

Transportstyrelsens årsredovisning 2011



Transportstyrelsen

Årsredovisningen finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats
www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSG 2012-98
Månad År Februari 2012

Innehåll

1	GD HAR ORDET	5
2	OMVÄRLDSANALYS.....	7
3	TRANSPORTSTYRELSENS UPPDRAG OCH MÅL.....	10
3.1	Transportpolitiska mål och principer	10
3.1.1	Funktionsmål – Tillgänglighet.....	10
3.1.2	Hänsynsmål – Säkerhet, miljö och hälsa	11
3.1.3	De transportpolitiska principerna	11
3.2	Förvaltningspolitiska mål	12
3.3	Transportstyrelsens rådighet	12
4	FRAMTIDENS TRANSPORTSYSTEM	14
4.1	Ett konkurrenskraftigt och kostnadseffektivt transportsystem	14
4.2	Ett tillgängligt transportsystem.....	15
4.3	Ett säkert transportsystem	16
4.4	Ett miljöanpassat transportsystem.....	18
5	MEDBORGARE OCH NÄRINGS LIV	21
6	DEN INTERNATIONELLA ARENAN	23
6.1	Transportstyrelsens internationella strategi	23
6.2	Järnväg	23
6.3	Luffart.....	24
6.4	Sjöfart.....	25
6.5	Vägtrafik.....	26
7	REGELGIVNING.....	29
7.1	Trafikslagsövergripande aktiviteter	29
7.2	Järnväg	30
7.3	Luffart.....	32
7.4	Sjöfart.....	33
7.5	Vägtrafik.....	33
8	TILLSTÅNDSPRÖVNING.....	35
8.1	Trafikslagsövergripande aktiviteter	35
8.2	Järnväg	36
8.3	Luffart.....	38
8.4	Sjöfart.....	39
8.5	Vägtrafik.....	40
9	TILLSYN	41

9.1	Trafikslagsövergripande aktiviteter	41
9.2	Järnväg	42
9.3	Luffart.....	43
9.4	Sjöfart.....	44
9.5	Vägtrafik.....	46
10	REGISTERHÅLLNING	48
10.1	Trafikslagsövergripande aktiviteter	48
10.2	Järnväg 49	
10.3	Luffart 50	
10.4	Sjöfart 50	
10.5	Vägtrafik.....	50
11	EFFEKTIV ORGANISATION.....	54
12	MEDARBETARE OCH KOMPETENS	56
13	FINANSIELL REDOVISNING.....	60
13.1	Kapitalförändring.....	62
13.2	Ekonomisk översikt - redovisning av kostnader och intäkter per verksamhetsindelning	62
13.2.1	Redovisning av år 2011	62
13.2.2	Redovisning av år 2010.....	63
13.2.3	Redovisning av år 2009.....	63
13.3	Särredovisning av avgiftsbelagd verksamhet	64
13.3.1	Redovisning av år 2011.....	64
13.3.2	Redovisning av år 2010.....	64
13.3.3	Redovisning av år 2009.....	65
13.4	Sammanställning över väsentliga uppgifter	66
13.5	Resultaträkning	67
13.6	Balansräkning	68
13.7	Anslagsredovisning.....	69
13.8	Redovisning mot inkomsttitel	69
13.9	Finansieringsanalys	70
13.10	Tilläggsupplysningar och noter	71
13.10.1	Tilläggsupplysningar	71
13.10.2	Redovisningsprinciper	71
13.10.3	Värderingsprinciper	72
13.10.4	Styrelsen.....	73
13.10.5	Ledande befattningshavare	73
13.10.6	Sjukfrånvaro	74
13.10.7	Noter	75
13.11	Underskrift.....	81

1 GD har ordet

Transportstyrelsens verksamhet under 2011 har präglats av flera stora förändringar som ställt stora krav på medarbetare och chefer.

Vid årsskiftet 2010/2011 förändrades Transportstyrelsens finansiering. Från att vissa avdelningar tidigare finansierats helt med anslag och andra helt med avgifter har vi nu en enhetlig finansiering, där kostnaderna för tillsyn, tillstånd och registerhållning ska täckas med avgifter och kostnaderna för regelgivning med skatt. Vissa avdelningar satte tidigare själva sina avgifter, medan andra avdelningars avgifter sattes av regeringen. De avgifter som togs ut disponerades av myndigheten. I den nya modellen redovisas i stället avgiftsintäkterna på inkomsttitel och hela myndighetens verksamhet täcks av ett anslag. Vi är dock skyldiga att se till att de avgifter som tas in verkligen svarar mot kostnaderna för de verksamheter som bedrivs. Inom sjöfarten täcktes tidigare en betydande del av kostnaderna av farledsavgifter och inom luftfarten täcktes en stor del av kostnaderna av en avgift per passagerare. Båda dessa avgifter fasas nu ut och ersätts av direkta avgifter på de verksamheter som orsakar kostnaderna. Förändringarna ska ha genomförts fullt ut inom en 3-årsperiod.

Den nya finansieringsmodellen innebär en mycket stor förändring som påverkar hela Transportstyrelsen. Medarbetare som tidigare aldrig behövt ta betalt för sitt arbete måste nu börja göra det. Branscher som tidigare antingen helt sluppit betala, eller som bara betalat en mindre del av kostnaden, måste nu betala avgifter som ibland kan vara höga. Myndighetens ekonomistyrning har behövt förändras för att vi ska kunna hålla kontroll på att rätt avgifter tas ut och vi har fått bygga upp nya faktureringsystem.

Under året har effektiviseringsarbetet tagit fart på allvar. Den nya finansieringen är en viktig drivfjäder i detta arbete. När vi ska ta ut den fulla kostnaden får vi en ytterligare anledning att tänka efter om kostnaden står i proportion till nyttan, om kraven är rätt och om vi arbetar på rätt sätt. Inom vissa områden har vi kunnat se att en effektivisering är absolut nödvändig för att inte konsekvenserna ska bli allvarliga.

Transportstyrelsen får varje år en rad nya uppgifter. En viktig förklaring till det är att de internationella regelverken växer. Inom många områden växer också volymerna kontinuerligt – inte minst inom fordonsområdet. Vi står även inför "pucklar" i verksamheten som börjat påverka redan under 2011. Regeringen har varit tydlig med att Transportstyrelsen normalt sett inte kan räkna med utökade anslag, utan de ökade uppgifterna måste klaras genom omprioritering och effektivisering.

Under 2011 har vi gått igenom verksamheten och identifierat en rad möjligheter till effektivisering. Arbetet med att förverkliga dessa har inletts och vi följer kontinuerligt upp genomförandet.

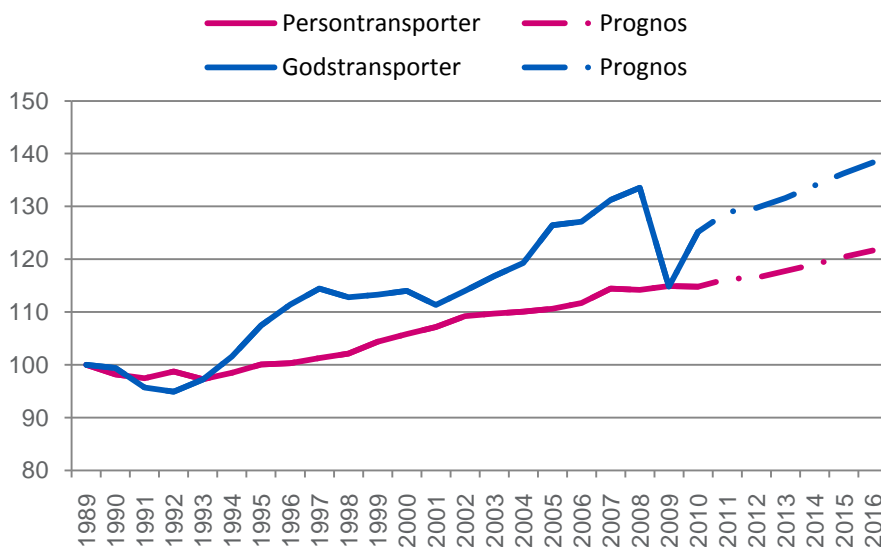
Under året har flera stora organisationsförändringar skett. I början av året slogs väg- och järnvägsverksamheten ihop till en ny avdelning där verksamheten för de två trafikslagen integrerats. I slutet av året bröts dessutom it-verksamheten ut ur det tidigare trafikregistret och slogs samman med myndighetens centrala it-avdelning. Den nya avdelningen ansvarar nu för all it inom myndigheten. Övriga delar av det tidigare trafikregistret delades upp i tre nya avdelningar: körkortsavdelningen, skatte- och avgiftsavdelningen samt transportregisteravdelningen. Skatte- och avgiftsavdelningen samt transportregisteravdelningen har ett ansvar som sträcker sig över hela myndighetens verksamhet, dvs. över alla trafikslag. Med de genomförda organisationsförändringarna har vi skapat nya möjligheter att arbeta trafikslagsövergripande, att tillvarata positiva effekter av samarbetet mellan trafikslagen och att lära av varandra. Förändringarna är också en förutsättning för myndighetens effektiviseringsarbete.

Vi kan blicka tillbaka på ett intensivt år. Trots de stora förändringarna har verksamheten kunnat genomföras utan allvarliga störningar och vi har kunnat leva upp till de krav som ställts. Förändringarna som genomförts skapar en god plattform för de kommande årens verksamhet. Året har inneburit att vi tagit ett betydande steg i riktning mot större helhetssyn och organisationsförändringarna bidrar till att perspektivet blir allt mer trafikslagsövergripande. Vi har kommit igång väl med effektiviseringsarbetet och det utrymme som skapas genom effektiviseringarna bidrar till att vi kan göra en kraftfull satsning på e-förvaltning för att ytterligare förenkla för medborgare och näringsliv.

Staffan Widlert

2 Omvärldsanalys

De viktigaste faktorerna som påverkar efterfrågan på transporter i Sverige är den ekonomiska utvecklingen, globaliseringen, den internationella handeln, industriproduktionens utformning och hushållens ekonomi. Efterfrågan på transporter är konjunkturkänslig, vilket skapar ett samband mellan utvecklingen av bruttonationalprodukten (BNP) och utvecklingen av efterfrågan på transporter. Ökad världshandel och ett ökat internationellt resande driver upp efterfrågan på gods- och persontransporter, se figur 1.



Figur 1. Historik och prognos över transportutvecklingen, person- och godstrafik. Indexerade tidsserier där 1989 är basår.

Källa: Trafikanalys. Transportstyrelsens bearbetning.

Definitioner i figur 1:

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

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

Den internationella återhämtningen från lågkonjunkturen 2008–2009 stannade av under 2011. Den svenska ekonomin, som är starkt omvärldsberoende, har dragits med i den internationella finansiella turbulensen med dämpad tillväxt som följd. Under senare delen av 2012 beräknas återhämtningen i Sverige komma igång igen, men arbetslösheten bedöms nå sin topp först 2013, eftersom finanspolitiken är expansiv och hushållen vågar konsumera mer än tidigare. Den underliggande trenden med ökad efterfrågan på

transporter antas fortsätta, trots rådande finanskris. Osäkerheten om den framtida utvecklingen är emellertid ovanligt stor.¹

Konkurrenspolitiken fortsätter att utgöra en central faktor för utvecklingen av transportmarknaden, både i Sverige och inom EU. Kommissionen har i sin vitbok pekat på vikten av att medlemsstaterna arbetar mot att utveckla ett konkurrenskraftigt transportsystem, vilket även stöds av regeringen. I Sverige har stora delar av transportmarknaderna redan omreglerats, och den politiska viljan är i dagsläget främst att förvalta och utvärdera de nyöppnade marknaderna. Häri ligger att bedöma hur nya driftsformer och affärsmodeller inverkar på transportmarknaderna. Konkurrensutsättningen inom transportmarknaderna bedöms även fortsättningsvis ske olika snabbt inom trafikslagen.

Det kommer även att ske förändringar i det statliga finansieringsåtagandet. I åtgärdsplaneringen från 2009 föreslås att vissa broar och tunnlars ska finansieras med tullar och privat medfinansiering. Den trenden kommer med all sannolikhet att bli allt viktigare i planering och uppförande av ny infrastruktur.

Det europeiska harmoniseringsarbetet inom transportområdet kommer att fortsätta framöver, enligt kommissionens vitbok. Fler reglerings- och certifieringsfrågor kommer att flyttas från nationell till internationell nivå. En ökad samordning mellan medlemsländerna inom EU är att vänta kring frågor som säkerhet och kapacitet i transportnäten. På samma sätt förbereds en sammankoppling mellan Europas östra och västra del. I övrigt kommer den internationella utvecklingen att präglas av en fortsatt ekonomisk och kulturell globalisering.

Järnvägsmarknaden

Järnvägssektorn står inför flera utmaningar, exempelvis bristande effektivitet vid gränsöverskridande trafik på grund av tekniskskillnader och varierad utveckling av järnvägsmarknaden i EU-länderna. I Sverige är avregleringen av järnvägsmarknaden för person- och godstrafik genomförd och marknadsövervakningsfrågorna inom järnvägsområdet kommer att få en allt mer framskjuten roll under kommande år. Det behövs en ordentlig genomgång och analys av hela den svenska järnvägssektorn i syfte att identifiera de delar där det finns anledning att utveckla existerande regelverk för att uppnå regeringens mål med avregleringen.

Lufftarmarknaden

Den nya luftfartslagen har öppnat för att den som driver en svensk flygplats kan upphandla drift av lokal flygtrafiktjänst vid svenska flygplatser. Sedan

¹ Konjunkturinstitutet, Konjunkturläget december 2011.

lagen trädde i kraft har ytterligare en leverantör av flygtrafiktjänst trätt in på marknaden och fler väntas. Transportstyrelsen har uppmärksammat Näringsdepartementet och kommissionen på att regelverket för flygtrafiktjänst kan innehålla hinder för konkurrensen.

Civil luftfart bedrivs enligt ett stort antal internationella standarder. Baserat på dessa pågår ett omfattande arbete inom EU med att harmonisera reglerna på flygsäkerhetsområdet och standardisera medlemsländernas tillämpning av regelverket. Inom området miljö är det främst handel med utsläppsätter inom flyget som är aktuell, och vid sidan om det är satsningarna på alternativa bränslen som biobränsle troligtvis de åtgärder som anses vara mest betydelsefulla när det handlar om att minska flygets klimatpåverkan på medellång sikt.

Sjöfartsmarknaden

För svenska rederier med exponering mot passagerarmarknaden har den ekonomiska avmattningen inte slagit igenom fullt ut. För rederier med exponering gentemot godstransportmarknaden har avmattningen däremot inneburit en nedgång i stort sett för samtliga segment och i vissa segment en djup nedgång. Det råder en trendmässig utflaggning av svenska fartyg framförallt till andra europeiska register, till exempel det danska. Allt färre fartyg byggs också för svensk flagg.

Inom miljöområdet har under senare år ett flertal beslut fattats som på sikt kommer att minska sektorns negativa påverkan på miljön, särskild uppmärksamhet har beslutet att införa ett svavelkontrollområde i Östersjön och Nordsjön fått.

Vägtrafikmarknaden

Vägtrafiksektorn expanderar för närvarande kraftigt på global nivå. Därmed bestäms innehållet i reglering och standardisering alltmer på global nivå och i mindre grad på EU-nivå och nationell nivå.

EU arbetar aktivt med att öka transportsystemets effektivitet, vilket bland annat inkluderar att minska systemets skadliga påverkan på miljön. De närmaste åren fokuserar EU på att utveckla transportkorridorer samt trafiken i tätort. Ett tydligt syfte är att med ekonomiska styrmedel förmå resenärerna att välja det effektivaste trafikslaget. Ny teknik i form av nya drivlinor, energibärare, drivmedel och it-teknik kommer att förändra bilindustrins, energiföretagens, trafikmiljöns, förarens samt myndigheternas ansvar och roller de närmaste åren. Ett viktigt område är även uppföljningen av omregleringen av fordonsbesiktningen.

3 Transportstyrelsens uppdrag och mål

Transportstyrelsens huvuduppgift är att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsen ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås och har som expertmyndighet även en viktig roll i att bidra till att dessa mål vidareutvecklas. I detta kapitel presenteras de transportpolitiska och förvaltningspolitiska mål som Transportstyrelsen har att verka för. Avslutningsvis diskuteras myndighetens rådighet och strategiska målarbete som utgör Transportstyrelsens tolkning av regeringens uppdrag.

3.1 Transportpolitiska mål och principer

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Till det övergripande målet hör ett funktionsmål för tillgänglighet samt ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa.

3.1.1 Funktionsmål – Tillgänglighet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet och bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Till funktions- och hänsynsmålen hör ett antal preciseringar och etappmål, där etappmålen är de mål där ett årtal anges. Regeringens preciseringar och etappmål kan ses som resultatmål för myndighetens verksamhet. För funktionsmålet anges följande preciseringar:

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner och mellan Sverige och andra länder.
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

3.1.2 Hänsynsmål – Säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö- kvalitetsmålen och ökad hälsa uppnås.

För hänsynsmålet anges följande preciseringar:

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet minskar fortlöpande.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

3.1.3 De transportpolitiska principerna

Flera myndigheter arbetar tillsammans för att nå de transportpolitiska målen. De transportpolitiska principerna anger vad som ska känneteckna utformningen av transportpolitiken. Hänsyn till dessa principer måste tas vid val av medel för att nå de transportpolitiska målen. Detta för att kunna av- göra till exempel hur avvägningar mellan målens olika delar ska gå till.

De transportpolitiska principerna är i sammandrag:

- Kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur transporten ska utföras.
- Beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former.
- Samverkan inom och mellan trafikslag ska främjas.
- Konkurrens mellan olika trafikutövare och transportalternativ ska främjas.
- Trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.

3.2 Förvaltningspolitiska mål

Transportstyrelsen ska även verka i enlighet med de förvaltningspolitiska målen. Med förvaltningspolitik avses idéer och åtgärder riktade mot hela den offentliga sektorns organisation och arbetssätt.

Förvaltningspolitikens mål är att uppnå en innovativ och samverkande statsförvaltning som är rättssäker och effektiv, har en väl utvecklad kvalitet, service och tillgänglighet och som därigenom bidrar till Sveriges utveckling och ett effektivt EU-arbete. Målet är en vidareutveckling av en tidigare målformulering. I den nya formuleringen har medborgarperspektivet förtydligats genom begreppen kvalitet, service och tillgänglighet. En referens till EU har också införts.

Från politiskt håll ställs tydligare krav på ökad effektivitet genom större fokus på kärnverksamheten och ökad samordning av stödfunktioner inom och mellan myndigheter. E-förvaltning ska medföra bättre service och effektivare förvaltning till nytta för medborgare och näringsliv. Arbetet med att stärka värdegrund och etik i statsförvaltningen har också stor betydelse inom förvaltningspolitiken.

3.3 Transportstyrelsens rådighet

Uppgiften att verka för att de transportpolitiska målen uppnås ingår i instruktionerna för samtliga myndigheter på transportområdet. De flesta transportpolitiska preciseringar och etappmål förutsätter insatser från flera av myndigheterna, och det är inte självklart hur stor del av måluppfyllelsen som ska åstadkommas med hjälp av åtgärder från respektive myndighet. Transportstyrelsen måste alltid klargöra om det finns ett reellt problem när nya föreskrifter övervägs eller när befintliga ses över. Frågan är vidare om föreskrifter är rätt medel för att lösa problemet. Myndigheten måste också alltid klargöra de kostnader och andra negativa effekter som regleringen medför och ställa dessa mot den nytta föreskriften kan förväntas medföra. Enbart om nyttan överväger kostnaderna ska vi gå vidare med regleringen. Dessutom måste man ställa frågan om regleringen sker i enlighet med de transportpolitiska principerna. Myndigheten måste således ha kompetens att analysera om föreskrifter, tillstånd och tillsyn är de mest effektiva åtgärderna. En annan slutsats är att Transportstyrelsen måste samarbeta med de andra myndigheterna inom området för att klargöra vilka åtgärder respektive myndighet behöver genomföra.

Transportstyrelsens uppgift är att styra mot det övergripande transportpolitiska målet genom att beakta funktions- och hänsynsmålen. Målen och preciseringarna, med beaktande av de transportpolitiska principerna och de förvaltningspolitiska målen, är utgångspunkter för myndighetens strategiska arbete. För att göra regeringens övergripande mål tydligare och begripligare

för Transportstyrelsens verksamhet har målen brutits ner och kompletterats med en egen långsiktig målbild tillsammans med konkreta mål och uppdrag, som är direkt kopplade mot hur verksamheten ska bidra till att uppfylla regeringens mål.

Följande målområden har formulerats:

- Framtidens transportsystem
- Medborgare och näringsliv
- Den internationella arenan
- Regelgivning
- Tillståndsprovning
- Tillsyn
- Registerhållning
- Effektiv organisation
- Medarbetare och kompetens

Målen svarar mot såväl transportpolitiska som förvaltningspolitiska mål. I resultatredovisningen är dessa målområden utgångspunkter för rapporteringen. Målformuleringarna för varje område presenteras i inledningen av efterföljande kapitel.

4 Framtidens transportsystem

Transportstyrelsens uppgift är att bidra till att genomföra regeringens transportpolitik genom att uppfylla de transportpolitiska målen med hela resan i fokus. Transporter ska vara tillgängliga för alla och de transportpolitiska målen (funktionsmålen och hänsynsmålen) ska balanseras mot varandra. På transportmarknaden tillåts medborgare och näringsliv i största möjliga utsträckning göra sina egna val, och varje reglering värderar förutsättningen för ett effektivt transportsystem. Transportstyrelsen ska ha ett etablerat samarbete med transportsektorns forskningsfinansiärer, vilket skapar förutsättningar för långsiktig forskning kring myndighetens ansvarsområden. En hög säkerhetskultur ska råda i hela transportsystemet. Ett steg på vägen för att nå målet är att myndigheten har klarlagt sin roll för att uppnå samtliga transportpolitiska mål.

