<b>16 275</b>
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder, uppbörd	<b>-62 754</b>	<b>43 532</b>

<b>Not 37 Kortfristiga fordringar och skulder, transfereringar</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Årets förändring:		
Fordringar, GAS	-303 791	8 662
Upplupna intäkter, GAS	1 986	-8 388
Osäkra kundfordringar, GAS	24 231	2 682
	<b>-277 575</b>	<b>2 955</b>
Årets förändring:		
Upplupna kostnader, GAS	0	-88 319
	<b>0</b>	<b>-88 319</b>
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder, transfereringar	<b>-277 575</b>	<b>-85 364</b>



## Intern styrning och kontroll

## 5 Intern styrning och kontroll

Arbetet med intern styrning och kontroll syftar till att med rimlig säkerhet se till att myndigheten fullgör sina uppgifter, uppnår verksamhetens mål och bedrivs effektivt, enligt gällande rätt och andra förpliktelser, med en tillförlitlig och rättvisande redovisning och god hushållning med statens medel.

### 5.1 Pandemipåverkan

Transportstyrelsens verksamhet avseende tillstånd och regelgivning kunde i stort under år 2020 upprätthållas med bibehållen produktivitet och resultat trots den pågående pandemin. Många av myndighetens medarbetare har ställt om sitt arbete för att kunna arbeta på distans. Under hösten ökade antalet medarbetare som arbetade hemifrån när även kundtjänst hittade former för distansarbete. Det är ännu för tidigt att ge en komplett bild av hur distansarbetet påverkat tillsynsuppgifter. En minskad volym av tillsyn kan konstateras. Många planerade fysiska besök har fått göras via digitala kanaler och på vissa områden har vi fått senarelägga tillsynsinsatser.

### 5.2 Transportstyrelsens process för intern styrning och kontroll

Risken analysen utgör grunden för arbetet med intern styrning och kontroll. Transportstyrelsens process innebär att varje avdelning analyserar händelser och omständigheter för att identifiera risker. Riskerna värderas sedan utifrån myndighetens gemensamma modell och för de risker som bedömts vara höga beslutar verksamheten om åtgärder för att minska riskvärdet. Myndighetens ledningsgrupp gör också motsvarande analys av myndighetsövergripande risker.

Samtliga risker och åtgärder följs upp tertialvis i den ordinarie verksamhetsuppföljningen. Arbetet med intern styrning och kontroll följs också upp vid tertialvisa dialoger. Utöver denna uppföljning utvärderas även den interna styrningen och kontrollen ur ett helhetsperspektiv och processens ändamålsenlighet bedöms.

### 5.3 Intern miljö och riskhantering

Transportstyrelsens ledningssystem uttrycker på en övergripande nivå hur de olika komponenterna som utgör myndighetens interna miljö hänger ihop och samverkar. Förhållningssätt, ledarskap och medarbetarskap är centrala för den interna miljön, samtidigt som målstruktur och den styrande och

stödande verksamheten ska skapa goda förutsättningar för arbetet i myndighetens kärnverksamhet.

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

## 5.4 Förbättringsområden

### 5.4.1 Redovisning av uppbördsfordringar

Under 2018 startades ett nytt projekt för att ta fram en kundreskontra för uppbördsfordringar. Arbetet bedrivs i ett projekt benämnt USB (Uppbörd och Sidoordnad Bokföring), vilket kommer att säkerställa en förbättrad uppbördshantering och sidoordnad bokföring för skatter och avgifter inom vägtrafikområdet. Arbetet i projektet fortsatte under 2019, men tillgången till it-resurser inom skatte- och uppbördsområdet var otillräcklig och leveranser försköts därför framåt i tiden. Underlagets kvalitet har förbättrats kontinuerligt, parallellt med utarbetande av det nya systemet för USB. Inför arbetet med årsredovisningen för år 2020 har ytterligare kompensatoriska åtgärder vidtagits för att säkerställa en korrekt redovisning för flertalet av de olika skatter och avgifter som Transportstyrelsen hanterar.

Det råder fortfarande en stor konkurrens om utvecklarresurser inom området skatter och avgifter, eftersom ett flertal större regelförändringar behövt genomföras under 2020, samtidigt som det har varit svårt att tillse att resurser funnits tillgängliga bland annat med anledning av pandemin. Projektet USB aviserar därför att projektet är försenat och bedömningen är att tidpunkten för leverans av den första avgiften i det nya systemet kommer att förskjutas ett antal månader. Liksom tidigare år bedömer Transportstyrelsen att detta fortsatt är ett förbättringsområde.

### 5.4.2 Informationssäkerhet

Inom området gjordes ett antal förbättringar och förstärkningar under 2020. En omorganisation har genomförts med syfte att stärka det strategiska säkerhetsarbetet på myndigheten. Myndighetens krisledningsorganisation har förstärkts genom ett antal aktiviteter. En ny riktlinje för behörighetshantering har beslutats och under året gjordes flertalet utbildningsinsatser för att öka medvetenheten på säkerhetsområdet.

Under 2020 fortsatte Transportstyrelsen att genomföra ledningens genomgång avseende informationssäkerhet. Ledningens genomgång syftar till att myndighetsövergripande utvärdera och analysera resultatet av myndighetens informationssäkerhetsarbete samt att fatta beslut om eventuella förbättringar av ledningssystemet för informationssäkerhet (LIS). Ledningens genomgång är en del i att uppfylla kraven i förordning (2007:603) om intern styrning och kontroll (FISK) samt Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrift (2016:1) om statliga myndigheters informationssäkerhet. 2019 och 2020 års genomgång visar att myndigheten har förbättrat sig inom flera områden, men det finns liksom tidigare år behov av utveckling och förbättring.

#### 5.4.3 Kontinuitetsplanering

Transportstyrelsens beredskap för att upprätthålla verksamhet vid långvariga allvarliga störningar eller kriser behöver förbättras och i årsredovisningen för 2019 redovisades kontinuitetsförmåga som ett förbättringsområde. De kontinuitetsplaner som finns på myndigheten är inte fullt ut ändamålsenliga. Internrevisionens granskning av myndighetens kontinuitetshantering har också resulterat i ett antal rekommendationer där åtgärder planerats.

Samtliga avdelningar har med anledning av pandemin under 2020 behövt se över prioriteringen av arbetsuppgifter och kommer att behöva fortsätta att utveckla sina kontinuitetsplaner. En sammanställning på myndighetsövergripande nivå ska göras under 2021. Åtgärder för att komma till rätta med it-driftsmiljön och förstärka skyddet pågår. Förbättringar har redan gjorts i myndighetens datacenter kring lagring, nätverk och elförsörjning, men insatserna för att hantera övrig mjukvara kommer att pågå under hela 2021.

#### 5.4.4 Indrivning av skulder (felparkeringsavgifter och trängselskatt) för utländska fordon

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

Transportstyrelsen har påbörjat en utredning för att utröna vilka åtgärder som är möjliga för att skicka betalningspåminnelser, driva in skulder och öka antalet länder för fakturering och därför bedömer myndigheten att detta är ett förbättringsområde.



## Underskrifter



## 6 Underskrifter

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

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

Peter Norman  
*Ordförande*

Staffan Bengtsson

Jan Landahl

Anette Landén

Ingrid Udén Mogensen

Johan Trouvé

Jonas Bjelfvenstam  
*Generaldirektör*

Norrköping den 12 februari 2021.



**TRANSPORT  
STYRELSEN**

[transportstyrelsen.se](http://transportstyrelsen.se)  
telefon 0771-503 503