

# ÅRSREDOVISNING 2012



## Transportstyrelsen

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

Dnr/Beteckning TSG 2013-153  
Månad År Februari 2013

## Innehåll

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>GD HAR ORDET .....</b>   | <b>6</b>  |
| <b>2</b> | <b>TRANSPORTSTYRELSENS UPPDRAG OCH MÅL.....</b>                         | <b>8</b>  |
| 2.1      | Transportpolitiska mål och principer .....                              | 8         |
| 2.1.1    | Funktionsmål – tillgänglighet .....                                     | 8         |
| 2.1.2    | Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa .....                            | 9         |
| 2.1.3    | De transportpolitiska principerna .....                                 | 9         |
| 2.2      | Förvaltningspolitiska mål .....   | 10        |
| 2.3      | Transportstyrelsens rådighet .....                                      | 10        |
| <b>3</b> | <b>FRAMTIDENS TRANSPORTSYSTEM .....</b>                                 | <b>12</b> |
| 3.1      | Ett konkurrenskraftigt och kostnadseffektivt transportsystem .....      | 12        |
| 3.2      | Ett tillgängligt transportsystem.....                                   | 13        |
| 3.3      | Ett säkert transportsystem .....  | 14        |
| 3.4      | Ett miljöanpassat transportsystem.....                                  | 16        |
| <b>4</b> | <b>MEDBORGARE OCH NÄRINGS LIV .....</b>                                 | <b>19</b> |
| <b>5</b> | <b>DEN INTERNATIONELLA ARENAN .....</b>                                 | <b>22</b> |
| 5.1      | Transportstyrelsens internationella arbete .....                        | 22        |
| 5.2      | Järnväg .....   | 22        |
| 5.3      | Luffart.....  | 23        |
| 5.4      | Sjöfart.....  | 24        |
| 5.5      | Vägtrafik.....  | 26        |
| <b>6</b> | <b>TRANSPORTSTYRELSENS HUVUDUPPGIFTER OCH DERAS<br/>KOSTNADER .....</b> | <b>28</b> |
| <b>7</b> | <b>REGELGIVNING.....</b>  | <b>31</b> |
| 7.1      | Trafikslagsövergripande aktiviteter .....                               | 31        |
| 7.2      | Järnväg .....   | 32        |
| 7.3      | Luffart.....  | 33        |
| 7.4      | Sjöfart.....  | 34        |
| 7.5      | Vägtrafik.....  | 34        |
| <b>8</b> | <b>TILLSTÅNDSPRÖVNING.....</b>  | <b>37</b> |
| 8.1      | Trafikslagsövergripande aktiviteter .....                               | 37        |
| 8.2      | Järnväg .....   | 38        |
| 8.3      | Luffart.....  | 39        |
| 8.4      | Sjöfart.....  | 41        |
| 8.5      | Vägtrafik.....  | 42        |

|           |   |           |
|-----------|---|-----------|
| <b>9</b>  | <b>TILLSYN</b> .....  | <b>46</b> |
| 9.1       | Trafikslagsövergripande aktiviteter .....   | 46        |
| 9.2       | Järnväg .....   | 47        |
| 9.3       | Luffart.....  | 49        |
| 9.4       | Sjöfart.....  | 50        |
| 9.5       | Vägtrafik.....  | 52        |
| <b>10</b> | <b>REGISTERHÅLLNING</b> .....   | <b>55</b> |
| 10.1      | Trafikslagsövergripande aktiviteter .....   | 55        |
| 10.2      | Järnväg .....   | 56        |
| 10.3      | Luffart .....   | 56        |
| 10.4      | Sjöfart .....   | 56        |
| 10.5      | Vägtrafik.....  | 57        |
| <b>11</b> | <b>EFFEKTIV ORGANISATION</b> .....  | <b>61</b> |
| 11.1      | Organisationsförändringar .....   | 61        |
| 11.2      | Effektiviseringar .....   | 62        |
| <b>12</b> | <b>MEDARBETARE OCH KOMPETENS</b> .....  | <b>63</b> |
| 12.1      | Fakta om medarbetarna på Transportstyrelsen .....   | 63        |
| 12.2      | Kompetensförsörjning .....  | 65        |
| 12.3      | Övriga kompetenshöjande insatser .....  | 66        |
| 12.4      | Attraktiv arbetsgivare .....  | 66        |
| 12.5      | Organisationsutveckling .....   | 67        |
| 12.6      | Arbetsmiljö .....   | 67        |
| 12.7      | Arbete med värderingar .....  | 68        |
| <b>13</b> | <b>FINANSIELL REDOVISNING</b> .....   | <b>69</b> |
| 13.1      | Ekonomisk översikt – redovisning av kostnader och intäkter per verksamhetsindelning ..... | 70        |
| 13.1.1    | Redovisning av år 2012.....   | 70        |
| 13.1.2    | Redovisning av år 2011.....   | 71        |
| 13.1.3    | Redovisning av år 2010.....   | 71        |
| 13.2      | Särredovisning av avgiftsbelagd verksamhet .....  | 72        |
| 13.2.1    | Redovisning av år 2012.....   | 72        |
| 13.2.2    | Redovisning av år 2011.....   | 72        |
| 13.2.3    | Redovisning av år 2010.....   | 74        |
| 13.2.4    | Analys av Transportstyrelsens avgiftsresultat, avgifter som disponeras .....              | 74        |
| 13.2.5    | Analys av Transportstyrelsens avgiftsresultat, avgifter som ej disponeras .....           | 75        |
| 13.3      | Sammanställning över väsentliga uppgifter .....   | 79        |
| 13.4      | Resultaträkning .....   | 80        |
| 13.5      | Balansräkning .....   | 81        |
| 13.6      | Anslagsredovisning och beställningsbemyndigande .....                                     | 82        |