Arbetet med att verka för ett tillgängligt, säkert, miljö- och hälsoanpassat transportsystem genomsyrar samtliga av myndighetens processer. I föreliggande kapitel presenteras ett urval av aktiviteter som svarar mot målområdet Framtidens transporter. Prestationer inom processerna återfinns i efterföljande kapitel 7–10.

4.1 Ett konkurrenskraftigt och kostnadseffektivt transportsystem

Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I ett effektivare transportsystem utnyttjas resurserna rationellt och kostnadseffektivt.

Transportstyrelsen utövar marknadstillsyn och marknadsövervakning på ett stort antal marknader som karakteriseras av mycket olika förutsättningar. Behoven av åtgärder och myndighetens mandat skiljer sig åt på marknaderna. Transportstyrelsen har under året genomfört en kartläggning av vilka uppdrag och verksamheter myndigheten har inom marknadsområdet. Kartläggningen har bland annat visat att myndigheten inte har tillräckliga mandat för att effektivt kunna fullgöra sitt uppdrag, men den visar också på behovet av att samordna myndighetens marknadsövervakning. En sådan samordning kommer att genomföras under 2012.

Under året har Transportstyrelsen publicerat en rapport om besiktningsföretagens förutsättningar och konkurrensmiljö (TSV 2012-383). Se utförligare redogörelse under avsnitt 9.5.

I syfte att säkerställa att varje reglering värderar förutsättningen för ett effektivt transportsystem har Transportstyrelsen inlett ett arbete med att ta

fram beräkningshandledning för konsekvensbedömningar, som ett stöd vid regelutvecklingsarbetet. Detta arbete presenteras under avsnitt 7.1.

Transportstyrelsen har i en ökande omfattning deltagit i olika sammanhang som rör forskningen på transportområdet. Under 2011 har Transportstyrelsen påbörjat arbetet med att ta fram en strategi avseende myndighetens forskningsbehov, inklusive en kartläggning av de nätverk och forskningsprojekt som Transportstyrelsen medverkar i. Slutrapportering sker i december 2012. Syftet med detta ökade engagemang på forskningsområdet är att lyfta fram och på sikt stärka det perspektiv som Transportstyrelsen representerar och som utgår från myndighetens uppdrag. På detta sätt bidrar myndigheten till att perspektivet återspeglar sig i forskningsfinansieringen och därmed genomförda forskningsinsatser på transportområdet.

4.2 Ett tillgängligt transportsystem

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 bland annat utformas så att det är användbart för personer med funktionshinder och så att barns säkerhet och rörelsefrihet ökar. Det ska även svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Transportstyrelsen har tillsammans med Trafikverket och Sjöfartsverket lämnat förslag till tre handikappolitiska delmål för transportområdet som senare inarbetats i regeringens strategi för genomförandet av funktionshinderpolitiken 2011–2016. Myndigheten har också tillsammans med andra utpekade myndigheter i EU deltagit i kommissionens utvecklingsarbete gällande riktlinjer för tolkning av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet. Myndigheten har även deltagit i European Civil Aviation Conference, ECAC²:s, arbetsgrupp för funktionshinderfrågor där råd och riktlinjer för förordningen 1107/2006 utvecklas och publiceras i ECAC:s dokument 30. Delar ur ECAC:s dokument 30 har under året översatts till svenska och publicerats i en broschyr och på Transportstyrelsens webbplats. En omarbetning av flygreseinformation till personer med funktionsnedsättning har påbörjats och delar av innehållet på webbplatsen har översatts till formatet lättläst. I fråga om ansvaret för funktionshindrade ombord på fartyg (sjöfart) har ansvaret för normering överfört från Sjöfartsverket till Transportstyrelsen per den 1 januari 2012.

² ECAC: European Civil Aviation Conference. Samrådsorgan för europeiska luftfartsmyndigheter med målsättningen att gynna utvecklingen av ett säkert, effektivt och uthålligt europeiskt flygtransportsystem.

Transportstyrelsen har vidare tillsammans med Konsumentverket deltagit i kommissionens samarbetsforum för tillsynsmyndigheter avseende Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer. Därutöver deltar myndigheten i den pågående översynen av kommissionens beslut om tekniska specifikationer för driftskompatibiliteten avseende funktionshindrade i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg. Detta beslut är infört i svensk rätt genom Järnvägstyrelsens föreskrifter (2008:5) om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet vad gäller tillgänglighet för funktionshindrade. I arbetet med översynen av reglerna samarbetar myndigheten med Boverket och Trafikverket.

Transportstyrelsen har under det gångna året inlett arbetet med att ta fram en handlingsplan för hur myndigheten kan bidra till ökad jämställdhet inom transportsystemet. I ett första skede har arbetet handlat om att kartlägga hur och i vilken omfattning Transportstyrelsen arbetat med jämställdhetsfrågor under år 2011. Det fortsatta arbetet har fokus på hur Transportstyrelsen kan bidra till ökad jämställdhet inom sitt ansvarsområde.

4.3 Ett säkert transportsystem

Ett säkert transportsystem innebär att systemet ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor inom de olika trafikslagen ska fortsatt minska.

Under 2011 har Transportstyrelsen påbörjat framtagningen av en handlingsplan för att nå hänsynsmålets precisering om halverat antal omkomna och en fjärdedel färre allvarligt skadade inom vägtransportområdet mellan 2007 och 2020. Ett syfte med uppdraget är att identifiera ett antal viktiga trafiksäkerhetsrelaterade tillstånd i vägtransportssystemet, där Transportstyrelsens myndighetsutövning kan bidra till att dessa uppnås. Ett annat syfte är att fastställa en systematik för att kontinuerligt identifiera sådana tillstånd och säkerställa att Transportstyrelsen beaktar dem i sitt arbete.

Inom yrkessjöfarten har 2011 varit ett tungt år med 3 (0) omkomna och 14 (18) allvarligt skadade (hittills statistikförda). Av dessa inträffade två (en av varje kategori) på utländska fartyg. Någon ökning av antalet olyckor i Östersjöregionen eller i Sverige går dock inte att notera, trots en sådan ökning globalt. Siffrorna inom parentes är för 2010.

Under 2011 har Transportstyrelsen uppdrag att undersöka olyckor inom yrkessjöfarten övertagits av Statens haverikommission. Det innebär att av hittills 15 eller 16 genomförda olycksutredningar årligen kommer enbart

omkring en tredjedel att genomföras. För att undvika att minskningen leder till en försämring av sjösäkerheten har Transportstyrelsen för avsikt att, som komplement till Haverikommissionens olycksutredningar, övergå till att analysera företeelser eller serier av händelser i strävan att söka förbättringsförslag i framför allt den egna myndighetens sätt att genomföra sitt uppdrag.

För båtlivssidan har 2011 inneburit att antalet omkomna har ökat till 41 (29) stycken, vilket kan jämföras med senaste årens genomsnitt på 38. Transportstyrelsen har utrett ett flertal av dessa. Det finns ett stort behov av detaljerad information om båtlivsolyckor, som kan utgöra ett beslutsunderlag för Transportstyrelsens fortsatta säkerhetsarbete. Under året har ett strategiarbete inletts genom Sjösäkerhetsrådet med konkreta förslag på hur detta arbete ska bli framgångsrikt i enlighet med de transportpolitiska målen. Behovet av tydligare mandat för myndigheten har identifierats, ett behov som även delas med yrkessjöfarten.

Efter flera av år av oförändrade olyckstal utgör 2011 ett mörkt år även inom järnvägstransportområdet. För första gången på många år omkom en passagerare i en kollision. Flera passagerare skadades allvarligt i samma olycka. Under året har det även förekommit olyckor där anställda omkommit efter att ha blivit påkörda vid arbete i spårmiljö.

Transportstyrelsen har till följd av olyckorna lagt stor kraft vid att genom tillsynsaktiviteter kontrollera verksamhetsutövarnas rutiner för spårarbete och vilka åtgärder som görs för att de inte ska upprepas. Under våren lade Transportstyrelsen ett föreläggande på Trafikverket.

Antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minskar däremot fortlöpande. Den största minskningen av antalet haverier finns inom privatflyget, där antalet under de senaste åren halverats jämfört med det genomsnittliga utfallet under 1990-talet. Säkerhetsutvecklingen för den kommersiella luftfarten är stabil och trenden är positiv. Inga allvarliga haverier har rapporterats under 2011.

Ett trafikslagsövergripande kompetenscentrum för HF/MTO (Human Factors samt Människa, Teknik, Organisation) har etablerats under året. HF/MTO handlar om hur människan – med sina förutsättningar och begränsningar – samspelar med omgivningen på ett sätt som till exempel leder till förbättrad säkerhet och miljö. Kompetenscentrumet innebär en ökad prioritet för detta område i Transportstyrelsens verksamhet. Arbetet har under året fokuserats på att fastställa en för myndigheten gemensam övergripande definition och beskrivning av HF/MTO samt att sprida kunskap om ämnet internt via intranätet och i utbildning för tillsynspersonal.

Utgångspunkten har varit en tidigare gjord kartläggning som visar att arbetet med HF/MTO varierar mellan trafikslagen.

Under året har två utvecklingsuppdrag påbörjats. Det ena ska säkerställa att hänsyn tas till HF/MTO i de konsekvensutredningar myndigheten gör i sin regelgivning. Det andra innebär att man identifierar positiva effekter av samverkan mellan de olika trafikslagens arbete med säkerhetskultur. En väl utvecklad säkerhetskultur är en viktig förutsättning när företagen ska värdera olika mål (såsom ekonomi, säkerhet och miljö) mot varandra i sina kort- och långsiktiga beslut. Båda uppdragen syftar till att på sikt förbättra säkerheten i transportsystemet genom effektivare regelgivning och tillsyn.

4.4 Ett miljöanpassat transportsystem

Transportsektorn ska bidra till att miljö kvalitetsmålet om begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila drivmedel. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Transportsektorn ska även bidra till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa.

Transportstyrelsens miljöarbete är huvudsakligen inriktat på att minska klimatpåverkan, föroreningen av luft, mark och vatten samt buller. På sjöfartsområdet arbetar man även med att förhindra spridning av främmande arter. En stor del av arbetet genomförs på internationell nivå inom bland annat International Maritime Organisation (IMO), Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) och Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa (UNECE) samt på EU-nivå. Detta arbete behandlar framförallt regelutveckling, men även till exempel framtagande av handlingsplaner samt utveckling av ekonomiska styrmedel, se kap 6. På nationell nivå sker miljöarbetet via regelutveckling och tillsyn, samt via projekt för att minska transportsektorns utsläpp av avgaser och buller. Arbetet på nationell nivå sker delvis i samarbete med andra myndigheter, såsom Trafikverket och Naturvårdsverket.

Under 2011 har en handlingsplan som beskriver hur Transportstyrelsen ska bidra till att uppfylla miljö kvalitetsmålen tagits fram. De åtgärder som presenteras i handlingsplanen är inriktade på de områden där Naturvårdsverket i sin uppföljning av miljö kvalitetsmålen 2011 pekat på att ytterligare åtgärder behövs inom transportsektorn för att målen ska kunna nås. Sammanlagt 58 olika åtgärder anges i handlingsplanen, varav 25 helt eller delvis bidrar till att nå målet Begränsad klimatpåverkan. Handlingsplanen kommer att följas upp och uppdateras årligen.

Under 2011 har Transportstyrelsen också deltagit i Naturvårdsverkets fördjupade utvärdering av miljö kvalitetsmålen. Arbetet har främst bestått i att

- delta i en samverkansgrupp för myndigheter med ansvar i miljömålssystemet
- medverka i en intervju om synergier och problem i miljömålssystemet
- bidra med underlag till en kartläggning av styrmedel för de vattenrelaterade miljö kvalitetsmålen
- ge synpunkter på Naturvårdsverkets utökade årliga redovisning av miljö kvalitetsmålen (rapport 6420).

Transportstyrelsen har ett löpande samarbete med Naturvårdsverket om flygbolagens deltagande i EU:s system för handel med utsläppsrätter för koldioxid. Samarbetet 2011 gällde bland annat information till flygoperatörerna om deras förpliktelser, tilldelning av utsläppsrätter, regler om övervakning av utsläpp och utsläppsrapportering på EU-nivå samt europeiskt samarbete om efterlevnad och tillsyn. Mer om myndighetens arbete på detta område återfinns under avsnitt 6.3.

Transportstyrelsen har tillsammans med Trafikverket och Energimyndigheten tagit fram ett förslag till utformning av reglering för en supermiljöbilspremie med hänsyn tagen till trafiksäkerhet, koldioxid, energieffektivitet och buller.

Transportstyrelsen har ett internt miljö nätverk som består av myndighetens miljöhandläggare från olika avdelningar. Syftet med nätverket är att utveckla kompetensen hos deltagarna, att tillvarata möjligheter till samverkan över avdelningsgränser och att effektivisera miljöarbetet. Nätverket har bland annat tagit initiativ till interna och externa föreläsningar om samhälls-ekonomiska konsekvensanalyser. Under året har arbetsgrupper tillsatts med uppgift att se över hur miljö aspekter omhändertas i föreskriftsprocessen och att ta fram en ny gemensam struktur för avdelningsvis miljö information på externwebben.

Transportstyrelsen deltar i ”European Advanced Biofuels Flight path 2020”, som är ett projekt som drivs genom kommissionen, (DG ENERGY). Projektet påbörjades i mitten av 2011 och målsättningen är att flyget i Europa år 2020 använder två miljoner ton hållbart biobränsle som blandas in i traditionell fossilbaserad flygfotogen. Frågor som drivs i projektet är bland annat produktionsmetoder, certifiering och säkerhet, hållbarhetsanalyser samt distribution.

I april deltog Transportstyrelsen i gemensamma miljö dagar för trafikmyndigheterna (Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Trafikanalys). Under dessa dagar tog man fram förslag till fortsatt samarbete mellan myndigheterna på områden såsom uppföljning av de transportpolitiska målen, utnyttjande av varandras kompetenser, hälsofrågor och fordons gasförsörjning.

Sedan år 2009 har Transportstyrelsen, via standardiseringsorganet SIS, deltagit i framtagandet av en gemensam europeisk standard för beräkning av växthusgasutsläpp från transporter. Arbetet har fortsatt under 2011, och en färdig standard beräknas kunna publiceras under 2012.

5 Medborgare och näringsliv

Medborgare och näringsliv har rätt att förvänta sig att Transportstyrelsen är engagerad, begriplig och pålitlig i sin myndighetsutövning. Myndigheten ska vara tillgänglig och ha ett tydligt medborgar- och näringslivsperspektiv. Det innebär bland annat att Transportstyrelsens myndighetsutövning är utformad så att medborgare och näringsliv lättare kan leva upp till myndighetens krav. De produkter och tjänster som myndigheten erbjuder ska vara utformade efter medborgarnas och näringslivets behov. En viktig del i att nå detta mål är att utveckla Transportstyrelsens e-förvaltning. Myndighetens e-tjänster ska vara tillgängliga när de efterfrågas som mest och utvecklas i aktiv samverkan med samhällets aktörer.

En viktig förutsättning för att myndigheten ska uppfattas som tydlig i sin myndighetsutövning är att regelverket är tillgängligt och överskådligt. Under 2011 har arbetet med att förbättra webbpresentationen av Transportstyrelsens författningssamling gått in i sin slutfas. Från och med mars 2012 kommer webbplatsen bland annat att innehålla en förbättrad sökfunktion över författningssamlingen.

Myndighetens regelverk behöver inte bara vara tillgängligt – det ska även vara innehållsmässigt relevant och begripligt. Därför har myndigheten under året påbörjat en granskning av regelverket med en femtedel per år till och med år 2015. Än så länge är det för tidigt att dra några slutsatser av vad genomgången kommer att resultera i för praktiska förändringar. Myndigheten väntar sig dock att förenklingar kommer att kunna identifieras och genomföras.

Svenskt Kvalitetsindex (SKI) mäter olika aspekter av kundnöjdhet och förtroende för olika myndigheter. Indexet för kundnöjdhet, det centrala måttet i Svenskt Kvalitetsindex, kan anta värden mellan 0 och 100. Ju högre värde, desto bättre anser kunderna att produkterna och leverantörerna uppfyller konsumenternas krav och förväntningar. Transportstyrelsens index höjdes från 2010 års cirka 63 procent till 68,1 procent. Därmed blev Transportstyrelsen den myndighet som utvecklades mest i jämförelse med 2010. Vid undersökningen ingick Transportstyrelsens samtliga verksamheter, från att tidigare endast ha gällt vägområdet.

Transportstyrelsen strävar efter en rättsäker och effektiv handläggning av alla våra olika ärendetyper. Inom körkortsområdet är det tydligt att myndigheten inledningsvis inte klarade av att leva upp till medborgarnas förväntningar. Under hösten 2010 riktade JO kritik mot Transportstyrelsen för långa handläggningstider och svårigheter för medborgare att komma i kontakt med myndigheten via telefon och e-post. En viss kritik mot körkorts-

verksamheten framfördes även i oktober 2011. Problemen inom körkortsområdet har föranlett en rad åtgärder. Målsättningen är att ärenden där utfallet är givet enligt etablerad praxis ska kunna hanteras på 2–3 dagar och att ärenden som kräver särskilda överväganden ska vara hanterade inom 14 dagar efter det att de är kompletta. Därför har arbetsmetoderna granskats för att kunna förbättras och effektiviseras. Personalgruppen har utökats genom nyanställningar, vilket medfört snabbare handläggning och förbättrad tillgänglighet. En jämförelse av genomströmningstiden av tillståndsärenden på yrkestrafikområdet under perioden september och oktober visar att myndigheten hanterade 79 procent av ärendena inom 5 dagar. Det är en förbättring med 6 procentenheter jämfört med samma period föregående år. Automatiseringen av ärendehantering har fortskridit och kommer under 2012 att utökas med fler funktioner, samtidigt som systemet förbättrats genom ny funktionalitet och tekniska åtgärder för att stabilisera driften. För att förenkla ansöknings- och anmälningsprocesserna har ett antal nya e-tjänster utvecklats under året.

TNS SIFO har på uppdrag av Transportstyrelsen intervjuat 877 personer som har fått svara på frågor om bland annat tillgänglighet, bemötande vid personlig kontakt och ansökningsförfarandet. Undersökningen visar att medborgarna i stort sett är lika nöjda som de var innan Transportstyrelsen tog över körkortsverksamheten. Av de tillfrågade uppgav 71 procent att de är ganska eller mycket nöjda med hur snabbt de fick sitt beslut jämfört med 45 procent föregående år.

6 Den internationella arenan

Transportstyrelsens myndighetsutövning styrs till stor del av tvingande internationella krav. För det internationella arbetet fordras en strategi som redovisar de områden och frågor som ska prioriteras. Transportstyrelsens internationella strategi, som är under utarbetande för styrelsens beslut i början av 2012, är ett förtydligande av regeringens politik och Transportstyrelsens övergripande strategi. Målet är att Transportstyrelsens arbete i internationella fora ska vara väletablerat och bidra till ett högt genomslag för svenska ståndpunkter. Det förutsätter att myndigheten finns representerad i relevanta internationella organisationer inom varje trafikslag.

6.1 Transportstyrelsens internationella strategi

Internationellt arbete bedrivs inom många olika arenor, bland annat EU. De frågor som är aktuella hanteras dock i huvudsak inom myndigheten i respektive trafikslag, eftersom det som regel är så frågorna sorteras i internationella organ. Frågor som samtliga trafikslag har att beakta i det internationella arbetet är till exempel frågan om regelförenkling och människan i transportsystemet.

Eftersom Transportstyrelsen i det internationella arbetet representerar Sverige, är det av stor vikt att beredningsrutiner och samarbetet med Näringsdepartementet fungerar väl. Under året har samarbetet med departementet utvecklats och fokus har legat på att skapa gemensamma arbetssätt och tydliga rutiner för dem som deltar i det internationella arbetet.

6.2 Järnväg

Transportstyrelsen har under året deltagit i EU-arbetet med att öka effektiviteten i transporter på järnväg. Effektiviteten ska stärkas genom bland annat förbättrad driftskompatibilitet och miljöprestanda. Utvecklingen av förslag till nya och reviderade rättsakter om driftskompatibilitet och säkerhet sker i de arbetsgrupper som Europeiska järnvägsbyrån (ERA) organiserar och driver baserat på mandat från EU-kommissionen.

Ett viktigt forum i beslut om EU:s rättsakter är Kommittén för driftskompatibilitet och säkerhet (RISC). Bland de frågor som under året behandlats till beslut i kommittén har Sverige haft särskilt intresse för reglerna om utbildningscenter för och examinering av lokförare samt kriterier för examinationer av lokförare. Dessa regler har lagt grunden för ny lagstiftning, till exempel för lokförare i internationell trafik.

Ett annat prioriterat område är åtgärder som förbättrar järnvägens miljöprestanda. Enligt utarbetade tekniska driftsspecifikationer (TSD) för lok och passagerarfordon (2011/291/EU), finns krav på ett fordonsbaserat energi-

mätningssystem (EMS). Detta ger ett incitament för att spara energi. Efter en översyn av kraven på referensspår är det numera möjligt att utföra bullertester enligt TSD Buller i Sverige, vilket är fördelaktigt ur såväl miljö- som kostnadssynpunkt.

En utmaning för Transportstyrelsen är att driva frågan om ett sammanhållet internationellt regelverk i helhetsperspektiv så att regleringen av säkerhets-, driftskompatibilitets- och marknadsfrågor sker koordinerat och att tillämpningen av regelverket inom gemenskapen sker enligt kraven. Riskerna är annars att väsentliga merkostnader uppstår eller att förväntade nyttoeffekter uteblir. Transportstyrelsen deltar därför i det frivilliga marknadsnätverk som etablerats under året mellan vissa nationella regleringsorgan i Europa, Independent Regulators Group – Railways (IRG-Rail). Transportstyrelsen deltar i nätverkets övergripande grupp och i två arbetsgrupper som behandlar frågor om marknadsövervakning och avgifter, vilka är särskilt viktiga ur ett svenskt perspektiv. Transportstyrelsen har prioriterat att delta i frågor om marknadsöppning och om avgifter för tillträde till spåren. Sverige ligger långt framme i processen att öppna för konkurrens på järnvägsmarknaden, se avsnitt 2.

6.3 Luftfart

Enligt grundförordningen³ ska kommissionen utarbeta tillämpningsföreskrifter på det flygoperativa området. I förslaget till flygoperativa regler fanns ursprungligen ett krav på varje medlemsland att utföra ett visst antal inspektioner av luftfartyg från tredje land och EU-bolag, vilket Transportstyrelsen inte ansåg vara ett ändamålsenligt förhållningssätt. Myndigheten fick gehör för ståndpunkten att utgå från en beräkningsmetod för inspektioner baserad på typ av flygning, antalet landningar och flygsäkerhetsrisken.

Upptäckten av explosiva anordningar i flygfraktförsändelser i oktober 2010 har föranlett att Transportstyrelsen inom området luftfartsskydd arbetat särskilt med säkerhetsåtgärder för flygfrakt. Händelsen i oktober 2010 ledde till att EU tillsatte en högnivågrupp som utarbetade en handlingsplan för att komma till rätta med riskerna. Delar av denna plan har under 2011 resulterat i nya EU-förordningskrav. Kraven ska vara införda den 1 februari 2012 och omfattar alla flygföretag som transporterar frakt eller post från tredje land till någon destination inom EU. Transportstyrelsen ifrågasatte omfattningen av de åtgärder som krävdes och framhöll vikten av att upprätthålla en balans. Myndigheten förordade bland annat att åtgärderna skulle koncentreras till ett betydligt mer begränsat antal länder och valde att lägga ner sin röst vid omröstningen.

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet.

För att upprätthålla och förbättra flygsäkerheten inom Europa har kommissionen under 2011 tagit upp frågan om ett systematiskt flygsäkerhetsarbete. Målsättningen är att Europa säkerhetsmässigt ska ligga i nivå med eller över de bästa regionerna i världen. Transportstyrelsen har drivit på arbetet med att få ett strategiskt mål för europeisk flygsäkerhet formulerat och med att medlemsstaternas ansvar och delaktighet ska vara centrala frågor i det framtida arbetet.

Inom ICAO:s miljökommitté (CAEP), där Transportstyrelsen deltar, bedrivs ett intensivt arbete med att ta fram en ny standard för flygplan när det gäller utsläpp av koldioxid. Tidsplanen är pressad och avsikten är att arbetet ska vara färdigt under 2013 med förslag till nya normer i Chicagokonventionens Annex 16. Arbetet med en ny standard för partiklar har påbörjats och i ett första led pågår framtagandet av certifieringsspecifikationer. Arbeta pågår dessutom med en skärpning av gällande normer för buller från flygplan. De europeiska myndigheterna är drivande i denna fråga. Trots motstånd från en del stater har ett meningsfullt analysarbete kunnat fortsätta och förutsättningarna är goda för att beslut om skärpta bullerkrav kan tas i februari 2013. Transportstyrelsen anser att det är angeläget att ta fram en effektiv standard för utsläpp av koldioxid från flygplan och att börja reglera utsläpp av partiklar. Vidare anser myndigheten att det är viktigt att ytterligare minska bullret från luftfartyg och deltar därför aktivt i ICAO:s normutvecklingsarbete med teknisk expertis både vad avser utsläpp till luft och buller.

På ICAO:s generalförsamlingsmöte 2010 uppmanades staterna att sända in handlingsplaner till ICAO senast i juni 2012 om hur de arbetar med att begränsa utsläpp av koldioxid från det internationella flyget. En stor del av åtgärderna för Sveriges vidkommande sker på Europainivå, exempelvis genom EU:s system för handel med utsläppsrätter och i arbetet med ett gemensamt europeiskt luftrum (Single European Sky). Transportstyrelsen har i en europeisk arbetsgrupp medverkat till att ta fram en första gemensam del av handlingsplanen för samtliga 44 medlemsstater i ECAC. Arbetet med en kompletterande del på nationell nivå pågår i samverkan med andra myndigheter och branschföreträdare.

6.4 Sjöfart

Sjöfartens miljöpåverkan är fortsatt en globalt prioriterad fråga. Efter ett intensivt arbete av Sverige och övriga Östersjöstater antog IMO:s kommitté i juli 2011 en ändring av bilaga IV i MARPOL till skydd för den marina miljön. Därigenom utsågs Östersjön till specialområde. Statusen som specialområde innebär att strängare regler gäller för utsläpp av toalettavfall från passagerarfartyg i området. Samtidigt antogs även en ändring av bilaga VI i MARPOL om obligatoriskt energieffektivitetsdesignindex för fartyg (EEDI,

Energy Efficiency Design Index). Beslutet att minska sjöfartens utsläpp av växthusgaser var historiskt. Transportstyrelsen har särskilt bevakat – och fått gehör för – att beräkningen av EEDI ska vara oberoende av fartygstyp och typ av trafik och inte missgynna exempelvis rorofartyg (fartyg som är konstruerade för att fartygets last lätt ska kunna köras ombord och i land).

Vidare har Transportstyrelsen arbetat för att de internationella reglerna ska utformas som målbaserade (funktionella) krav i stället för komplexa detaljföreskrivande krav. IMO har tidigare på försök utarbetat målbaserade konstruktionskrav för nya oljetank- och bulkfartyg och det har fattats beslut om att detta angreppssätt ska tillämpas även vid regelutveckling på andra områden. I samma anda har också Transportstyrelsen fortsatt arbetet i IMO:s råd för att minska de administrativa bördorna i IMO:s regelverk. Målet är att nya regler rutinemässigt ska analyseras så att de inte innebär onödiga administrativa bördor. Det är också viktigt att få acceptans för en översyn av hela det befintliga internationella regelverket i syfte att minimera de administrativa bördorna.

Transportstyrelsen har under året deltagit i det angelägna arbetet med att vidta åtgärder för att öka skyddet för fartyg mot sjöröveri. IMO har arbetat med den känsliga frågan att utarbeta och anta två interimriktlinjer, för flaggstater respektive hamn- och kuststater, om användning beväpnad privat säkerhetspersonal ombord på fartyg i det så kallade högriskområdet.

Sverige är en stor importör och exportör av virke. Det har skett flera svåra olyckor på grund av att fartyg lastade med timmer har tappat sin last. Att uppdatera timmerdäckslastkoden, som innehåller säkerhetsbestämmelser för fartyg som transporterar timmer, har därför varit en prioriterad fråga. Transportstyrelsen har varit aktiv i revisionsarbetet av koden. Den reviderade koden antogs i slutet av 2011 och förväntas ge en positiv effekt på sjösäkerheten.

6.5 Vägtrafik

På körkortsidan har arbetet under 2011 fokuserats på att ta fram legala och tekniska lösningar inför 2013 års körkortsdirektiv. Sveriges inriktning är att ta vara på de möjligheter till effektivisering som de nya reglerna medför. Under kommande år antas kommissionen fatta beslut om gemensamma standarder samt om ett gemensamt system för utbyte av körkortsinformation mellan medlemsstaterna (RESPER). En viktig fråga för Sverige, mot bakgrund av det nationella kravet att vissa fordon ska ha alkolås, gäller standardiserade alkolås. Transportstyrelsen har aktivt bidragit i arbetet med dessa krav.

På fordonssidan är frågan om godkännande av helautomatiska kopplingar för sammankoppling av fordon av särskilt intresse. Helautomatiska kopplingar öppnar möjligheten till enklare och säkrare till- och frånkoppling av tung släpvagn till lastbil. Denna tekniska möjlighet skapar även förutsättningar för en marknad för svenska färdigutvecklade produkter. Sverige är också tillsammans med Norge, Tyskland och Frankrike i färd med att ta fram regler för brandsäkerhet i buss. Här ingår branddetektorer i motorrum och på toaletter, automatisk släckning av brand i motorrum och strängare krav på brandhärdighet hos inredningsmaterialet. Under året har beslut fattats om typgodkännande av lätta fordon vad gäller emissionskrav. Kraven har höjts och innehåller, utöver krav på emissioner av skadliga ämnen från motorer, även krav på hållbarhet hos utrustningen för avgasrening och krav på system för kontroll av avgasreningen.

Ett system för hur man ska övervaka och minska växthusgasutsläpp ska införas, enligt ändringsdirektivet 2009/30/EG till EU:s bränslekvalitetsdirektiv 98/70/EG. Bränsleleverantörerna ska från och med 2011 rapportera växthusgasintensiteten hos den mängd bränsle och energi som har levererats inom respektive medlemsstat. Transportstyrelsen och Energimyndigheten förhandlar för Sverige angående den beräkningsmetod som ska användas.

Under 2011 har ett långsiktigt arbete med att föra över lagstiftningen om färdskrivare från EU- till FN-nivå påbörjats. Arbetet innebär en förenkling och harmonisering av regelverket för en större krets länder. I juli presenterade dessutom kommissionen ett förslag på utvecklad lagstiftning för färdskrivare. Förslaget innebär att säkerheten förbättras.

Tyskland, Frankrike, Ryssland och Spanien kom under året med ett förslag om utvidgning av Wienkonventionen med regler för förarstödsystem. Enligt Sveriges uppfattning innebär förslaget att den tekniska utvecklingen riskerar att hämmas och att potentialen hos viktiga stödsystem som alkolås och trötthetsvarnare i väsentlig grad begränsas. Eftersom även andra länder anser att förslaget innebär nackdelar, har det inte lett till någon ändring av konventionens regler.

Inom registerområdet för fordon pågår EU-arbete som avser harmonisering av registreringsbestämmelserna. Transportstyrelsen deltar i arbetsgrupper inom Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities (Ereg) om informationsutbyte mellan länderna, harmonisering av bestämmelser om registrering och tillfällig registrering av fordon samt registreringsbevis. Transportstyrelsen vill harmonisera de förutsättningar som styr hur ett fordon får brukas och vill att ett fordons registreringsskyltar ska utvisa giltighetstiden. Det är viktigare än att harmonisera giltighetstiden för registrering av fordon och underlättar den polisiära övervakningen av fordon

i trafik. För svenskt vidkommande är det viktigt att det inte skapas obligatoriska uppgifter på registreringsbeviset som inte redan finns i vägtrafikregistret.

European Car and Driving License Information System (Eucaris) är ett initiativ till samarbete mellan nationella registreringsmyndigheter. Det är baserat på multilaterala avtal och avser informationsutbyte om registrering av fordon och körkort. Vissa av artiklarna i fördraget om Eucaris strider mot den svenska offentlighetsprincipen. Transportstyrelsen har framgångsrikt drivit frågan om att förändra artiklarna så att de överensstämmer med den svenska grundlagen. Avtalet bör kunna undertecknas i början av 2012.

7 Regelgivning

Målet om samhällsekonomisk effektivitet förutsätter att nyttan av myndighetsutövningen överstiger kostnaden för de berörda. Eftersom resurserna inte räcker för att genomföra allt som vore önskvärt, måste varje insats värderas mot andra alternativ. Samhället förändras över tiden, vilket medför att regelverket kontinuerligt måste ses över och förändras så att reglerna är förenliga med de transportpolitiska målen och att inga regler är inaktuella. Ny teknik som gynnar utvecklingen inom transportsystemet ska beaktas, medan regelverken ska göras mindre omfattande, mer lättillgängliga och begripliga.

Utrymmet för nationell lagstiftning minskar. Allt fler föreskrifter beslutas på EU-nivå eller internationell nivå. I Transportstyrelsens regelgivning ingår det att säkerställa att föreskrifterna är aktuella och stämmer överens med de transportpolitiska målen.

7.1 Trafikslagsövergripande aktiviteter

Alltsedan Transportstyrelsen bildades har ett aktivt arbete för att öka samsynen mellan trafikslagen bedrivits. Ett exempel på ett sådant arbete är myndighetens internt initierade projekt att utarbeta en strategi om lastsäkring. Det trafikslagsövergripande projektet inleddes redan i januari 2010 med en kartläggning av området. Under 2011 genomfördes en analys och förslag till mål formulerades på kort och lång sikt. Vidare utvecklades lastsäkringsstrategier för Transportstyrelsens kärnverksamheter regelgivning, tillsyn och registerhållning samt förslag till fortsatt arbete.

Transportstyrelsen har under året även inlett ett arbete med att ta fram beräkningshandledning till stöd för regelutvecklingsarbetet. Handledningen ska tydliggöra hur konsekvensutredningar kan utföras för att beakta det övergripande målet om samhällsekonomisk effektivitet. Arbetet genomförs i samarbete med Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).

Dessutom har myndigheten inlett granskningen av en femtedel av befintliga regler för att säkerställa att de är relevanta och begripliga. Arbetet med att se över reglerna presenteras under kapitel 5.

Tabell 1. Regelgivning 2009–2011

Trafikslag	Antal kungörelser i TSFS			Antal timmar bokförda på regel- givningsarbete			Total kostnad (tusen kronor)		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
Järnväg	4	6	12	23 242	25 545	28 093	21 815	21 182	23 792
Luftfart	14	52	14	57 211	78 061	66 741	65 970	65 279	56 062
Sjöfart	69	42	35	91 783	104 156	114 937	82 717	83 608	95 725
Vägrafik	61	94	60	103 954	120 871	187 561	96 250	127 369	149 861
Summa	148	194	121	276 190	328 633	397 332	266 752	297 438	325 440

I anslutning till tabellerna under kapitel 7.1, 8.1, 9.1 och 10.1 lämnas kortare kommentarer till förändringar av kostnader och timmar mellan åren 2011 och 2010. För en kompletterande kommentar avseende kostnadsutvecklingen i Transportstyrelsen, hänvisas till inledningen av kapitel 13 Finansiell redovisning. Under 2011 har ett arbete bedrivits inom myndigheten med utformandet av en reviderad ekonomistyrningsmodell. Den reviderade modellen avser att komplettera nuvarande kostnadsställe- och kostnadsslagsorienterade modell, med en som bättre ansluter till strukturen i de i tabellverken redovisade huvudprocesserna och trafikslagen.

Kostnaden för verksamheten med regelgivning i Transportstyrelsen uppgick för 2011 till 325 mnkr och utgjorde därmed 14 procent av myndighetens verksamhetskostnader. Jämfört med 2010 ökade dessa kostnader med 28 mnkr, vilket bland annat beror på ökade kostnader inom vägrafikområdet. Ökningen inom detta område har flera skäl, däribland etableringen av verksamheten för kontroll av kör- och vilotider i företag, som övertogs från Polisen den 1 januari 2011. Vidare övertogs ansvaret för tillsyn av vägarbetsstid från Arbetsmiljöverket vid samma datum.

Ökningen av kostnaderna inom sjöfartsområdet beror bland annat på att kostnader för medlemskap i IMO tidigare erlagts av annan part, men från och med 2011 bekostas av Transportstyrelsen. Vidare har kostnaden för systemdrift och lokaler ökat mellan åren.

Luftfartsområdets kostnader minskade med 9 mnkr 2011 jämfört med föregående år. Minskningen beror i huvudsak på effektiviseringar inom verksamheten samt att ett nytt regelverk inom luftfartsskyddsområdet implementerades under 2010 och där resurser under 2011 omallokerats från regelgivning till tillsyn.

7.2 Järnväg

Under 2011 har 12 (6) grundförfattningar beslutats. 4 av dessa utgör föreskrifter med bestämmelser som behövs för tillämpningen av lagen

(2011:725) om behörighet för lokförare. Föreskrifterna innehåller bestämmelser om förarbevis och kompletterande intyg samt register över dessa och över tillståndshavare. De innehåller även bestämmelser angående förarutbildning och prov samt tillstånd för utbildningsanordnare och examinators. Vidare innefattar föreskrifterna krav på hälsa och hälsoundersökningarna samt särskilt tillstånd för läkare och psykologer enligt föreskriften. Detta är EU-reglering som syftar till ökad tillgänglighet och rörlighet för lokförare inom EU.

Transportstyrelsen har under året tagit fram föreskrifter om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende delsystemet ”Energi” i järnvägssystemet för konventionella tåg. Myndigheten har även tagit fram föreskrifter för delsystemet ”Infrastruktur” i järnvägssystemet för konventionella tåg.

Nya föreskrifter har tagits fram vad avser olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg och olycksrapportering för tunnelbana och spårväg. De nya föreskrifterna införlivar ändringarna i bilaga I (2009/149/EG) till järnvägs-säkerhetsdirektivet (2004/49/EG). Ändringarna påverkar uppgifter som ska ingå i den säkerhetsrapport som verksamhetsutövarna ska lämna till Transportstyrelsen. Även anpassning till JTF (Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter, JvSFS 2008:7) har gjorts. Rapporteringskrav vad gäller vissa trafik- och bandatauppgifter har tagits bort. Det innebär att företag slipper att dubbelrapportera uppgifter. Det bedömdes vara lämpligt med ett nytryck av föreskrifterna gällande tunnelbana och spårväg (JvSFS 2008:2), eftersom föreskrifterna för järnväg ändrades och det var önskvärt med en sammanhållen publicering i Transportstyrelsens författningssamling.

Transportstyrelsen har tagit fram föreskrifter om anmälningsskyldighet och trafikantinformation, med anledning av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och förordningen (2011:1126) om kollektivtrafik. Föreskrifterna träder i kraft den 1 februari 2012.

Vidare har myndigheten beslutat föreskrifter om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet ”Rullande materiel – Lok och passagerarfordon” i järnvägssystemet för konventionella tåg. Med anledning av det kommissionsbeslut som ligger till grund för föreskrifterna gällande lok och passagerarfordon (2011/291/EU) ska även befintliga föreskrifter om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet vad gäller säkerhet i järnvägstunnlar (JvSFS 2008:4) upphävas och ett nytryck av föreskrifter om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet vad gäller säkerhet i järnvägstunnlar görs i Transportstyrelsens författningssamling. De två sistnämnda föreskrifterna (lok och passagerarfordon och säkerhet i järnvägstunnlar) kommer att träda i kraft den 1 februari 2012.

Transportstyrelsen har även under året tagit fram en ny föreskrift avseende avgifter inom järnvägsområdet, TSFS 2011:79. Den trädde ikraft den 1 januari 2012 och ersatte den tidigare föreskriften TSFS 2010:184. Föreskriften utgjorde det andra steget av tre i Transportstyrelsens övergång från anslags- till avgiftsfinansiering inom järnvägsområdet.

7.3 Luftfart

Transportstyrelsen har på luftfartsområdet beslutat 14 (52) författningar under 2011, varav 11 (35) grundförfattningar och 3 (17) ändringsförfattningar. Detta är väsentligt färre än föregående år. En förklaring är att det under året har pågått ett omfattande arbete med att omarbeta nationella luftvärdighetsföreskrifter som blivit inaktuella på grund av EU-förordningar. Beslut om dessa föreskrifter förväntas ske under 2012 och kommer att innebära att nya föreskrifter sätts ikraft medan gamla upphävs. Dessutom pågår ett omfattande regelarbete på flygplatsområdet i syfte att få de nationella föreskrifterna i fas med internationella överenskommelser. Beslut om dessa föreskrifter förväntas till 2012.

På luftfartsskyddsområdet har föreskrifter för implementering av nya förordningskrav beslutats. Föreskrifterna reglerar flygfrakt samt certifiering av instruktörer, säkerhetsprovning och kompetenskrav. Ett arbete pågår dessutom med att implementera ytterligare nya förordningskrav inom luftfartsskyddsområdet. Beslut om dessa föreskrifter planeras till första delen av 2012.

I samband med vulkanutbrottet på Island i maj fattade Transportstyrelsen beslut om föreskrifter för flygning i luftrum med vulkanisk aska. Föreskrifterna innehåller flygoperativa krav gällande flygning i luftrum med olika grad av koncentration av vulkanisk aska.

Transportstyrelsen har i stor utsträckning påverkats av EU:s arbete med att utveckla tillämpningsförfordningar till förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet. Tillämpningsförfordningarna avser i en första fas flygdrift, pilotcertifiering, medicinska krav, myndighetskrav, flygledarcertifiering, krav på verksamhetsutövare inom ANS-området och tredjelandsoveratorer. Transportstyrelsen har deltagit aktivt i framtagandet av de nya förordningarna som innebär att det nationella regelverket kommer att behöva arbetas om. Under året påbörjades därför ett arbete med att analysera hur det kommande EU-regelverket kommer att påverka Sveriges nationella regler. Arbetet kommer att resultera i att de nationella reglerna uppdateras under 2012.

7.4 Sjöfart

Under 2011 har 5 (13) grundförfattningar och 30 (29) ändrings- och upphävandeförfattningar beslutats. Anledningen till att färre föreskrifter har beslutats jämfört med föregående år är att arbetet med att införliva den andra delen i det så kallade tredje sjösäkerhetspaketet har prioriterats. Vidare har ett antal nationella föreskriftsarbeten inte kunnat genomföras på grund av att de krävt mer utredningsarbete än planerat. Föreskrifterna är fördelade på fartygsteknik, miljö, sjötrafik, arbetsmiljö, tillsyn, sjöfartsskydd, utredning, avgifter samt behörigheter och bemanning.

Det tredje sjösäkerhetspaketet (EU-rättsakter) införlivades slutgiltigt under 2011. I paketet ingår direktiv om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn, gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed samt direktiv om fullgörande av flaggstatsförpliktelser.

Den så kallade IMDG-koden (The International Maritime Dangerous Goods) är föremål för revidering vartannat år. IMDG-koden innefattar bland annat bestämmelser om klassificering, förpackning, märkning, etikettering, dokumentation, stuvning och separation vid sjötransport av förpackat farligt gods, och koden är föremål för revidering vartannat år. Koden har införlivats i Transportstyrelsens föreskrifter om transport till sjöss av förpackat farligt gods.

År 1978 antog Sverige konventionen STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers), som är en internationell konvention för utbildning och vilotider för sjömän. Revisioner av konventionen har medfört en rad förbättringar vad gäller utbildningarnas kvalitetskrav samt kraven om förnyelse av behörigheter, specialbehörigheter och certifikat. Den reviderade konventionen trädde ikraft den 1 januari 2012 och ska vara implementerad i svensk lagstiftning i helhet den 1 januari 2017. Implementeringen på föreskriftsnivå har skett i Transportstyrelsens föreskrifter om utbildning och behörigheter för sjöpersonal och i föreskrifterna om läkarintyg för sjöfolk.

7.5 Vägtrafik

Under året har 60 (94) författningar inom vägtrafikområdet utarbetats och kungjorts i Transportstyrelsens författningssamling. Av dessa har 27 varit ändringsförfattningar, varav 9 har ändrat i författningar som har kungjorts i Vägverkets författningssamling.

28 författningar har anknytning till körkortslagen (1998:488) och annan lagstiftning med krav på viss förarbehörighet. För samtliga förarbehörigheter

har det meddelats nya grundförfattningar som avser förarprov och kursplaner.

14 författningar har anknytning till fordonslagen (2002:574) och annan lagstiftning som avser fordon.

5 författningar har anknytning till yrkestrafiklagen (1998:490) och annan lagstiftning med avseende på yrkesmässig eller förvärvsmässig kommersiell trafik. Föreskrifterna om prov och kunskapskrav för tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik har meddelats med anledning av EG-förordningen nr 1071/2009 om gemensamma regler som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG.

2 författningar har anknytning till trafikförordningen eller annan lagstiftning med anknytning till trafik på väg och i terräng. Transportstyrelsen har med anledning av den nya vägsäkerhetslagen (2010:1362) meddelat föreskrifter om utbildning, godkännande och behörighetsbevis avseende trafiksäkerhetsgranskare.

Under 2011 har Transportstyrelsen tagit fram en handlingsplan för hur den tekniska utvecklingen inom fordonsområdet påverkar myndighetens regelverk. Målet har varit att ge myndigheten bättre verktyg för att hantera ny teknik inom fordonsområdet så att lagstiftningen inte hindrar teknik som är bra för miljön, trafiksäkerheten eller samhället på annat sätt. Uppdraget har lett fram till ett antal aktiviteter som ska genomföras under perioden 2012–2014. I detta ingår att utveckla myndighetens arbetssätt för att bättre omhänderta frågor som berör flera ansvarsområden samt att utreda hur lagstiftningen bör vara utformad.

Med anledning av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och förordningen (2011:1126) om kollektivtrafik har Transportstyrelsen tagit fram föreskrifter om anmälningsskyldighet och trafikantinformation. De träder i kraft den 1 februari 2012.

8 Tillståndsprovning

Transportstyrelsens ansvar för samtliga trafikslag betyder att resurser bättre kan fördelas dit behovet är som störst. Det trafikslagsövergripande tillståndsansvaret medför även ökade krav på enhetlighet och rättrådighet i myndighetsutövningen. En viktig uppgift för Transportstyrelsen är därför att tillse att myndigheten tillämpar enhetliga definitioner, angreppssätt och principer i tillståndsprovningen.

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

8.1 Trafikslagsövergripande aktiviteter

Under året etablerades ett trafikslagsövergripande kompetenscentrum för tillståndsprovning. Det övergripande syftet med kompetenscentrumet är att få fram en så långt som möjligt enhetlig och effektiv tillståndsprovning i Transportstyrelsen. Ett projekt har initierats för att ensa och förbättra tillämpningen av regler för ekonomisk bedömning av tillståndshavare. Inom ramen för kompetenscentrumet har initiativ tagits till en arbetsgrupp för samordnade medicinska bedömningar över trafikslagen. Dessutom är en trafikslagsövergripande processbeskrivning för tillståndsprovning framtagen.

Tabell 2. Tillståndsprovning 2009–2011

Trafikslag	Antal beslutade tillstånds- ärenden			Antal timmar bokförda på tillståndsverksamhet			Total kostnad (tusen kronor)		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
Järnväg	336	739	821	29 792	30 195	20 866	21 784	22 601	17 728
Luftfart	18 929	18 840	19 916	114 810	117 510	116 511	127 030	96 628	98 962
Sjöfart	9 640	9 485	7 724	20 719	13 237	15 159	19 201	13 702	13 837
Vägtrafik	5 065	7 546	12 636	34 763	62 751	50 141	24 570	39 166	31 544
Trafik- registret	*	528 237	688 259	–	346 382	356 776	–	279 949	284 589
Summa	33 970	564 847	729 356	200 084	570 075	559 453	192 585	452 046	446 660

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

Kostnaden för verksamheten för tillståndsprovning inom myndigheten uppgick för 2011 till 447 mnkr och utgjorde därmed 20 procent av myndighetens verksamhetskostnader. Jämfört med föregående år var kostnadsnivån

i stort sett oförändrad – den minskade med 1 procent eller med 5 mnkr mellan åren.

Minskningen kan i huvudsak hänföras till vägtrafikområdet, där kostnaderna för tillståndsprövningen minskade från 39 mnkr till 32 mnkr. Vidare minskade kostnaderna inom järnvägsområdet med 5 mnkr mellan åren, från 23 mnkr till 18 mnkr. Minskningen inom järnvägsområdet beror till största del på att flertalet tillstånd omprövats till utgången av 2010 och att resurser således allokerades till detta område under 2010. Dessa resurser har under 2011 om-disponerats till tillsynsområdet. Kostnaderna för trafikregistrets tillståndsprövning ökade med 5 mnkr mellan åren, vilket framför allt är relaterat till ökade kostnader för handläggning av körkortsärenden till följd av ökade volymer.

8.2 Järnväg

Transportstyrelsen utfärdar olika typer av tillstånd för företag som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik. Licens och säkerhetsintyg del A och del B utfärdas till järnvägsföretag som bedriver gods- och/eller persontrafik alternativt växling. Totalt har Transportstyrelsen under året utfärdat 6 (10) licenser som visar att företaget har yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende, 17 (13) säkerhetsintyg del A som visar att företaget har ett säkerhetsstyrningssystem samt 19 (15) säkerhetsintyg del B som visar att företaget uppfyller de svenska linjespecifika säkerhetskraven samt har fordon som antingen är godkända i Sverige och/eller uppfyller EU-kraven för driftskompatibilitet.

Säkerhetsintyg del B utfärdas även till företag som inte har sitt säte i Sverige utan har licens och säkerhetsintyg del A i ett annat land. Anledningen till att antalet licenser inte ökar i likhet med säkerhetsintyg del A och del B är att del A och del B omprövas minst vart 5 år, medan licensen endast omprövas vid väsentliga förändringar.

Transportstyrelsen har under 2011 återkallat 1 licens, 1 säkerhetsintyg del A och 1 säkerhetsintyg del B.

För företag som endast bedriver nationell trafik med begränsningar utfärdas särskilt tillstånd. Totalt har Transportstyrelsen utfärdat 8 (26) särskilda tillstånd. Minskningen förklaras av att järnvägsföretag med särskilt tillstånd under föregående år var tvungna att omprövas enligt järnvägslagen (2004:519), vilket innebar en ökning av antal utfärdade tillstånd under 2010. Transportstyrelsen har under 2011 återkallat 5 särskilda tillstånd.

Transportstyrelsen har utfärdat 0 (7) tillstånd för auktorisation, det vill säga tillstånd för organisation eller företag som avser att organisera men inte

själv utföra järnvägstrafik. Varför det inte utfärdats några auktorisationer under 2011 är i dagsläget oklart, men en anledning kan vara att företagen inväntar den nya kollektivlagstiftningen, som påverkar de allmännyttiga transporterna.

Under 2011 har särskilda insatser gjorts för att följa upp och granska befintliga krav som ställs i samband med tillståndsprövning av järnvägsföretag. Dessutom infördes nya krav på Transportstyrelsen genom kommissionens förordning (EU) nr 1158/2010. Ett omfattande arbete har lagts på att tydligare definiera och systematiskt följa upp kraven i säkerhetsstyrningssystemets olika delar vid tillståndsprövningen. Transportstyrelsen kan utifrån den revision som följer ett nytt tillstånd konstatera att järnvägsföretagens säkerhetsmedvetande höjts redan vid tillträdet och att säkerhetsstyrningssystemet används för att ständigt förbättra och utvärdera verksamheten.

Under året har 177 (180) ärenden för säkerhetstillstånd handlagts. Fördelningen är 81 nya tillstånd, 50 omprövade och 46 återkallade. Två av dessa säkerhetstillstånd var mer tidskrävande och komplexa: Trafikverket och AB Storstockholms lokaltrafik. I de nya och omprövade tillstånden har det kontrollerats att företagen har ett fungerande säkerhetsstyrningssystem som medför att de kan bedriva en säker verksamhet.

Transportstyrelsen har utfärdat 215 (191) godkännanden för fordon. Inom infrastrukturområdet (inklusive signalsäkerhetssystem) har 243 (249) godkännanden utfärdats. Under året har 49 (26) grundutbildningar godkänts och 25 (22) driftplatsnamn har godkänts under året. Exempel på godkännanden är Citytunneln i Malmö och motorvagn typ X55 som godkänts för kommersiell trafik.

Inom området kompetenscertifiering av förare har årets verksamhet bestått i regelutveckling, registerutveckling, informationsinsatser och framtagna av rutiner för handläggning. De nya tillståndstyper som följer av dessa nya föreskrifter är tillstånd för utbildningsanordnare, examinatorer, läkare och psykologer. Under året beviljades tillstånd för 0 utbildningsanordnare, 0 examinatorer, 45 läkare samt 5 psykologer. Antal utfärdade förarbevis (kompetensbevis för lokförare) är 4 stycken.

De stora skillnaderna i antalet handlagda och beslutade tillståndsärenden inom järnvägsområdet beror dels på hur många ansökningar som inkommer, dels på varierande komplexitet i dessa ärendens karaktär och omfattning.

8.3 Luftfart

Antal tillståndsärenden visar en ökning och kan i huvudsak förklaras med att antalet registerkontroller ökat mellan åren 8 570 (7 517).

Trots att den samlade trafiken ökade under 2011, fortsatte flera svenska bolags ekonomi och finansiella ställning att utvecklas svagt. Detta har resulterat i att 6 flygoperativa licenser har återkallats tillfälligt eller permanent på grund av bristande ekonomiska förutsättningar för att bedriva flygtrafik med passagerare eller gods.

Certifikathantering är till antalet den mest omfattande tillståndshanteringen inom luftfarten. Antalet certifikatärenden under 2011 var 10 352 (10 370). Statistiken för antalet gällande certifikat visar en fortsatt minskning jämfört med föregående år, 12 437 (12 525). På privatflygsidan kan konstateras en ökning av antalet certifikat för ultralätt flyg: 782 (721) certifikat. Privatflygcertifikaten var 3 721 (3 900) och antalet segelcertifikat var 1 524 (1 534) – de minskar fortsatt. Helikoptercertifikaten visar en liten ökning, både för privat bruk 224 (207) och kommersiellt bruk 439 (381).

Under 2010 och 2011 genomfördes en kundundersökning riktad till certifikatinnehavare. Den visade att de svarande generellt sett är nöjda med servicenivån men att avgifterna är den enskilt viktigaste frågan. Ett arbete har påbörjats för att förbättra kommunikationen kopplat till myndighetens uppgifter. Transportstyrelsen genomför därför särskilda möten med representanter från branschen för att diskutera certifikatfrågor.

Transportstyrelsen har under året arbetat med att förbereda överförandet av nuvarande system för certifikathantering till verksamhetsstyrningssystemet EMPIC, för tillsyn och tillståndsgivning. Vidare har myndigheten förberett för nya gemensamma europeiska bestämmelser inom certifikatområdet som kommer att träda i kraft successivt från 2012.

Askmolnet över Europa 2011

I samband med vulkanutbrott på Island i maj beslutade Transportstyrelsen att inrätta restriktionsområde med flygförbud för luftfarten inom områden med hög koncentration av aska. I områden med medelkoncentration av aska var flygning tillåten om Transportstyrelsen tagit emot och accepterat säkerhetsbevisning baserat på bland annat rekommendationer från tillverkare av luftfartyg och motorer. För låg koncentration av aska gäller att flygning är tillåten utan myndighetens inblandning, förutsatt att flygoperatörerna följer rekommendationer från tillverkaren. En föreskrift togs fram, se avsnitt 7.3, som ger flygoperatörerna större möjlighet att fatta egna beslut baserade på sina säkerhetsbevisningar (Safety Risk Assessment, SRA). Till skillnad från

föregående askmoln finns nu ett etablerat samarbete mellan myndigheterna i Europa, European Aviation Crisis Coordination Cell (EACCC) för hantering av liknande händelser i framtiden.

8.4 Sjöfart

Under år 2011 minskade antalet ärenden gällande behörigheter och sjöfartsböcker till 7 724 (9 159). Det minskade antalet ärenden förklaras av att fartyg i utrikes fart under året har reducerats på grund av utflaggning. En ny betalningsmodell, där avgift tas ut för ansökan och inte som tidigare bara för positiva beslut, kan ha medfört att sjömän i vissa fall avvaktat med sin ansökan. Antal avslagna ärenden har dock minskat med mer än en tredjedel. Antalet ansökningar om säkerhetsbesättningsbeslut ligger i nivå med föregående år, 47 (46). Under året fakturerades för första gången de utbildningsanordnare som har ett godkännande att bedriva utbildning för sjömän. En årsavgift tas ut per utbildare och en avgift per godkänd kurs. 27 utbildningsanordnare bedriver sammantaget 138 godkända utbildningar.

Antalet nya lotsdispenser och kompletterande lotsdispenser var under året 226 (236), vilket är i nivå med 2010. Antalet förnyade dispenser har minskat, 111 (260), vilket var förväntat eftersom giltighetstiden förändrades i mitten på 2000-talet (från 2 till 3 år). Det innebar en markant ökning av antalet förnyelser under 2009, vilket bör medföra en ökning 2012.

Antalet utfärdade kustfartstillstånd var under året 41 (38). Eftersom det inte finns några svenska gastankfartyg att tillgå mellan Göteborg och Brofjorden, har transporten av denna typ av laster genomförts av utländska fartyg med kustfartstillstånd i likhet med 2010.

Antalet ärenden rörande tillstånd för sjösäkerhetsanordningar var under året 42 (126). Minskningen från föregående år beror på att Transportstyrelsen inför 2011 ändrade rutinerna rörande vilket underlag som behöver bifogas tillståndsansökan. Det har medfört att ärenden med behov av komplettering har ökat. Minskningen förklaras även av att Sjöfartsverket under 2011 flyttade registret över sjösäkerhetsanordningar (delat med Transportstyrelsen) från sitt gamla system FAREG till ett nytt system, Poseidon. Under övergången har Transportstyrelsen inte haft full åtkomst till systemet.

Under 2011 har Transportstyrelsen fortsatt att arbeta med att förenkla tillvägagångssättet för tillståndshavare genom att skapa e-tjänster. Sjömännen ansöker nu om sina behörigheter via Transportstyrelsens webbtjänst, där de får betalningsinformation. Myndigheten följer regelbundet upp sjömännens kundnöjdhet med hjälp av NKI-undersökningar. Vidare har ny en webbtjänst tagits fram där utbildningsanordnare administrerar utbildningsbevis och skriver ut certifikat. Se även kapitel 5.

Transportstyrelsens läkarwebb för läkare som utfärdar läkarintyg för sjöfolk har under året blivit mer etablerad och efterfrågad av sjömännen. 6 534 (6 331) läkarintyg har utfärdats i systemet som medför både en högre kvalitet och en förenkling för rederier och sjömän.

Det har också utvecklats en webbtjänst för att underlätta rederiernas inrapportering av sina sjömäns på- och avmönstringar. Tjänsten ger också möjlighet för fartygsredarna att kunna se när deras ombordanställdas behörigheter eller certifikat upphör att gälla.

8.5 Vägtrafik

Under 2011 har Transportstyrelsen godkänt 331 (231) trafiklärare, och 30 (31) trafiklärare har fått sitt godkännande utökat till behörighet A eller högre behörigheter. 74 (75) utbildningsledare har godkänts och 75 (58) trafikskolechefer.

Dessutom har 367 (639) tillstånd beviljats för att få bedriva utbildning. De är fördelade på trafikskola, introduktionsutbildning, behörighet AM, moped klass II, snöskoter, terränghjuling, riskutbildning och yrkesförarkompetens. Handläggningen av tillståndsärenden för yrkestrafik har förbättrats, sedan föregående års tekniska problem i hanteringssystemet W3D3 har lösts. Arbetet utvecklas under kapitel 2.

Trafikregistret

Transportstyrelsen har under år 2011 fortsatt arbetet med att effektivisera ärendehandläggningen vid körkortsverksamheten. Det som återstod av de ärenden som övertogs från länsstyrelserna årsskiftet 2009/2010 uppgick till 18 231 ärenden vid årets början. Vid utgången av 2011 hade denna balans reducerats till 2 072 ärenden. Problem och åtgärder redovisas i kapitel 5.

Under året var antalet anrop⁴ till kundtjänsten vid körkortsverksamheten 1 080 505 (2 198 091), en minskning med omkring 51 procent. Antalet besvarade samtal var 761 760 (776 871), en ökning med ungefär 4,5 procent. Medelväntetiden under 2011 var cirka 4 minuter och 25 sekunder, vilket är 2 minuter och 46 sekunder kortare än under 2010.

Användningen av e-tjänster har ökat under året. Antal ärenden som har handlagts helt automatiskt uppgick till 42 procent av det totala antalet avslutade ärenden. Antalet delvis automatiskt handlagda ärenden uppgick till 48 procent av totala antalet avslutade ärenden. Manuellt handlagda ärenden uppgick till 10 procent.

⁴ Anrop: när en person ringer till myndigheten oavsett om någon svarar eller ej.

9 Tillsyn

Målen inom tillsynsområdet är i stora delar liktydiga med dem som presenteras för tillståndsprovningen. Transportstyrelsen ska tillämpa enhetliga definitioner, angreppssätt och principer i tillsynen. Rättrådighet och omutlighet ska garanteras. Tillsynen ska också förbättras genom erfarenhetsutbyte mellan trafikavdelningar och verksamheten ska effektiviseras genom samverkan med andra myndigheter. Transportstyrelsen ska utöva tillsyn där de största riskerna finns och där störst effekt kan åstadkommas. Genom att ta tillvara information, kunskap och erfarenheter från tillsynsverksamheten i vid mening (avvikelser, incidenter, tillbud, olyckor, bristanmärkningar, marknadsövervakning med mera) kan myndighetsutövningen utvecklas.

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

9.1 Trafikslagsövergripande aktiviteter

Under året har ett trafikslagsövergripande kompetenscentrum för tillsyn etablerats med uppdraget att bidra till en enhetlig och effektiv tillsyn inom Transportstyrelsen. Kompetenscentrumet har bland annat gett förslag på en gemensam grundmodell för riskbaserad tillsyn och kommer från 2012 att utveckla arbetssätt för riskbaserad tillsyn. Kompetenscentrumet har också arbetat med att skapa en gemensam syn på begreppen tillståndsprovning och tillsyn inom och mellan trafikslagsavdelningarna. Vidare har en förstudie påbörjats för att införa digitala hjälpmedel för tillsynspersonal, och en trafikslagsövergripande processbeskrivning har tagits fram för alla Transportstyrelsens tillsynsverksamheter.

Under 2011 har Transportstyrelsen granskat arbetet inom tillsynsområdet vad gäller bemanning vid tillsyner och hur länge det är lämpligt att en särskilt utpekad inspektör är kontaktperson för ett eller flera tillsynsobjekt. Att minst två medarbetare granskar ett ärende inför beslut begränsar riskerna för att provningen sker på osakliga grunder. Ur ett säkerhetsperspektiv är det motiverat att medarbetare inte ensamma gör besök på plats hos tillsynsobjekt där det förekommer en hotbild. Vid kontinuerliga kontakter under en längre tid mellan den inspektör eller handläggare som särskilt utpekats som kontaktperson för tillsynsobjektet och den objektansvarige finns en risk att ett beroende- och vänskapsförhållande uppstår. Samtidigt finns det fördelar med en kontinuitet i tillsynen, eftersom det ger förutsättningar för att bygga upp en ingående kunskap om och ett förtroende hos tillsynsobjektet. Beslut om eventuella riktlinjer kommer att fattas under 2012.

Tabell 3. Tillsyn 2009–2011

Trafikslag	Antal genomförda tillsyner			Antal timmar bokförda på tillsynsverksamhet			Total kostnad (tusen kronor)		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
Järnväg	212	203	206	27 267	29 370	34 746	19 656	23 525	25 862
Luffart	2 221	2 603	2 403	120 467	118 531	121 160	130 625	101 227	105 846
Sjöfart	5 414	5 760	5 128	103 155	107 692	94 986	90 740	93 586	93 431
Vägtrafik	4 657	4 491	7 484	23 657	64 094	87 702	33 814	61 058	80 275
Summa	12 504	13 057	15 221	274 546	319 687	338 594	274 835	279 396	305 414

Under 2011 uppgick kostnaden för tillsynsverksamheten till 305 mnkr, vilket var en ökning med 26 mnkr jämfört med 2010. Därmed utgjorde tillsynsverksamhetens kostnader 13 procent av Transportstyrelsens totala verksamhetskostnader. Ökningen mellan åren kan i huvudsak hänföras till vägtrafikområdet, där kostnaderna ökade från 61 mnkr till 80 mnkr eller med 19 mnkr. Bland annat har Transportstyrelsen fått ansvar för nya uppgifter som avser tillsyn av kör- och vilotider för yrkestrafiken, tillsyn av transeuropeiska vägnätet (TEN-T) samt marknadsövervakning av besiktningsorgan.

Ökningen av kostnaderna inom luftfartsområdet, 5 mnkr, beror i huvudsak på att resurser omallokerats från regelgivning till att under 2011 vara verksamma inom tillsyn. Vidare beror ökningen på att kostnader för ersättningar till delegerade tillsynsverksamheter avseende allmänflyg har omklassificerats till området tillsyn.

Inom sjöfartsområdet uppgick kostnaderna för tillsynsverksamheten till 93 mnkr under 2011, vilket innebar oförändrade kostnader jämfört med 2010. Samtidigt minskade antalet arbetade timmar med ca 13 000 timmar mellan åren. I mitten av året fattades beslut om minskning av antalet anställda inom tillsynsområdet. I samband härmed uppkom vissa omställningskostnader av engångskaraktär som belastar 2011 års kostnader.

9.2 Järnväg

Inom infrastruktur- och järnvägsföretag riktas tillsynen mot verksamhetsutövarnas säkerhetsstyrningssystem och hur dessa fungerar i verksamhetsutövarnas egenkontroll.

Ett flertal olyckor och tillbud har medfört att Transportstyrelsen meddelat Trafikverket förelägganden att vidta åtgärder. Vid årets tillsyner mot infrastrukturförvaltare har stor vikt lagts vid hur säkerheten tas om hand vid arbeten i spårmiljö. Till infrastrukturhållare meddelades under året 37 (42) förelägganden och 4 (1) förbud utifrån 160 (203) tillsynstillfällen.

På järnvägsföretagsområdet återkallades 2 tillstånd för museiföreningar med anledning av stora brister i säkerhetsstyrningen, 1 förbud lades mot verksamhet på grund av bristande trafiksäkerhetsbestämmelser, dokumentation av utbildningar och hälsoundersökningar. Bland föreläggandena märks 2 som grundade sig på att företag saknade godkänd utbildningsplan för den operatörsspecifika delen av tågförarutbildningen.

Inom transport av farligt gods har 8 företag reviderats och samtliga resulterade i förelägganden, huvudsakligen som en följd av bristande rutiner och utbildningsbrister.

Transportstyrelsen har genomfört marknadstillsyn vid 14 (19) tillfällen avseende tillträde till järnvägsinfrastruktur hos Trafikverket, kommuner och hamnar. Transportstyrelsen har vid 3 tillfällen funnit brister i form av avsaknad av trafikeringsavtal. Myndigheten har förelagt dessa infrastrukturförvaltare att skicka in kopia på undertecknade trafikeringsavtal. Åtgärden avser att skapa mer likvärdiga villkor för att bedriva järnvägstrafik.

För att övervaka att företag inte överför allmänna medel mellan verksamhetsområden har Transportstyrelsen förelagt 14 (11) företag att skicka in särredovisning.

Under året har myndigheten avslutat 4 (3) tvister. Tvisterna handlar ofta om att en part känner sig diskriminerad vid tilldelning av spårkapacitet alternativt vid avgiftssättning av tjänster.

9.3 Luftfart

Under året har 2 403 (2 603) tillsyner genomförts mot de olika tillståndskategorier som finns inom luftfarten. För två kategorier visar antalet tillsyner en ökning. För securitytillstånd 184 (84) främst beroende på ett EU-direktiv med innebörden att myndigheten under tertial 1 2011 ska genomföra tillsyner mot samtliga fraktagerter. Samtidigt visar antalet tillsyner beträffande luftvärdighetsorganisationer en ökning 219 (173) vilket främst är att hänföra till att nya tillstånd som utfärdades för CAMO-organisationer⁵ 2009 har blivit föremål för första tillsyn under 2011.

I samband med tillsynerna har 2 757 (1 913) anmärkningar noterats. Anmärkningarna har föranlett att 2 tillstånd har dragits in.

Tillsynen av luftvärdiga luftfartyg har minskat jämfört med tidigare år beroende på att segelflygare, som en följd av ändrade tillsynsrutiner, har avvaktat med att förnya tillstånden för merparten av sina luftfartyg (ca 300)

⁵ CAMO: Continuing Airworthiness Management Organization). CAMO är en organisation som utfärdar en handling som bekräftar ett luftfartygs luftvärdighet. Tillstånd för detta utfärdas av Transportstyrelsen.

under 2011. Transportstyrelsen förutser att förnyade ansökningar om luftvärdighetsintyg kommer att inkomma till myndigheten under våren 2012 och framåt.

Transportstyrelsen har under året uppdaterat dokumentet Flygsäkerhetsprogram för Sverige, som omsätter den världsomfattande standarden för ständig förbättring av flygsäkerheten. Varje verksamhet oavsett typ, storlek och roll i luftfartssystemet ska förbättra sin verksamhet genom att sätta mål för sin verksamhet, identifiera sina brister genom ett riskhanteringssystem och periodiskt utvärdera hur den utvecklas i riktning mot de satta målen.

Ett kontinuerligt flygsäkerhetsarbete med en hög regelefterlevnad och där risker och svagheter identifieras ställer stora krav på fungerande ledningssystem. De organisationer som bedriver säkerhetskritisk verksamhet inom luftfarten har krav på sig att ha väl fungerande kvalitets- eller säkerhetsledningssystem. I ett framtidsscenario med mer målstyrande regelverk blir också dessa system allt viktigare. Transportstyrelsen påminner kontinuerligt branschen om detta i samband med branschmöten men även i samband med tillsynsaktiviteter. Under året har kompetensen på området höjts, i och med att en specialinriktad kvalificerad utbildningsinsats för ett flertal inspektörer har avslutats.

Transportstyrelsen har under 2011 avslutat ett projekt med syfte att utveckla tillsynen. Projektet har tagit fram ett antal riktlinjer inom olika områden. Riktlinjerna syftar till att vidareutveckla en riskbaserad och samordnad tillsyn med en tillsynsmetodik (systemtillsyn) som ska bidra till att utveckla tillsynsobjektens säkerhetskultur. Arbetet har bland annat medfört att Transportstyrelsen på luftfartsområdet har etablerat ett övergripande analysforum för bevakning av säkerhetsläget. Syftet är att tidigt finna och reagera på oönskade trender. Myndigheten tar även fram nyckeltal för uppföljning av säkerhetsläget. En riskbaserad metodik ger redskap för prioritering mellan tillsynsuppgifter.

Ett prioriterat område är luftrumsintrång, där Transportstyrelsen under året genomfört ett seminarium med marknaden. Seminariet resulterade i en svensk åtgärdsplan mot luftrumsintrång. Även rullbaneintrång är ett aktuellt säkerhetsnyckeltal, där analysforum på myndighetens luftfartsavdelning har initierat och genomfört fördjupade analyser under året.

9.4 Sjöfart

Hamnstatskontrollverksamheten har 2011 förändrats i och med att ett nytt internationellt tillsynssystem sjösattes den 1 januari 2011. Förändringarna innebär att ytterligare faktorer för att ta fram fartygens riskbedömning har införts. Dessutom sprids inspektionerna över hamnstaterna i större utsträck-

ning för att få en rättvisare fördelning av arbetsbördan. För Sveriges del innebär detta att fartyg med hög risk ska inspekteras på bekostnad av fartyg med låg risk. Totalt inspekterades 356 (743) prioritetsfartyg, varav 130 med prioritet 1 och 226 med prioritet 2. Målet för Sverige var att inspektera 722 prioritetsfartyg. Målet var baserat på de 3 sista årens fartygsanlöp och visade sig omöjligt att uppnå då tillräckligt antal prioritetsfartyg inte anlöpt Sverige. Samtliga högriskfartyg inspekterades.

108 (93) värdstatskontroller genomfördes på utländska passagerarfartyg i internationell trafik. Inga nyttjandeförbud utfärdades.

Tillsynsverksamheten på fartyg har minskat i omfattning under senare år som en följd av utflaggning, delegering av tillsyn till erkända organisationer och avsaknad av större nybyggnadsprojekt, se kapitel 2. Det har lett till en överkapacitet inom tillsynsverksamheten och uppsägning av tillsynspersonal. Förändringen har lett till att tillsynen fokuserar på verksamheter som är ålagda myndigheten och som tidigare inte prioriterats på grund av resursbrist. Exempel på sådana verksamheter är avfallshantering i hamnar, där rutiner för tillsyn tagits fram och en inventering av hamnar som hanterar avfall från fartyg genomförts. Kraven kommer från mottagningsdirektivet (2000/59).

Antalet tillsynsobjekt har under 2011 fortsatt att minska och uppgick vid årsskiftet till 2 046 (2 052). Det är en minskning med 156 objekt sedan 2008. Nästan alla fartygstyper minskar, men främst gäller det fiskefartyg (-115), kem-/oljetankfartyg (-48) och bogserbåtar (-34). Nedgången förväntas avstanna under 2012.

Delegering av tillsynsverksamhet till erkända organisationer genomfördes den 1 september 2011. Möjligheten till en utökad delegering har efterfrågats av Sveriges Redareförening och dess medlemmar i syfte att stärka konkurrensförutsättningarna för svenska rederier gentemot utländska rederier. En utökad kontroll av de erkända organisationerna har inletts under senhösten 2011.

En handlingsplan för tillsyn rörande hamnskydd i hamnar och sjöfartsskydd i hamnanläggningar har tagits fram efter EU-kommissionens inspektion av Malmö hamn sommaren 2011.

Efter upptäckten av Fiskeriverkets fartyg innehöll asbests har kontakter med Arbetsmiljöverkets experter konsulterats och en nationell handlingsplan tagits fram för att inspektera fartyg där asbest kan finnas.

9.5 Vägtrafik

På vägtrafikområdet ansvarar Transportstyrelsen för tillsyn inom förarutbildnings-, yrkestrafik-, fordons- och infrastrukturområdet. Syftet med tillsynen är att kontrollera att företag uppfyller föreskrifternas krav på säkerhet, hälsa och miljö. Därigenom ökar tryggheten för medborgare och konkurrensvillkoren för företag jämnas ut.

Under 2011 har Transportstyrelsen fått utökat ansvar för flera tillsynsområden inom vägtrafik. Dit hör till exempel tillsyn av kör- och vilotider för yrkestrafiken, tillsyn av TEN-T-vägnätet och marknadsövervakning av besiktningsorgan. För att klara dessa åtaganden har ny personal anställts och it-stöd har utvecklats, vilket lett till ökade kostnader för tillsynsverksamheten.

Under 2011 har tillståndshavare för förarbevis moped klass I och II fortsatt att prioriteras med syftet att öka trafiksäkerheten och minska antalet omkomna och svårt skadade mopedförare. Tillsyn har skett av 131 (74) mopedutbildare, varav 96 (66) har resulterat i förelägganden om åtgärdsprogram.

Tillsyn har även genomförts vid 6 (5) kommunala vuxenutbildningar vad gäller förarprovningen. Brister har konstaterats i 3 (3) fall, vilket har resulterat i att förarprovvarna har fått sina förordnanden ifrågasatta. Brister har framförallt konstaterats vid kommunala vuxenutbildningar som har upphandlat tjänsten externt.

Tillsynen inom yrkestrafikområdet sker genom så kallade 5-årstillsyner mot företag som bedriver yrkesmässig trafik och bidrar till lika villkor bland transportföretagen genom aktivt omprovande av trafiktillstånd och taxiförarlegitimationer.

För att förenkla för företagen och effektivisera tillsynen har myndigheten förändrat tillsynsmetoden så att underlag som tidigare begärts in från företagen nu till största delen hämtas in från andra myndigheter.

Inom yrkestrafikområdet bedrivs även händelsebaserad tillsyn. Den initieras av underrättelser och information från Rikspolisstyrelsen, Kronofogden och Skatteverket.

Ansvaret för kontroller av kör- och vilotider övertogs av Transportstyrelsen vid årsskiftet 2010/2011 och verksamheten har byggts upp under året. Transportstyrelsen har påbörjat kontroll av ett antal företag som valts utifrån ett riskbaserat perspektiv, men inga beslut om överträdelser eller sanktions-

avgifter är ännu tagna. Det förklaras av att det systemstöd som ska säkerställa att beslut tas på korrekt underlag ännu inte har kunnat tas i drift.

Inom fordonsområdet sker tillsyn mot tillverkare som fått typgodkännande från Transportstyrelsen. Tillsynen riktas mot tillverkarnas kvalitetsstyrningssystem och kontrollerar att företagen säkerställer att produkter fortfarande tillverkas i enlighet med typgodkännandet.

Transportstyrelsen har gjort 265 (220) produktsäkerhetskontroller av fordonsprodukter baserade på rapporterade avvikelser. Samtliga avvikelser har avhjälpats. Marknadskontroller har genomförts avseende kvalitet på drivmedel samt buller och avgaser från viss utomhusutrustning. Hållbarhetsprovning av avgasreningsutrustning har skett av 70 (84) fordon. Tecken på avvikelser har noterats hos 5 fordon.

Under 2010 fick Transportstyrelsen ansvar för att bedriva tillsyn av vägar som ingår i det transeuropeiska vägnätet. Under 2011 har en uppbyggnad av tillsynsverksamheten påbörjats.

Marknadsövervakningen av besiktningsföretagens verksamhet har inletts under året (se kapitel 2). Myndigheten har besökt 55 (0) besiktningsstationer tillhörande olika besiktningsföretag, och ett antal avvikelser från kontrollbesiktningsföreskriften har konstaterats. Under året har Transportstyrelsen publicerat en rapport om besiktningsföretagens förutsättningar och konkurrensmiljö (TSV 2012-383). Rapporten är ett resultat av en jämförelse mellan situationen före och efter marknadsöppningen. Under året har myndigheten fortsatt att utveckla den databas som ska ligga till grund för den riskbaserade tillsynen. Framtida tillsynsbesök ska planeras utifrån uppgifter om avvikelser från norm i tillsynsdatabasen.

10 Registerhållning

Utifrån sitt ansvar som registerhållare ska Transportstyrelsen skapa ett ökat mervärde för medborgare och näringsliv. Det kan exempelvis ske genom att myndigheten har trafikslagsövergripande register där så är lämpligt. Bildandet av Transportstyrelsen medför skalfördelar inom området registerhållning och det är viktigt att dessa tillvaratas. Myndighetens registerhållning ska kännetecknas av hög effektivitet och driftsäkerhet.

Registerhållning omfattar register som lämnar uppgifter om framförallt infrastrukturhållare, förare, och fordon. Registerhållningen omfattar i huvudsak områden som nationalitet, identifikationsuppgifter, ägare och eventuella säkerheter eller inteckningar i samband med krediter.

10.1 Trafikslagsövergripande aktiviteter

Under 2011 har det pågått en utredning för att se över möjligheterna till en integration av sjöfarts- och luftfartygsregistren i syfte att undersöka eventuella stordriftsfördelar och kompetenssäkring. I utredningen har registren arbetat tillsammans med att kartlägga verksamheterna, ta fram en övergripande kravbild över framtida it-system och föreslå olika åtgärder. Avrapportering sker i början av 2012.

Den 1 oktober 2011 trädde en ny lag i kraft, lagen (2011:900) om dödande av förkommen handling (det vill säga förstörd eller bortkommen handling), vilket innebar att Transportstyrelsen övertog ansvaret från tingsrätten. Övertagandet har underlättat för den enskilde vid vissa typer av inskrivningsärenden, eftersom denne endast behöver vända sig till en enda myndighet. I samband med övertagandet har sjöfarts- och luftfartygsregistren samarbetat.

I arbetet mot målet om lämpliga trafikslagsövergripande register har Transportstyrelsen under året påbörjat en kartläggning av register i myndigheten. Kartläggningen och en medföljande analys kommer att klargöra vilka register som kan och bör bedrivas trafikslagsövergripande. Denna del av arbetet kommer enligt beräkningarna att slutföras under 2012.

Tabell 4. Registerhållning 2009–2011

Trafikslag	Antal timmar bokförda på registerverksamhet			Total kostnad (tusen kronor)		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011
Järnväg	2 824	1 506	2 799	2 112	1 966	4 716
Luftfart	4 632	5 127	5 926	5 654	3 753	4 197
Sjöfart	13 331	11 015	12 220	10 146	10 775	11 373
Vägrafik	22 013	21 959	24 501	36 584	44 355	48 491
Trafikregistret*	638 971	604 289	598 207	1 082 934	1 052 483	1 020 403
Summa	681 771	643 896	643 653	1 137 430	1 113 332	1 089 180

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

Kostnaderna för registerhållningen inom Transportstyrelsen uppgick under 2011 till 1 089 mnkr. Dessa minskade med 24 mnkr jämfört med föregående år. Sett som andel av myndighetens totala verksamhetskostnader utgjorde kostnaderna för registerhållning 48 procent.

Den dominerande delen av kostnaderna utgörs av kostnader för drift, underhåll och vidareutveckling av vägrafikregistret (till exempel fordonsregister, körkortsregister) samt register och system för trängselskatt. Kostnaderna för denna verksamhet var under året 1 020 mnkr och minskade med 32 mnkr jämfört med 2010. Minskningen beror i huvudsak på att på att kostnader kunnat sänkas i samband med att driften av trängselskattesystemet övertagits av Transportstyrelsen från extern leverantör. Vidare har vissa kostnader avseende trängselskatt överförts till Trafikverket. Kostnaderna för vägrafikregistret har ökat mellan åren, vilket beror på ökade utvecklings- och förvaltningskostnader. Dessutom har kostnaderna för registreringsskyltar och behörighetshandlingar (körkort och liknande) ökat till följd av ökade volymer.

Inom järnvägsområdet ökade registerhållningskostnaderna från 2 mnkr till 5 mnkr, vilket i huvudsak beror på att viss ny funktionalitet tillförts registret och att en ökad grad av integrering med andra system skett under 2011.

10.2 Järnväg

Arbetet med att registrera Sveriges järnvägsfordon i fordonsregistret med 12-siffriga fordonsnummer fortsatte under 2011. Under året registrerades 1 974 fordon. Den 1 januari 2012 fanns det totalt 18 593 fordon registrerade. Fordonsregistret utökades också med funktioner för debitering av registeravgift.

10.3 Luftfart

Antalet ärenden i luftfartygs- och inskrivningsregistren uppgick under året till 875 (924). Under året nyregistrerades 97 (139) luftfartyg och 153 (148) avregistrerades, vilket innebär att antalet luftfartyg i Sverige fortsätter att minska. Den 31 december 2011 fanns det totalt 3 089 (3 153) luftfartyg registrerade i luftfartygsregistret, varav 1 676 (1 993) var luftvärdiga och därmed kan brukas. I inskrivningsregistret finns 883 luftfartyg registrerade. Antalet ärenden i inskrivningsregistret har under 2011 minskat något.

Under året har arbetet med att föra in luftfartygsregistret i verksamhetsstyrningssystemet EMPIC slutförts. En effekt av införandet förväntas bli en enklare uppföljning av verksamheten och ett bidrag till en effektivare administration av avdelningens tillstånds- och tillsynshantering.

10.4 Sjöfart

Totalt fanns 12 824 (13 287) fartyg registrerade i fartygsregistret den 31 december 2011. Under året registrerades 377 (437) fartyg och 846 (342) fartyg avregistrerades. Totalt hanterades 5 422 (5 903) ärenden i fartygsregistret. Med ärenden i fartygsregistret avses beslut som offentliggörs i enlighet med lag och förordning. Viss justering av beräkningsunderlaget har skett sedan tidigare år och därför är minskningen av ärenden reellt sett mindre.

Ökningen av avregistreringar beror på att ägare till mindre fartyg som inte måste vara registrerade har begärt avregistrering för att undgå avgift. I en utredningsfas handläggs denna typ av ärenden utanför fartygsregistret. Uppgifterna om ärenden i fartygsregistret visar därför inte den dramatiska ökning som skett. Handläggning av avregistreringsärenden bedöms fortsätta 2012. Avgiftsfinansieringen har även medfört en tillströmning av ärenden med personer som insett att de felaktigt kvarstår som ägare av sålda fartyg. Som ett resultat har Transportstyrelsen beslutat skjuta upp arbetet med att ersätta det befintliga fartygsregistersystemet med ett nytt till 2012. Syftet med det nya systemet är att få en effektivare handläggning med förbättrad användarvänlighet och ett stabilare system.

10.5 Vägtrafik

Trafikregistret

Vägtrafikregistret är det i särklass mest omfattande register som Transportstyrelsen förvaltar. Uppdraget är att förvalta och utveckla vägtrafikregistret och tjänster relaterade till registret. Vägtrafikregistret är ett nationellt, offentligt registersystem för kontroll av fordon, förare och yrkesmässig trafik på väg. Verksamheten är i sin helhet författningsreglerad, vilket resulterar i en omfattande myndighetsutövning.

Myndighetsutövningen sker i huvudsak genom automatiserade, maskinella förfaranden men även på traditionellt sätt genom särskilt beredda beslutsärenden. Transportstyrelsen har genom vägtrafikregistret en omfattande direktkontakt med medborgare och näringsliv. År 2011 hade Transportstyrelsens kundtjänst för fordonsspår 1 165 353 (1 362 554) telefonsamtal relaterade till vägtrafikregistret.

Tabell 5. Fordon etc. inom vägtrafik

Område	Prestation, antal	2009	2010	2011
Vägtrafikregister	Registerförda fordon*	9 819 575	10 058 788	10 342 503
	Körkortshavare**	6 123 439	6 170 551	6 212 888
	Ägarbyten under året	2 787 000	3 122 305	3 285 953
	Avregistrerade fordon	221 000	265 279	253 504
	Nyregistrerade fordon	353 767	442 997	470 139
Registreringsskylt	Tillhandahållna registreringsskyltar***	810 387	1 055 681	1 117 762
Dublett registreringsbevis	Tillhandahållna dubletter av registreringsbevis, del 1 och 2	502 615	493 218	488 686
Ursprungskontroll	Direktimporterade fordon	18 195	22 247	25 733
Färdskrivarkort	Utfärdade färdskrivarkort	30 345	29 689	55 092

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

**Exklusive traktorkort.

***Exklusive personliga skyltar.

Under året har privatimporten av fordon ökat betydligt jämfört med föregående år till följd av konjunktursvängningar och den stärkta svenska kronan. Antal levererade registreringsskyltar har ökat jämfört med 2010, vilket främst beror på ökningen i nyregistrerade fordon och ökad direktimport. Antal levererade färdskrivarkort har ökat betydligt jämfört med 2010 beroende på den cykliska 5-årsförnyelsen.

Transportstyrelsen har under året bistått Polisen i deras arbete med att utveckla ett it-system för avläsning av registreringsskyltar. Systemet ska ersätta den information som Polisen tidigare fick genom kontrollmärket på registreringsskyltarna.

Arbetet med att utveckla och anpassa stödsystem för körkortsverksamheten har fortsatt under 2011. Under året har arbete påbörjats för att införa den nya körkortslagen som träder i kraft den 1 januari 2013.

Tabell 6. Behörigheter och personliga tillstånd inom vägtrafik

Område	Prestation, antal	2009	2010	2011
Behörighetshandlingar	Tillverkade körkort	681 156	662 601	660 512

Antal behörighetshandlingar under 2011 ligger ungefär i nivå med föregående år. En ny 10-årscykel för utbyte av körkort börjar under 2012 och kommer att medföra ökade volymer de kommande åren.

Tabell 7. Trafikoperatörer inom vägtrafik

Område	Prestation, antal	2009	2010	2011
Yrkestrafikregister	Yrkestrafiktillstånd	29 476	29 374	28 500
	Registrerade fordon i yrkestrafik	140 091	144 033	144 023

Volymerna ligger stabilt mellan åren.

Tabell 8. Administration av avgiftssystem och skatteuppbörd inom vägtrafik

Område	Prestation, antal	2009	2010	2011
Miljöbilspremie	Utbetalade miljöbilspremier	34 932	4 148	*
Fordonsskatt	Debitering fordonsskatt**	6 974 464	7 065 241	7 071 795
Vägavgift	Debitering vägavgift	66 024	65 130	66 998
Trängselskatt	Debitering trängselskatt***	4 956 708	5 055 236	4 697 595
Kontrollavgift avgasrening	Debitering kontrollavgift avgasrening	229 464	336 709	358 722

*Miljöbilspremien utgick som verksamhet år 2010.

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

***Trängselskatt i Stockholm startades augusti 2007.

Transportstyrelsen ansvarar för att ta in fordonsskatt, vägavgifter och trängselskatt till staten. Under året har Trafikverket tagit över ansvaret för driften av betalstationerna i Stockholm. Transportstyrelsen svarar för förvaltning och drift av övriga delar av trängselskattesystemet. Arbetet med att utveckla organisation och stödsystem för trängselskatt i Göteborg, som inleds den 1 januari 2013, har fortlöp under 2011 i samarbete med Trafikverket. Transportstyrelsen har även påbörjat arbetet med att utveckla stödsystem för att ta in vägavgifter i Motalaviken.

Uppdragsfinansierad verksamhet inom vägtrafik

Transportstyrelsen utför uppdragsverksamhet, såsom försäljning av information, administration av felparkeringsavgifter och utfärdande av personliga registreringsskyltar. Priset för försäljning av information sänktes under 2010 och har sänkts ytterligare under 2011. Debiteringen av felparkeringsavgifter under året låg i nivå med föregående år. Antalet debiteringar uppgick till 1 433 150 (1 369 398) under 2011. Antalet utfärdade personliga skyltar uppgick till 1 988 (2 365).

RDT

Utvecklingen av den rikstäckande databasen för trafikföreskrifter (RDT) har fortsatt under 2011. Förordningen (2007:231) berör de myndigheter som meddelar trafikföreskrifter. Föreskrifterna kungörs genom att de publiceras på webbplatsen för Svensk trafikföreskriftssamling, www.stfs.se, som är en separat del av RDT. Syftet med RDT-verksamheten är att göra hanteringen av trafikföreskrifterna effektivare, att förbättra rättssäkerheten och att ge trafikanterna bättre service. Antalet publicerade trafikföreskrifter den 31 december 2011 var 163 182.

STRADA

Från och med 2003 rapporterar samtliga 21 polismyndigheter in vägtrafikolyckor i databasen STRADA⁶. Totalt finns 163 752 polisrapporter inrapporterade i STRADA. Även akutsjukhus registrerar in skadefall i STRADA. Under 2011 registrerade polisen 16 529 (16 829) olyckor. Under året har 62 av landets 68 akutsjukhus rapporterat in 45 468 (38 520) skadefall. Det innebär att STRADA sammanlagt innehåller 271 197 skadefall som sjukvården registrerat sedan 2003.

Under 2011 har 7 nya akutsjukhus börjat med inregistreringar i STRADA, vilket betyder att 91 procent av landets akutsjukhus registrerar till databasen. Ytterligare 3 sjukhus kommer att påbörja registrering under 2012. Transportstyrelsens mål är att samtliga akutsjukhus ska registrera i STRADA år 2012. Myndigheten finansierar inrapporteringen.

Under 2011 har mycket tid lagts på att kvalitetssäkra databasen och dess tillhörande programvaror som under 2010 migrerats till Transportstyrelsens it-miljö. Polis och sjukvård registrerar nu via internet. Myndigheten har under året levererat officiell vägtrafikolycksstatistik till Trafikanalys. Uppgifter från STRADA levereras månatligen till IRTAD⁷ och CARE⁸.

⁶ Swedish Traffic Accident Data Acquisition

⁷ International Road Traffic and Accident Database

⁸ Community database on Accident on Roads in Europe

11 Effektiv organisation

Transportstyrelsens effektivitet ska öka. Det förutsätter en god förmåga att snabbt kunna anpassa verksamheten efter nya förutsättningar. Myndigheten ska driva sin verksamhet kostnadseffektivt och tillvarata positiva effekter av samarbete. Under året har myndighetens organisation stått i fokus för förändringsarbetet. Betydande organisationsförändringar har genomförts eller beslutats. En kartläggning av myndighetens effektiviseringspotential har även framtagits och effektiviseringsåtgärder har redan genomförts.

Organisationsförändringar

Det grundläggande motivet till organisationsförändringarna är att få en organisation som stödjer ett arbetssätt som innebär att verksamheten kan bedrivas mer effektivt. En bärande tanke är en organisation som

- bättre tillvaratar gemensamma kompetenser
- samlar it-resurserna för att maximera skalfördelar
- tydligare skiljer ut kärnverksamhet från produktionsstödjande verksamhet
- främjar ett trafikslagsövergripande arbetssätt.

Transportstyrelsen har inrättat en delvis ny organisation för stödfunktionerna vid huvudkontoret. För att ge kärnavdelningarna ett bättre och mer samordnat stöd har flera av de myndighetsgemensamma funktionerna samlats inom en ny ekonomi- och förvaltningsavdelning. Härutöver har en särskild GD-stab inrättats för att bland annat stärka myndighetens strategiska och samlade styrning.

I syfte att underlätta för trafikavdelningarna att börja tillämpa ett mer trafikslagsövergripande arbetssätt har tre särskilda kompetenscentra skapats. Inriktning och uppgifter återfinns under avsnitt 4.3, 8.1 och 9.1.

För att skapa skalfördelar och främja ett trafikslagsövergripande arbetssätt sammanfördes under året järnvägsavdelningen med vägtrafikavdelningen. Den nya avdelningen fick namnet väg- och järnvägsavdelningen och sammanslagningen berörde omkring 300 medarbetare.

Från och med 2012 ersätter tre nya avdelningar trafikregistret:

- Transportregisteravdelningen får det övergripande ansvaret för myndighetens samlade registerverksamhet samt ärendestöd.
- Körkortsavdelningen ansvarar för tillståndsprövningen av samtliga körkort.

- Skatte- och avgiftsavdelningen tar det samlade ansvaret för att samordna myndighetens processer som rör avgifter och skatter, däribland trängsel- och fordonsskatt. Till avdelningen hör även kundtjänst som även den får ett samlat ansvar för hela myndighetens kundservice.

Parallellt bildas även en samlad it-avdelning, där it-verksamheten från tidigare trafikregistret ingår. Med avdelningen ges it-verksamheten ett samlat ansvar. Det ger betydande möjligheter till effektivisering och samutnyttjande av drift, förvaltning och utveckling.

Under hösten har medarbetare och chefer varit starkt engagerade i förberedelserna av att precisera roller och uppgifter. Bland annat har nya chefer tillsatts för den nya organisationen. Förändringsarbetet har styrts av en särskild förändringsledning.

Effektiviseringar

Myndighetens nuvarande verksamhet behöver drivas mer kostnadseffektivt för att ge utrymme för nya verksamheter, förbättra kvaliteten inom nuvarande resursram och minska nuvarande kostnader. De större effektiviseringspotentialerna har identifierats i en översiktlig studie som kommer att ligga till grund för avdelningarnas och myndighetens budgetramar de kommande åren.

Transportstyrelsen har utnämnt e-förvaltningen till en av de mer angelägna uppgifterna i effektiviseringsarbetet. I en översiktlig handlingsplan formuleras bland annat målsättningen att inom några år halvera den pappersbaserade ärendehantering. Stora ärendegrupper har identifierats för att hanteras som e-tjänster eller via skanning under 2012–2013. Förberedelser pågår för att medborgare och näringsliv under 2012 ska ges möjlighet att välja att få myndighetsbeslut som e-brev istället för via posten.

Under året har betydande effektiviseringar genomförts inom flera områden. Inom körkortsverksamheten har handläggningstiderna kortats. Inom luftfarten finns ett nytt ärendesystem som väsentligen minskat resursbehovet för certifikathantering. På sjöfartsområdet har tillsynsverksamheten anpassats efter en minskad efterfrågan.

12 Medarbetare och kompetens

Transportstyrelsen ska vara en attraktiv myndighet med hög kompetens, vilket innebär att myndigheten säkerställer att den har kompetenta medarbetare och att varje medarbetare har rätt kompetens i förhållande till arbetsuppgifterna. Särskilt viktigt är detta i arbetet med att långsiktigt klara myndighetens uppdrag. Transportstyrelsen ska ha en intern rörlighet inom och mellan avdelningarna och en väl avvägd rörlighet gentemot omvärlden.

Medarbetarundersökningen

Under våren 2011 genomfördes Transportstyrelsens andra medarbetarundersökning. Resultatet blev något lägre än för den första undersökningen som genomfördes hösten 2009, men fortfarande är resultatet klart över den genomsnittliga gränsen för nöjdhet. Det finns en tydlig process för hur myndigheten ska arbeta med förbättringar inom de områden som ingår i medarbetarundersökningen. Varje avdelning har fått i uppdrag att analysera sina egna resultat, ta fram en handlingsplan och arbeta efter den. Ledningen för myndigheten har också antagit en myndighetsövergripande handlingsplan.

Organisationsförändringar

Omfattande organisationsförändringar har genomförts under året och fler kommer att verkställas 2012. Förändringsarbetet presenteras under kapitel 11.

Attrahera framtida medarbetare

Under året har flera marknadsföringsinsatser gjorts för att för att attrahera framtida kompetens. Några av åtgärderna har varit att delta i mässor, till exempel branschmässor, och i olika evenemang som universitet och högskolor anordnar. Ett exempel är campusdagarna vid universitetet i Örebro.

Rekrytera medarbetare

Under året har ett elektroniskt rekryteringsstöd införts. Genom det nya stödet får sökande snabbt besked om att myndigheten tagit emot ansökan. De kan också få information om eventuella förseningar i handläggningen och information om när ärendet avslutas. Samtidigt effektiviseras administrationen genom att hantering av papperskopior och posthantering minskar. Under andra halvåret 2011 införde myndigheten ett anställningsstopp som varade fram till årsskiftet. Orsaken var den översyn och omorganisation som påbörjades av it-verksamheten och trafikregistret. Totalt sett har ändå omfattande rekryteringsaktiviteter skett under året, särskilt vad gäller chefsrekryteringar, dels till den nybildade avdelningen väg- och järnvägs-

avdelningen våren 2011, dels till de fyra nya avdelningar som blev följden av omorganisationen av it-verksamheten och trafikregistret.

Utveckla medarbetare och verksamhet

Under verksamhetsåret har en rad trafikslagsövergripande kompetensinsatser genomförts med syftet att tillföra samverkans effekter i alla delar av verksamheten. En särskild satsning har gjorts för nya chefer och medarbetare som har bedömts ha potential att bli framtida chefer. Satsningen har gjorts i form av ett mentorprogram som har omfattat cirka 20 chefer och medarbetare under ungefär ett år. Programmet har haft tre huvuddelar; adeptseminarier, mentor-adeptsamtal samt en gemensam ledarskapsutbildning. En sidoeffekt är nätverksbyggande och erfarenhetsutbyte mellan trafikslagen, då adepter och mentorer kommer från hela myndigheten. Programmet avslutas under våren 2012 men de delutvärderingar och uppföljningar som hittills gjorts tyder på att det är ett framgångsrikt program, som stärker myndighetens framtida kompetensförsörjning när det gäller att täcka behovet av nya chefer.

För att ytterligare stödja nya chefer och chefer som i övrigt kan behöva ett särskilt stöd har ett ledarutvecklingsprogram tagits fram under hösten 2011. Det ska börja genomföras under våren 2012. Det omfattar totalt 11 dagar under en 6-månadersperiod och har som syfte att tydliggöra rollen som chef i Transportstyrelsen och det personliga ledarskapet samt hur man som kan få stöd för att utveckla sitt ledarskap.

Våren 2011 genomfördes för första gången en basutbildning för tillsyn. Under hösten 2011 genomfördes den andra omgången. Resultaten av båda omgångarna följs upp och utvärderas fortlöpande. Utbildningen är den mest omfattande som ges för samtliga trafikslag gemensamt och ska utgöra en plattform för all övrig vidareutbildning inom tillsynsområdet, oberoende av trafikslag. En effektutvärdering kommer att göras under 2012.

Transportstyrelsens introduktionsprogram för nyanställda anpassas och utvecklas fortlöpande i förhållande till verksamhetens behov. En utvärdering visar att 4 av 5 är nöjda med utbildningen. Respondenterna anser att den medverkat till att de snabbt kommit in i såväl arbetsuppgifterna som i arbetsgemenskapen. Det som dock behöver förbättras är bland annat utvecklingsplanerna, fadderverksamheten och uppföljningen av introduktionen på individnivå.

En obligatorisk webbaserad miljöutbildning riktad till alla medarbetare utvecklades i början av 2011. Syftet är att höja det allmänna miljömedvetandet som statstjänstemän, både globalt och nationellt men också lokalt. Utbildningen ska bidra till att myndigheten kan uppfylla sina miljömål

genom minskat resande, minskad pappersanvändning, minskad elförbrukning och så vidare.

Arbetet med högre effektivitet, ständiga förbättringar och nya arbetsformer ska inte ske på bekostnad av arbetsmiljö och medarbetarnas trivsel. Därför har nya utbildningar tagits fram som ger medarbetarna konkreta verktyg att förena dessa delar till en fungerande helhet. Exempel på utbildningar av det här slaget är Balans och personlig effektivitet samt Effektiva möten. Ett allt större utbud av webbaserade utbildningar har tillkommit, vilket har kompetenshöjande effekter samtidigt som det minskar kostnaderna och ökar tillgängligheten för alla medarbetare, oberoende av stationeringsort.

Under året har ett arbete för att ta fram utvecklingsmöjligheter för chefer och medarbetare påbörjats. Förslag på förordnanden och karriärvägar för chefer har utvecklats och kommer att införas efter hand. En process har även inletts vad gäller utvecklingsmöjligheter för medarbetare.

Under hösten påbörjades ett pilotprojekt för att ta fram en fungerande modell för strategisk kompetensförsörjning. Modellen innehåller en metod för kompetensanalys som kan användas på ett enhetligt och systematiskt sätt i hela myndigheten, för att på sikt få en tydlig och effektiv kompetensförsörjning. Pilotprojektet har primärt tillämpats på sjöfartsavdelningen med gott resultat och ett fortsatt införande av metoden kommer att föreslås för övriga avdelningar på myndigheten.

Omställning och avveckling

Transportstyrelsen har på olika sätt arbetat aktivt med omställningsarbete. Personalfunktionerna har tagit fram en process för omställning samt stödmaterial för såväl chefer som medarbetare. Detta har redan fått praktisk tillämpning i uppsägning av tillsynspersonal vid sjöfartsavdelningen.

Arbetsmiljö

Som nämnts ovan sker kontinuerliga medarbetarundersökningar för att mäta hur medarbetarna upplever sin arbetsmiljö. En del av arbetsmiljöarbetet sker därför som direkta förbättringsinsatser mot bakgrund av undersökningsresultaten. Myndigheten arbetar därtill med ytterligare aktiviteter för att stärka arbetsmiljön genom exempelvis det systematiska arbetsmiljöarbetet. Under året har omfattande satsningar gjorts på hälsoprofiler och hälsokartläggningar samt ett utvecklingsarbete kring hot- och våldsproblematik som syftar till att och utveckla fungerande metoder och rutiner. Under året har också en omfattande brandskyddsutbildning genomförts för i stort sett hela myndigheten.

Fortsatt värdegrundsarbete

Transportstyrelsen har under året fortsatt att införa myndighetens värdegrund. Värdegrunden kommuniceras i platsannonser och är en bärande del i introduktionsutbildningen av nyanställda och i alla övriga kompetensutvecklande insatser. Flera hundra medarbetare har deltagit i föreläsningar och värdegrundsbaserade diskussioner kopplade till myndighetens uppdrag och verksamhet. Av medarbetarundersökningen framgår att värdegrunden är väl känd, men endast ett mindre antal har angivit att de har nytta av den i det dagliga arbetet. Det ger anledning till ett fortsatt aktivt arbete genom olika aktiviteter.

Nyckeltalsarbete

Transportstyrelsen har inlett ett samarbete med Nyckeltalsinstitutet för att ta fram relevanta nyckeltal inom främst personalområdet. Ett första resultat har kommit med nyckeltal såsom sjukfrånvaro, personalomsättning och när det gäller den typen av grundnyckeltal har myndigheten genomsnittsvärden som liknar andra jämförbara myndigheter.

Samverkan med andra myndigheter

Transportstyrelsen deltar i ett samarbete som Trafikverket har fått på regeringens uppdrag: resfria möten. Under hösten 2011 genomfördes en enkätundersökning riktad till alla medarbetare med syftet att erhålla en bild av mötesvanor och miljöpåverkande resande. Målet är bland annat att oftare nyttja ny teknik för att minimera resandet till möten utan att effektiviteten påverkas negativt. Enkätundersökningen kommer att göras årligen för att mäta effekter och förändringar i res- och mötesvanor.

Samverkan sker också inom kompetensområdet med Trafikverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket för att hitta effektivare sätt att arbeta med kompetensfrågor. I samverkan med dessa myndigheter har förutsättningarna undersökts för att genomföra gemensamma utbildningar för att minska kostnaderna. Samarbetet har också resulterat i att några mentorer hämtats från de andra myndigheterna till Transportstyrelsens mentorprogram för chefer och blivande chefer.

13 Finansiell redovisning

Den 1 januari 2011 övergick Transportstyrelsens verksamhet från att i huvudsak finansierats med avgifter, till att i huvudsak finansieras med anslag. Finansieringen är nu mer likformig mellan trafikslagen. Kostnaden för regelgivning ska täckas av skattefinansierade anslag, medan kostnaderna för tillståndsprovning, tillsyn och registerhållning ska täckas med avgiftsfinansierade anslag. Det är inom luftfarts-, sjöfarts- och vägtrafikområdet de största förändringarna av finansieringsformen skett. De avgifter som tidigare togs ut av medborgare och näringsliv, tas fortfarande ut av dessa grupper. Skillnaden sedan årsskiftet består i att intäkter som tidigare disponerades av myndigheten, numera redovisas direkt på inkomstitel i statsbudgeten. Efter reformen är det endast uppdragsverksamhet inom vägtrafikområdet, luftfartens flygtrafiktjänst avseende överflygningar samt GAS (Gemensam Avgift Säkerhetskontroll) som är finansierade med avgifter som myndigheten disponerar. Dessa förändringar har medfört stor påverkan på avgiftsintäkternas redovisning i resultaträkningen vid en jämförelse med föregående år – jfr vidare under Tilläggsupplysningar och noter, Redovisningsprinciper.

Det ekonomiska målet för Transportstyrelsen är att verksamheten ska bedrivas inom ramen för tilldelat anslag och att avgifterna över tid ska täcka kostnaderna för tillståndsprovningen, tillsynen och registerhållningen.

Tilldelade anslag enligt regleringsbrev uppgick totalt till 2 363,7 mnkr, varav det generella huvudanslaget uppgick till 2 113,5 mnkr (varav 156,6 avsåg Reglering av ackumulerade underskott i avgiftsverksamhet) och Trängselskatt Stockholm till 210,2 mnkr. Totalt disponerade Transportstyrelsen 2 338,2 mnkr, varav 1 957,5 mnkr på huvudanslaget, 156,6 på Reglering av ackumulerade underskott i avgiftsverksamhet och 224,0 mnkr på Trängselskatt Stockholm. Anslagssparandet från 2011 uppgår således totalt till 310,8 mnkr, varav 97,8 mnkr är hänförligt till det generella anslaget, 127,3 till Reglering av ackumulerade underskott i avgiftsverksamhet och 85,6 mnkr till Trängselskatt Stockholm.

Enligt Regleringsbrevet har Transportstyrelsen rätt att disponera överskottet i uppdragsverksamheten för registerändamål. Sådan disposition har skett med 59,8 mnkr.

Verksamhetens intäkter för Transportstyrelsen uppgick under 2011 till 2 274,6 mnkr, vilket ska jämföras med 2 455,9 mnkr under 2010. Minskningen uppgick således till 181,3 mnkr eller 7,4 % och är i huvudsak relaterad till bytet av finansieringsmodell där Transportstyrelsen tidigare

disponerade avgiftsintäkten, men sedan årsskiftet 2010/2011 i huvudsak finansieras av anslag.

Verksamhetens kostnader uppgick för 2011 till 2 267,8 mnkr och minskade med 1,1 mnkr jämfört med 2010. Bland de större kostnadsposterna märks personalkostnader, vilka uppgick till 966,6 mnkr (905,2), lokalkostnader uppgående till 96,6 mnkr (86,0), köp av tjänster (datordrift, konsulter, porto etc) 776,3 mnkr (832,6), inköp av varor (bl. a. registreringsskyltar och material för körkort mm) 185,3 mnkr (164,6) samt medlemsavgifter 101,3 mnkr (119,5).

Verksamhetsutfallet för 2011 uppgick till 6,8 mnkr och minskade med 180,2 mnkr mellan åren. Skillnaden mellan åren är ett utslag av den förändrade finansieringsmodellen, där myndigheten tidigare disponerade avgiftsintäkten, men från och med 2011 finansieras av anslag. Över tid ska kostnaderna för myndighetens verksamhet balanseras med motsvarande avgiftsuttag. Detta gäller oavsett om avgifterna disponeras direkt av myndigheten, som varit fallet fram till och med 2010, eller om dessa redovisas på inkomstitel i statsbudgeten och myndigheten finansieras via anslag, som är fallet från och med 2011.

Saldot i Uppbördsverksamheten är 139,6 mnkr. Totalt har 14,3 mdkr (13,4) redovisats in till statskassan. Största poster utgörs av fordonskatter 11,1 mdkr (11,8), trängselskatter (inklusive trängselskattetillägg) 0,7 mdkr (0,7) och vägavgifter om 0,6 mdkr (0,6). Saldot utgörs i huvudsak av periodiserade trängselskatter avseende passager i november och december 2011.

För 2011 redovisades ett underskott i transfereringsavsnittet med 12,8 mnkr, jämfört med ett överskott avseende 2010 på 72,6 mnkr. Såväl underskottet i år, som överskottet föregående år härrör sig i sin helhet till Gemensam Avgift Säkerhetskontroll (GAS). Över tid ska intäkter och kostnader balansera varandra.

Balansomslutningen uppgick vid årets utgång till 1 205,4 mnkr, vilket var en ökning med 182,2 mnkr jämfört med utgången av 2010.

De tillgångsposter som ökat mest, är Immateriella anläggningstillgångar vilka ökade med 152,7 mnkr mellan årsskiftena, från 254,3 mnkr till 407,0 mnkr. Ökningen beror på utveckling av system inom vägtrafikregistret och trängselskatt. Vidare ökade posten Materiella anläggningstillgångar med 40,3 mnkr till 89,8 mnkr, bland annat beroende på anskaffning av möbler och utrustning till Transportstyrelsens kontor. Periodavgränsningsposter ökade till 234,2 mnkr från 172,2 mnkr till följd av ny redovisningsprincip innebärande att upplupna trängselskatter från och med detta årsskifte fordransförs. Dessa uppgick till 139,6 mnkr. Kundfordringarna minskade mellan årsskiftena med 165,6 mnkr till 110,3 mnkr, vilket beror på att Transportstyrelsen, i samband med vulkanutbrottet 2010 på Island, beslutade att förlänga betalningsvillkoren från 30 dagar till 90 dagar på fakturor till företag verksamma inom luftfartsområdet. Den 1 februari 2011 återgick dessa att vara 30 dagar. Vidare minskade kundfordringarna till följd av den nya

finansieringsmodellen. 41,8 mnkr av fakturerade och aviserade fordringar utgörs av uppbördsfordringar, vilka omförts till posten Övriga fordringar.

Transportstyrelsen lämnar 2011 en finansieringsanalys då myndigheten har haft både en balansomslutning och kostnader överstigande en miljard kronor för vart och ett av de två senaste räkenskapsåren.

13.1 Kapitalförändring

Belopp i tkr

Avdelning	2011	2010	2009
Trafikregistret	125 262	150 000	10 283
Sjöfartsavdelningen	683	17 050	7 157
Luftfartsavdelningen	3 371	93 056	-25 478
Järnvägsavdelningen	-	0	-6
Vägtrafikavdelningen	-	-460	98
Väg- och järnvägsavdelningen	4 313	-	-
Stab	-11	11	-1 042
Årets kapitalförändring	133 618	259 656	-8 988

13.2 Ekonomisk översikt - redovisning av kostnader och intäkter per verksamhetsindelning

13.2.1 Redovisning av år 2011

Belopp i tkr

Verksamhetsindelning	Kostnader	Anslags-intäkter	Övriga intäkter	Intäkter mot inkomsttitel	Totala intäkter
Regelgivning	325 441	305 797	2 689	0	308 486
Tillstånd	446 660	443 838	1 875	0	445 713
Tillsyn	305 415	299 719	13 812	0	313 531
Registerhållning	1 089 181	926 606	147 188	0	1 073 794
Sektors- & stabsuppgifter*	15 128 768	21 983	861 710	14 403 864	15 287 557
Summa	17 295 463	1 997 942	1 027 275	14 403 864	17 429 081

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

Belopp i tkr

Avsnitt enligt resultaträkning	Kostnader	Anslags-intäkter	Övriga intäkter	Intäkter mot inkomsttitel	Totala intäkter
Verksamhetsavsnitt	101 117	7 983	125 109	0	133 091
Uppbördsavsnitt	14 264 283	0	0	14 403 864	14 403 864
Transfereringsavsnitt	763 368	14 000	736 602	0	750 602
S:a sektors- och stabsuppgifter	15 128 768	21 983	861 710	14 403 864	15 287 557

13.2.2 Redovisning av år 2010

Belopp i tkr

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

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

Belopp i tkr

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

13.2.3 Redovisning av år 2009

Belopp i tkr

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

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

Belopp i tkr

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

13.3 Särredovisning av avgiftsbelagd verksamhet

13.3.1 Redovisning av år 2011

Belopp i tkr

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

Offentligrättsliga avgifter som disponeras

Offentligrättsliga avgifter inom luftfart

Gem. avg. säkerhetskontroll och undervägsavg.	865 980	857 788	8 192
---	---------	---------	-------

Uppdragsverksamhet vägtrafikområdet

Informationsuttag	96 603	117 434	-20 831
Adm. av felparkeringsavgifter	16 757	10 515	6 242
Försäljning av personliga skyltar	1 095	1 761	-666
Övriga uppdrag	24 229	23 202	1 027
Summa	138 684	152 912	-14 228

Offentligrättsliga avgifter som EJ disponeras

Offentligrättsliga avgifter vägtrafikområdet

Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m. *)	1 402 378	913 928	488 450
---	-----------	---------	---------

Offentligrättsliga avgifter sjöfart

Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	77 980	94 008	-16 028
--	--------	--------	---------

Offentligrättsliga avgifter luftfart

Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	281 405	249 056	32 349
--	---------	---------	--------

Offentligrättsliga avgifter järnväg

Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	8 975	13 338	-4 363
--	-------	--------	--------

*) Inklusivt trängselskattetillegg, felparkeringsavgifter, restavgifter och överlastavgifter (intäkter 225,8 Mkr).

13.3.2 Redovisning av år 2010

Belopp i tkr

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

Offentligrättsliga avgifter som disponeras

Offentligrättsliga avgifter inom luftfart

Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	1 151 537	1 058 480	93 057
--	-----------	-----------	--------

Offentligrättsliga avgifter vägtrafikområdet

Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.	954 273	840 528	113 745
--	---------	---------	---------

Offentligrättsliga avgifter sjöfart

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

Uppdragsverksamhet vägtrafikområdet

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

Offentligrättsliga avgifter som EJ disponeras

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

13.3.3 Redovisning av år 2009

Belopp i tkr

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

Offentligrättsliga avgifter som disponeras**Offentligrättsliga avgifter inom luftfart**

Myndighetsavgift m.m. *)	1 068 003	1 093 463	-35 227
--------------------------	-----------	-----------	---------

Offentligrättsliga avgifter vägtrafikområdet

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

Offentligrättsliga avgifter sjöfart

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

Uppdragsverksamhet vägtrafikområdet

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

Offentligrättsliga avgifter som EJ disponeras

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

13.4 Sammanställning över väsentliga uppgifter

	2011	2010	2009
Låneramar			
Beviljad låneram (enl 7 kap 1 § budgetlagen)	300 000	350 000	300 000
Utnyttjad låneram (vid räkenskapsårets slut)	206 805	159 897	132 301
Låneram investeringar, Övrig kreditram (enl 7 kap 6 § budgetlagen)	278 000	55 000	-
Utnyttjad låneram (vid räkenskapsårets slut)	128 393	22 814	-
Kontokrediter hos Riksgälden			
Beviljad räntekontokredit (enl 7 kap 4 § budgetlagen)	500 000	480 000	300 000
Max utnyttjad räntekontokredit under året	210 397	398 851	225 816
Räntekonto			
Ränteintäkter	4 127	-	137
Räntekostnader	4 292	771	378
Avgiftsintäkter			
Utfall inklusive avgifter och ersättningar som redovisas på inkomsttitel varav intäkter som inte disponeras av Transportstyrelsen	2 784 100	1 810 080	1 450 997
Budget *	1 771 050	260 655	258 871
	2 325 058	2 128 090	1 865 488
Anslagskredit			
Beviljad	79 725	79 136	41 319
Utnyttjad	-	-	-
Anslagssparande	310 774	23 942	137 615
Personal			
Årsarbetskrafter	1 575	1 491	1 175
Medeltal anställda	1 675	1 589	1 250
Driftkostnad per årsarbetskraft	1 397	1 478	1 666
Kapitalförändring			
Årets kapitalförändring	133 618	259 656	-8 988
Balanserad kapitalförändring **	194 278	-94 683	-48 524

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

Dessa avgiftsintäkter uppgick för 2010 till 778 995 tkr och år 2009 till 655 859 tkr. För att åstadkomma jämförbarhet med Budget, ska utfallet ökas med det beloppet, varefter det således justerade utfallet uppgår till 2 589 075 tkr 2010 och 2 106 856 år 2009.

2011 ingår Gemensam Avgift Säkerhetskontroll i utfallet. Se tilläggsupplysningar.

** Under 2010 överfördes -37 170 tkr till Transportstyrelsen balanserad kapitalförändring från Länsstyrelserna avseende överförda avgiftsbelagda verksamheter. 2011 har 29 305 tkr balanserad kapitalförändring reglerats med anslag. Se tilläggsupplysningar.

13.5 Resultaträkning

Belopp i tkr		2011	2010
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag		1 983 942	760 182
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	not 1	283 839	1 549 425
Intäkter av bidrag		2 146	145 877
Finansiella intäkter		4 688	453
Summa		2 274 615	2 455 937
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	not 2	-966 558	-905 227
Kostnader för lokaler		-96 570	-85 963
Övriga driftkostnader	not 3	-1 137 901	-1 212 388
Finansiella kostnader		-3 414	-1 705
Avskrivningar och nedskrivningar		-63 368	-63 642
Summa		-2 267 812	-2 268 926
VERKSAMHETSUTFALL		6 803	187 012
Uppbördsverksamhet			
Intäkter av avgifter mm samt andra intäkter som inte disponeras av myndigheten		1 771 050	260 655
Intäkter av uppbörd		12 632 814	13 129 127
Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamhet		-14 264 283	-13 389 782
SALDO	not 4	139 581	0
Transfereringar			
Medel som erhållits från statens budget för finansiering av bidrag		14 000	175 403
Medel som erhållits från myndigheter för finansiering av bidrag		661 532	666 368
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag		74 744	127 207
Finansiella intäkter		273	801
Avsättning till/upplösning av fonder för transfereringsändamål	not 5	53	-67
Lämnade bidrag	not 6	-763 368	-897 069
SALDO	not 7	-12 766	72 645
ÅRETS KAPITALFÖRÄNDRING		133 618	259 656

13.6 Balansräkning

Belopp i tkr		2011-12-31	2010-12-31
TILLGÅNGAR			
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>			
Balanserade utgifter för utveckling	not 8	129 848	102 848
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	not 9	7 230	9 784
Pågående immateriella anläggningstillgångar	not 10	269 892	141 655
Summa immateriella anläggningstillgångar		406 969	254 286
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	not 11	13 335	1 274
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	not 12	61 424	42 039
Pågående nyanläggningar	not 13	15 090	1 736
Beredskapstillgångar	not 14	0	4 504
Summa materiella tillgångar		89 850	49 554
<i>Fordringar</i>			
Kundfordringar	not 15	110 279	275 919
Fordringar hos andra myndigheter	not 16	103 377	95 545
Övriga fordringar	not 17	146 834	75 761
Summa fordringar		360 490	447 224
<i>Periodavgränsningsposter</i>			
Förutbetalda kostnader	not 18	128 424	148 864
Upplupna bidragsintäkter		400	-
Övriga upplupna intäkter		105 341	23 321
Summa periodavgränsningsposter		234 165	172 185
<i>Avräkning med statsverket</i>	not 19	-270 941	99 922
<i>Kassa och bank</i>			
Behållning räntekonto i Riksgälden		384 893	0
Kassa, plusgiro och bank		0	30
Summa kassa och bank		384 893	30
SUMMA TILLGÅNGAR		1 205 426	1 023 201
KAPITAL OCH SKULDER			
<i>Myndighetskapital</i>			
Statskapital		155	155
Balanserad kapitalförändring	not 20	194 278	-94 683
Kapitalförändring enligt resultaträkningen	not 21	133 618	259 656
Summa myndighetskapital		328 051	165 129
<i>Fonder</i>			
Bilskrotningsfonden	not 22	0	405
<i>Avsättningar</i>			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	not 23	1 650	2 068
Övriga avsättningar	not 24	5 236	1 334
Summa avsättningar		6 887	3 402
<i>Skulder m.m.</i>			
Lån i Riksgälden	not 25	206 805	159 897
Räntekontokredit i Riksgälden	not 26	0	146 648
Övriga krediter i Riksgälden	not 27	128 393	22 814
Skulder till andra myndigheter		73 586	126 304
Leverantörsskulder		182 936	170 050
Övriga skulder		99 239	105 085
Summa skulder m.m.		690 959	730 797
<i>Periodavgränsningsposter</i>			
Upplupna kostnader	not 28	168 859	117 568
Oförbrukade bidrag		2 073	5 900
Övriga förutbetalda intäkter		8 597	0
Summa periodavgränsningsposter		179 529	123 468
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		1 205 426	1 023 201
Ansvarsförbindelser		Inga	Inga

13.7 Anslagsredovisning

Belopp i tkr

Anslag	Ingående överföringsbelopp	Årets tilldelning enligt RB	Omdisponerade anslagsbelopp	Indragning	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Inkomster	Utgående överföringsbelopp
Utgiftsområde 22 Kommunikationer								
1:8 ap.2 Sjöfartsregistret	1			-1				0
1:10 ap.3 EG-stöd, TEN - del till Transportstyrelsen	400		-400					0
1:11 ap.5 Trängselskatt - Admin - del till Transportstyrelsen	13 826	250 200	-40 000		224 026	-138 386		85 640
1:12 ap.1 Transportstyrelsen - del till Transportstyrelsen *)	686	1 956 860	0		1 957 546	-1 859 706		97 839
1:12 ap.2 Transportstyrelsen - del Regl av ack underskott avgiftsverksamhet**)	0	156 600	0		156 600	-29 304		127 296
Summa	14 912	2 363 660	-40 400	-1	2 338 171	-2 027 397	0	310 774
Avslutade anslag								
Utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård								
1:11 ap.2 Miljöbilspremie - del till Transportstyrelsen	9 030			-9 030				0
Summa avslutade anslag	9 030			-9 030			0	0
Summa totalt	23 942	2 363 660	-40 400	-9 031	2 338 171	-2 027 397	0	310 774

*) Enligt regleringsbrev för budgetåret 2011 avseende anslag 1:12 ap.1 ska 14 000 000 kr användas för bidrag till Rikspolisstyrelsen för kompensatoriska åtgärder för registerkontroller i trafikövervakningen. 14 000 000 kr har använts.

**) Enligt regleringsbrev för budgetåret 2011 avseende anslag 1:12 ap.2 får anslagsposten användas för reglering av räkenskapsmässigt underskott per den 31 december 2010 som kan härledas till den del av Transportstyrelsens offentliga rättsliga avgiftsbelagda verksamhet som from 1 jan 2011 övergick till bruttofinansiering. 29 304 489 kr har använts.

Beställningsbemyndigande

Anslag/Anslagsbenämning	Tilldelat bemyndigande	Ingående åtaganden	Utestående åtaganden	Utestående åtagandenas fördelning					
				2012	2013	2014	2015	2016	2017
1:1 ap.1 Vaghållning	278 000		147 334		29 466	29 467	29 467	29 467	29 467

13.8 Redovisning mot inkomsttitel

Belopp i tkr

Inkomsttitel	Beräknat belopp	Inkomster
2511 036 - Expeditions- och ansökningsavgifter		256
2534 004 - Avgifter för körkort och motorfordon		27 035
2534 005 - Avgifter för järnvägsområdet	14 363	8 327
2534 006 - Avgifter för luftfartsområdet	288 346	286 266
2534 007 - Avgifter för sjöfartsområdet	81 751	77 404
2534 008 - Avgifter för vägtrafikområdet	1 046 440	1 146 239
2624 002 - Inkomster av uppbörd av felparkeringsavgifter		58 635
2711 006 - Restavgifter och dröjsmålsavgifter		78 524
2714 322 - Överlastavgift		5 394
9341 017 - Stämpelskatt		7 737
9423 013 - Försäljningsskatt på motorfordon		-5
9461 012 - Fordonsskatt - fordonsskatt		11 165 006
9461 022 - Fordonsskatt - saluvagnsskatt		8 972
9462 014 - Vägavgifter		608 752
9463 012 - Trängselskatt - trängselskatt		702 751
9463 032 - Trängselskatt - trängselskattetillägg		82 990
Summa	1 430 900	14 264 283

13.9 Finansieringsanalys

Belopp i tkr		2011
DRIFT		
<i>Kostnader</i>	not 29	-2 200 378
Finansiering av drift		
Intäkter av anslag		1 983 942
Intäkter av avgifter och andra ersättningar		283 658
Intäkter av bidrag		1 967
Övriga intäkter		4 688
Summa medel som tillförts för finansiering av drift	not 30	2 274 255
Minskning(+) av kortfristiga fordringar	not 31	169 603
Minskning(-) av kortfristiga skulder	not 32	-35 542
KASSAFLÖDE FRÅN DRIFT		207 938
INVESTERINGAR		
Investeringar i materiella tillgångar		-85 390
Investeringar i immateriella tillgångar		-204 594
Summa investeringsutgifter		-289 984
Finansiering av investeringar		
Lån från Riksgälden		115 483
- amorteringar		-68 575
Lån från Riksgälden 7 kap 6 § BL		105 579
Försäljning av anläggningstillgångar		354
Tillförda driftmedel		6 302
Bidragssmedel som erhållits för investeringar		4 684
Summa medel som tillförts för finansiering av investeringar		163 827
KASSAFLÖDE TILL INVESTERINGAR		-126 157
UPPBÖRDSVERKSAMHET		
Intäkter som inte disponeras av myndigheten		1 771 050
Intäkter av uppbörd		12 632 814
Avslut bilsrottningsfonden		-352
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder		-139 581
Inbetalningar i uppbördsverksamhet		14 263 931
Medel som tillförts statsbudgeten från uppbördsverksamhet		-14 264 283
KASSAFLÖDE TILL UPPBÖRDSVERKSAMHET		-352
TRANSFERERINGSVERKSAMHET		
Lämnade bidrag		-763 368
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder	not 33	45 342
Utbetalningar i transfereringsverksamhet		-718 026
Finansiering av transfereringsverksamhet		
Medel som tillförts från statsbudgeten för finansiering av bidrag		14 000
Medel som erhållits från andra myndigheter för finansiering av bidrag		661 532
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag		75 018
Summa medel som tillförts för finansiering av transfereringsverksamhet		750 550
KASSAFLÖDE FRÅN TRANSFERERINGSVERKSAMHET		32 523
FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL		113 952
SPECIFIKATION AV FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL		
Likvida medel vid årets början		-46 696
Minskning(-) av kassa och bank		-30
Ökning(+) av tillgodohavande Riksgälden		531 541
Minskning(-) av avräkning med statsverket		-370 863
Summa förändring av likvida medel		160 648
Likvida medel vid periodens slut		113 952

13.10 Tilläggsupplysningar och noter

13.10.1 Tilläggsupplysningar

I och med bytet av finansieringsmodell har ackumulerad kapitalförändring, som kan härledas till den del av Transportstyrelsens offentligrättsliga avgiftsbelagda verksamhet som from 1 jan 2011 övergick till bruttofinansiering, t.o.m. år 2010 reglerats med anslagsmedel. Av anslaget 1:12 ap.2 Transportstyrelsen - del Reglering av ack. underskott avgiftsverksamhet har 29,3 mnkr använts.

Enligt regleringsbrev för budgetåret 2011 disponerar Transportstyrelsen resultatet av uppdragsverksamheten för registerändamål. Under året har 59,8 mnkr använts för finansiering av kostnader för registerhållning inom vägtrafik- och körkortsverksamheten.

Övriga krediter i Riksgälden enligt 7 kap 6§ budgetlagen, avser låneram för investeringar i de centrala tekniska systemen, inkl. betalsystemet avseende trängselskattesystem i Göteborg.

13.10.2 Redovisningsprinciper

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

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

För inomstatliga mellanhavanden har brytdatum 2012-01-05 använts.

Enligt ESV:s allmänna råd till 4 kap. 1 § förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, bör intäkten redovisas när den ekonomiska händelse som inträffar som uppbörden avser. Transportstyrelsen har i bokslutet 2011 periodiserat 139,6 mnkr avseende trängselskattpassager i november och december 2011. Övriga utestående obetalda trängselskatter har inte bokförts. I nuläget saknas tillräckliga underlag och värderingsprinciper för en korrekt värdering. Det samma gäller för förfallna obetalda fordonsskatter och vägavgifter. Transportstyrelsen har för avsikt att under 2012 införa erforderliga rutiner för periodisering av uppbörd.

Från och med 1 januari 2011 finansieras myndighetens verksamhet i form av tillståndsprövning, tillsyn samt registerhållning i huvudsak med avgifter. Transportstyrelsen har bemyndigats att besluta om avgifter och avgiftsnivåer. Avgifterna för tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning redovisas på inkomsttitel i statsbudgeten och disponeras sålunda inte direkt av myndigheten. Transportstyrelsen erhåller istället anslag för finansiering av verksamheten, vilket också inkluderar den regelgivande roll myndigheten har. Generellt gäller att avgifterna ska ge full kostnadstäckning, vilket konkret innebär att självkostnaden har beräknats för varje enskild produkt och avgift. Ingen korssubventionering mellan trafikslagen ska ske över tiden, utan respektive trafikslag ska vara självfinansierat. Dessa förändringar medför en relativt stor påverkan på avgiftsintäkternas redovisning i resultaträkningen jämfört med föregående år. Efter reformen har en förflyttning av

intäkterna skett från *Intäkter av avgifter och andra ersättningar* under *Verksamhetens intäkter* till *Intäkter av avgifter mm som inte disponeras av myndigheten* under *Uppbördsavsnittet*. Vidare så har *Intäkter av anslag* ökat jämfört med tidigare då myndigheten nu i huvudsak erhåller anslag för sin verksamhet.

Bokföring av intäkter av GAS (Gemensam Avgift Säkerhetskontroll) har ändrats under 2011. Till och med 2010 har Transportstyrelsen hanterat GAS-transaktioner i sin helhet direkt i transfereringsavsnittet. I överenskommelse med ESV (Ekonomistyrningsverket) bokförs från och med 2011 intäkterna som offentligrättsliga avgifter och periodiseras till transfereringsavsnittet som ett inomstatligt bidrag. Det medför att intäkterna, 654,5 mnkr, återfinns i raden Medel som erhållits från myndigheter för finansiering av bidrag. Tidigare redovisades de under Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag. För jämförelseåret har 651,8 mnkr justerats mellan raderna.

13.10.3 Värderingsprinciper

Allmän värderingsprincip

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

Anläggningstillgångar

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

Tillämpade avskrivningstider

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

Linjär avskrivningsmetod tillämpas.

Kundfordringar

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

Leverantörsskulder

Leverantörsskulder i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs.

13.10.4 Styrelsen

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr) 2011
Rolf Annerberg Generaldirektör Formas	- Ledamot i Formas forskarråd	35 359
Svante Axelsson Generalsekreterare Svenska Natur- skyddsföreningen	- Ledamot i insynsrådet för Naturvårdverket	35 000
Anna Grönlund Förbundsdirektör Sv .Bussbranschens Riksförbund	- Ledamot i Trafikverkets Nationella Persontransportråd	35 291
Carola Gunnarsson <i>Styrelsens ordförande</i> Oppositionsledare, kommunstyrelsen Sala kommun	- Ordförande i regionala strukturpartnerskapet i Östra Mellansverige - Ledamot i Kriminalvårdens insynsråd - Ledamot i länsstyrelsens i Västmanlands läns insynsråd - Ledamot i styrelsen SKL Företag AB - Ledamot i Carola Gunnarsson i Sala AB	61 250
Pia Kihult Regionråd, Region Skåne	- Ordförande i Skåne European Office - Ordförande i Hälsostaden Ängelholm Holding AB - Ordförande i Healthcare Skåne Holding AB - VD i Temaki Electronic AB - Ledamot i Samverkansprojektet E22 AB	35 000
Jan-Eric Nilsson Professor i transportekonomi, VTI	Inga övriga uppdrag	53 366
Eva Karin Olin Hempel <i>Styrelsens vice ordförande</i> Lantbruksekonom	- Ledamot i Ansvarsnämnden för djurens hälso- och sjukvård - Ledamot i Agria djurförsäkring AB	35 096

13.10.5 Ledande befattningshavare

Namn	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen	Utbetald ersättning (kr) 2011
Staffan Widlert Generaldirektör Transportstyrelsen	Inga övriga uppdrag	1 355 544

13.10.6 Sjukfrånvaro

Avser	2011	2010	2009
Total sjukfrånvaro	2,8	2,7	2,6
Andel av total sjukfrånvaro som varat längre än 60 dagar	27,1	28,9	27,6
Total sjukfrånvaro, kvinnor	3,5	3,5	3,4
Total sjukfrånvaro, män	2,0	1,8	1,9
Total sjukfrånvaro, anställda - 29 år	4,1	2,7	3,1
Total sjukfrånvaro, anställda 30 år - 49 år	2,7	2,7	2,8
Total sjukfrånvaro, anställda 50 år -	2,7	2,7	2,3

Sjukfrånvaro 2011

Sjukfrånvaron är fortsatt låg på Transportstyrelsen.

13.10.7 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 2010.

Not 1 Intäkter av avgifter och andra ersättningar

Av intäkter av avgifter och andra ersättningar utgör 7 333 tkr (16 167) Intäkter enligt 4 § avgiftsförordningen

Not 2 Kostnader för personal	2011	2010
Lönekostnader (exkl arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	640 376	596 819
Sociala avgifter	299 161	284 290
Övriga personalkostnader	27 021	24 117
	966 558	905 227

Not 3 Övriga driftkostnader

	2011	2010
Reparationer och underhåll	18 701	37 652
Off.rättsliga avgifter, skatter, kundförluster mm	185	4 192
Resor, representation, information	56 044	53 854
Medlemsavgifter	101 311	119 476
Inköp av varor	185 350	164 609
Köp av tjänster	776 310	832 605
	1 137 901	1 212 388

Medlemsavgifter består huvudsakligen av Sveriges medlemsavgift i Eurocontrol.

Not 4 Saldo uppbörd

Periodiserade avgifter som ej disponeras av myndigheten	5 822	0
Befarade kundförluster i uppbördverksamheten	-5 842	0
Periodiserade skatter	139 601	-
	139 581	0

Not 5 Avsättning till/upplösning av fonder för transfereringsändamål

Bilskrotningsfonden:	2011	2010
Inbetalningar under året	-	-89
Transfereringar	53	23
Upplösning av Bilskrotningsfonden	53	-67

Not 6 Lämnade bidrag

Lämnade bidrag avser:	2011	2010
Miljöbilspremie	-	40 970
Skrotningspremier	53	-67
Bidrag till icke statliga flygplatser	-	102 863
Bidrag till VINNOVA	1 292	-
Transeuropeiska nätverk	-	5 591
Bidrag till krisberedskap	5 773	10 113
Flygplatsers kostnader, Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	667 506	579 944
Flygplatsers kostnader, Communication, Navigation, Surveillance (CNS)	74 744	73 756
Bidrag till Statens Haverikommission	-	29 898
Rikspolisstyrelsen, Kompensation för registerkontroll i trafikövervakning	14 000	14 000
Länsstyrelserna, Ersättning för omställning	-	40 000
	763 368	897 069

Transportstyrelsen fick 2010 högst använda 14 157 tkr för betalning av förvaltningskostnader för Statens Haverikommission avseende Luftfart och 3 068 tkr avseende Sjöfart, enligt regleringsbrev för budgetåret 2010.

Av till SHK utbetalt belopp avsåg 13 469 tkr förvaltningskostnader Luftfart och 2 939 tkr Sjöfart.

Av resterande del avsåg 7 937 tkr särskilda utredningskostnader och 5 553 tkr förvaltningskostnader avseende Järnväg.

Från och med budgetåret 2011 finansieras Statens Haverikommission med egna anslagsmedel.

Not 7 Saldo transfereringar

Saldo transfereringar -12 766 tkr (72 645) består i sin helhet till resultat av Gemensam avgift säkerhetskontroll.

Under-/övertäckningen regleras genom avgiftssättning.

Not 8 Balanserade utgifter för utveckling	2011-12-31	2010-12-31
Ingående anskaffningsvärde	244 133	174 905
Årets anskaffningar	69 821	69 412
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-685	-184
Utgående anskaffningsvärde	313 269	244 133
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-141 285	-97 353
Årets avskrivningar	-42 421	-44 116
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	285	184
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-183 421	-141 285
Bokfört värde	129 848	102 848
Not 9 Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	2011-12-31	2010-12-31
Ingående anskaffningsvärde	14 656	13 726
Årets anskaffningar	342	930
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-221	-
Utgående anskaffningsvärde	14 777	14 656
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-4 872	-1 983
Årets avskrivningar	-2 896	-2 889
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	221	-
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-7 547	-4 872
Bokfört värde	7 230	9 784
Not 10 Pågående immateriella anläggningstillgångar	2011-12-31	2010-12-31
Ingående anskaffningsvärde	113 228	85 971
Årets anskaffningar	88 552	97 377
Årets färdigställda anläggningar	-73 029	-70 120
Återförda IB-värden	-6 193	-
Utgående anskaffningsvärde	122 558	113 228
Ej färdigställda immateriella anläggningstillgångar ingår inte i lån i Riksgälden.		
Ingående anskaffningsvärde	28 427	-
Årets anskaffningar	118 907	28 427
Utgående anskaffningsvärde	147 334	28 427
Ej färdigställda immateriella anläggningstillgångar som finansieras med lån i Riksgälden (kap 7 6 § BL) Avser projekt Trängselskatt Göteborg. Upptagna lån 128 393 tkr.		
Bokfört värde	269 892	141 655
Not 11 Förbättringsutgifter på annans fastighet	2011-12-31	2010-12-31
Ingående anskaffningsvärde	2 588	2 693
Årets anskaffningar	13 966	811
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-	-915
Utgående anskaffningsvärde	16 554	2 588
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-1 314	-1 851
Årets avskrivningar	-1 905	-378
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	-	915
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-3 219	-1 314
Bokfört värde	13 335	1 274
Not 12 Maskiner, inventarier, installationer m.m.	2011-12-31	2010-12-31
Ingående anskaffningsvärde	152 295	135 060
Årets anskaffningar	35 884	23 060
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-33 553	-5 826
Utgående anskaffningsvärde	154 626	152 295
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-110 256	-97 233
Årets avskrivningar	-16 145	-17 458
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	33 199	4 435
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-93 202	-110 256
Bokfört värde	61 424	42 039

	2011-12-31	2010-12-31
Not 13 Pågående nyanläggningar		
Ingående anskaffningsvärde	1 736	8 093
Årets anskaffningar	35 540	3 091
Årets färdigställda anläggningar	-22 186	-9 448
Utgående anskaffningsvärde	15 090	1 736
Not 14 Beredskapstillgångar		
Ingående anskaffningsvärde	4 914	4 914
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-4 914	
Utgående anskaffningsvärde	0	4 914
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-410	-164
Årets avskrivningar	0	-246
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	410	
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	0	-410
Bokfört värde	0	4 504
Alla beredskapstillgångar har överflyttats till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap i och med deras övertagande av Svenska Nationella Ambulansflyget från och med år 2011.		
Not 15 Kundfordringar		
<i>Kundfordringar</i>		
Fakturerade	170 898	298 684
Aviserade	5 943	-
<i>Avgår</i>		
Uppbördsfordringar	-41 770	-2 682
Osäkra kundfordringar	-24 792	-20 084
	110 279	275 919
Årets kostnad för befarade kundförluster uppgår till 10 558 tkr (-6 523) och årets kostnad för konstaterade kundförluster uppgår till 1 474 tkr (4 062) .		
Not 16 Fordringar hos andra myndigheter		
Kundfordringar hos andra myndigheter	15 904	42 548
Fordran ingående mervärdesskatt	87 473	52 996
	103 377	95 545
Not 17 Övriga fordringar		
Uppbördsfordringar		
osäkra uppbördsfordringar	-5 855	-
fakturerade och aviserade uppbördsfordringar	41 770	2 682
aviserade skatter	64 416	-
Eurocontrol, fakturerade avgifter	21 367	23 062
Eurocontrol, avräkning	21 973	45 917
Övrigt	3 163	4 099
	146 834	75 761
Eurocontrol, avräkning avser undertäckning 2007-2011. Regleras genom avgiftsättning.		
Not 18 Periodavgränsningsposter		
<i>Förutbetalda kostnader</i>		
Meeteringavtal Unisys	58 168	73 524
Medlemsavgifter	30 198	25 088
Hyror	18 060	13 338
Övrigt	21 998	36 914
	128 424	148 864
<i>Upplupna bidragsintäkter</i>		
Övriga myndigheter	400	-
	400	-
<i>Upplupna övriga intäkter</i>		
Trängselskatt	75 186	-
Eurocontrol	17 388	21 039
Övrigt	12 767	2 282
	105 341	23 321
Summa periodavgränsningsposter	234 165	172 185

Not 19 Avräkning med statsverket	2011-12-31	2010-12-31
<i>Uppbörd</i>		
<i>Ingående balans</i>	64 955	65 173
Redovisat mot inkomsttitel	-14 264 283	-13 389 782
Uppbördsmedel som betalats till icke räntebärande flöde	14 244 125	13 389 563
Medel från räntekonto som tillförts inkomsttitel	0	0
<i>Fordringar avseende Uppbörd</i>	44 797	64 955
<i>Anslag i icke räntebärande flöde</i>		
<i>Ingående balans</i>	0	0
Redovisat mot anslag	0	149 574
Medel hänförliga till transfereringar mm som betalats från icke räntebärande flöde	0	-149 574
<i>Fordringar/Skulder avseende anslag i icke räntebärande flöde</i>	0	0
<i>Anslag i räntebärande flöde</i>		
<i>Ingående balans</i>	-27 525	-38 806
Redovisat mot anslag	2 027 397	786 825
Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-2 323 660	-775 544
Återbetalning av anslagsmedel	-	-
<i>Skulder avseende anslag i räntebärande flöde</i>	-323 788	-27 525
<i>Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag</i>		
<i>Ingående balans</i>	6 899	2 203
Överfört från Länsstyrelserna till Transportstyrelsen 2010	-	5 510
Redovisat mot anslag under året enligt undantagsregeln	-150	-814
<i>Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag</i>	6 749	6 899
<i>Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto i Riksbanken</i>		
<i>Ingående balans</i>	55 593	49 804
Inbetalningar i icke räntebärande flöde	16 438 939	15 662 071
Utbetalningar i icke räntebärande flöde	-2 249 105	-2 416 293
Betalningar hänförliga till anslag och inkomsttitlar	-14 244 125	-13 239 989
<i>Saldo</i>	1 302	55 593
<i>Övriga fordringar på statens centralkonto i Riksbanken</i>	1 302	55 593
Saldo avräkning med statsverket	-270 941	99 922
Not 20 Balanserad kapitalförändring	2011-12-31	2010-12-31
Trafikregistret	124 321	37 198
Från Länsstyrelserna övertagen avgiftsbelagd verksamhet	-	-37 170
Sjöfartsavdelningen	-	7 157
Luftfartsavdelningen	69 957	-98 910
Järnvägsavdelningen	-	-6
Vägrafikavdelningen	-	-1 909
Stab	-	-1 042
	194 278	-94 683
2011 har 29 305 tkr balanserad kapital förändring reglerats med anslag. Se tilläggsupplysningar.		
Not 21 Kapitalförändring enligt resultaträkningen	2011-12-31	2010-12-31
Trafikregistret	125 262	150 000
Sjöfartsavdelningen	683	17 050
Luftfartsavdelningen	3 371	93 056
Järnvägsavdelningen	-	-
Vägrafikavdelningen	-	-460
Väg- och järnvägsavdelningen	4 313	
Stab	-11	11
	133 618	259 656
Under året har Järnvägsavdelningen och Vägrafikavdelningen bildat en gemensam avdelning, Väg- och Järnvägsavdelningen		

Not 22 Fonder	2011-12-31	2010-12-31
Bilskrotningsfonden:		
Ingående balans	405	339
Årets förändring	-53	67
Avslut av fonden	-352	-
Utgående balans	0	405

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

Fonden har avslutats och återstående medel har levererats in till statens budget.

Not 23 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	2011-12-31	2010-12-31
Ingående avsättning	2 068	2 889
Årets pensionskostnad	1 320	1 391
Årets pensionsutbetalningar	-1 738	-2 213
Utgående avsättning	1 650	2 068

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

Not 24 Övriga avsättningar	2011-12-31	2010-12-31
Ingående avsättning	1 334	1 433
Årets avsättning	5 738	287
Årets nyttjade medel	-1 836	-386
Utgående avsättning	5 236	1 334

Avser avsättningar till följd av omstruktureringar.

Not 25 Lån i Riksgälden	2011-12-31	2010-12-31
Ingående balans	159 897	132 301
Under året upptagna lån	115 483	94 530
Årets amorteringar	-68 575	-66 934
	206 805	159 897

Beviljad låneram	300 000	350 000
------------------	---------	---------

Not 26 Räntekontokredit i Riksgälden	2011-12-31	2010-12-31
Beviljad kreditram	500 000	480 000

Not 27 Övriga krediter i Riksgälden	2011-12-31	2010-12-31
Beviljad kreditram	278 000	55 000

Not 28 Periodavgränsningsposter	2011-12-31	2010-12-31
<i>Upplupna kostnader</i>		
Upplupna löneskulder inkl. sociala avgifter	4 770	7 076
Upplupna semesterlöner inkl. sociala avgifter	65 863	65 271
Avsatta trygghetsmedel	8 041	6 246
Övriga upplupna kostnader	90 186	38 975
	168 859	117 568

<i>Oförbrukade bidrag</i>		
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	-	5 617
Luffartsverket	103	282
Övriga myndigheter	1 970	-
	2 073	5 900

Förutbetalda intäkter		
Övriga förutbetalda intäkter	8 597	-
	8 597	-
Summa periodavgränsningsposter	179 529	123 468

Not 29 Finansieringsanalys, kostnader	2011-12-31
Kostnader enligt resultaträkningen	-2 267 812
Justering:	
Årets förändringar av avsättningar	3 485
Realisationsförluster	581
Årets avskrivningskostnader	63 368
	-2 200 378
Not 30 Finansieringsanalys, intäkter	2011-12-31
Summa medel som tillförts för finansiering av drift	2 274 615
Justering:	
Bidrag LFV för täckning av avskrivningskostnader	-179
Reavinst vid försäljning av anläggningstillgångar	-181
	2 274 255
Not 31 Kortfristiga fordringar, finansieringsanalys	2011-12-31
Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB	619 409
Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB	-594 655
Justering årets förändring:	
Periodiseringar uppbörd	139 581
Befarade kundförluster GAS	5 268
Förändring under året	169 603
Not 32 Kortfristiga skulder, finansieringsanalys	2011-12-31
Skulder mm och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB	-854 265
Skulder mm och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB	870 488
Justering årets förändring:	
Lån i Riksgälden	-46 908
Räntekredit i Riksgälden,	146 648
Övriga krediter i Riksgälden	-105 580
Upplupna kostnader GAS, transfereringar	-50 610
Oförbrukade bidrag avseende investeringar	4 684
	-35 542
Not 33 Kortfristiga fordringar och skulder, transfereringar	2011-12-31
Årets förändring:	
Osäkra kundfordrningar, GAS	-5 268
	-5 268
Årets förändring:	
Upplupna kostnader GAS, transfereringar	50 610
	50 610
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder	45 342

13.11 Underskrift

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

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

Carola Gunnarsson
Ordförande

Rolf Annerberg

Svante Axelsson

Anna Grönlund

Pia Kinhult

Jan-Eric Nilsson

Eva Karin Olin Hempel
Vice ordförande

Staffan Widlert
Generaldirektör

Norrköping den 15 februari 2012