---

|        |                                    |    |
|--------|------------------------------------|----|
| 13.7   | Redovisning mot inkomsttitel ..... | 83 |
| 13.8   | Finansieringsanalys .....          | 84 |
| 13.9   | Tilläggsuppgifter och noter .....  | 85 |
| 13.9.1 | Tilläggsupplysningar .....         | 85 |
| 13.9.2 | Redovisningsprinciper .....        | 85 |
| 13.9.3 | Värderingsprinciper .....          | 86 |
| 13.9.4 | Styrelsen.....                     | 88 |
| 13.9.5 | Ledande befattningshavare .....    | 88 |
| 13.9.6 | Sjukfrånvaro .....                 | 88 |
| 13.9.7 | Noter .....                        | 89 |
| 13.10  | Underskrift.....                   | 96 |

## 1 GD har ordet

Regeringen väntar sig att vi på Transportstyrelsen ska ha ett trafikslagsövergripande perspektiv och präglas av helhetssyn i vårt arbete, att vi ska förenkla vardagen för medborgare och näringsliv, att avgifterna ska hållas nere och att samhället ska få ut mer av varje skattekrona.

För att förstärka det trafikslagsövergripande perspektivet genomförde vi vid årets början en omfattande organisationsförändring. It-verksamheten vid trafikregistret bröts ut 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, det vill säga 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. Förändringen har gått snabbare och smidigare än väntat.

Vid slutet av året slogs sjöfarts- och luftfartsavdelningarna samman till en ny avdelning. I och med denna förändring räknar jag med att de stora organisationsförändringarna är över för denna gång. I stort sett alla avdelningar har nu ett ansvar som sträcker sig över flera trafikslag.

För att ta tillvara möjligheterna som den nya organisationen ger har vi under året bildat en ny särskild ledningsgrupp för de tre trafikavdelningarna väg- och järnvägsavdelningen, sjö- och luftfartsavdelningen och körkortsavdelningen. Gruppen har bland annat till uppgift att ensa vår verksamhet som rör tillstånd och tillsyn samt att bidra till att regelutvecklingen för respektive trafikslag drar lärdom av erfarenheterna från övriga trafikslag.

Vi har fortsatt driva på arbetet med ökad helhetssyn i myndighetens verksamhet. Helhetssynen handlar exempelvis om att vi alltid ska väga den nytta som en reglering medför mot den kostnad som ingreppet innebär och att vi enbart ska reglera om nyttan överstiger kostnaden. Ett viktigt verktyg för att nå detta mål är att vi ytterligare har ökat kraven på kvaliteten i de konsekvensutredningar som alltid ska göras.

Ett led i arbetet för att skapa en enklare vardag för medborgare och näringsliv är att vi under en 5-årsperiod kartlägger vilka föreskrifter som är onödiga eller som borde förenklas. De föreskrifter som behöver omarbetas förs in i

våra regelutvecklingsplaner och prioriteras där mot annan angelägen regelutveckling.

Ett annat viktigt inslag i arbetet med en enklare vardag är att driva på utvecklingen av e-förvaltningen. Under året har vi varit aktiva i e-delegationens arbete och vi har börjat kommunicera via den tjänst för "Mina meddelanden" som Skatteverket tagit fram. Vi har också varit aktiva i utvecklingen av tjänsten "Mina ärenden". Vi ser en stor potential att förenkla för medborgarna och samtidigt göra vårt eget arbete effektivare. För att få större utbyte av varje skattekrona driver Transportstyrelsen ett omfattande effektiviseringsarbete. Arbetet inleddes på allvar 2011 och tog ordentlig fart 2012. Vi arbetar efter en effektiviseringsplan som följs upp regelbundet. Under året överträffades målen i planen kraftigt – vi kunde bokföra effektiviseringsåtgärder som sänkte den årliga kostnadsnivån med cirka 100 miljoner kronor, jämfört med målet i planen som var 63 miljoner kronor.

Tack vare effektiviseringsåtgärderna kan vi klara de nya uppgifter som tillkommer inom befintlig budget. Budgetåret 2012 resulterade också i att vi kunde lämna tillbaka cirka 100 miljoner kronor som inte behövts för verksamheten. En viktig förklaring till att uppgifterna ökar är att de internationella regelverken fortsätter växa.

Vi kan återigen blicka tillbaka på ett intensivt år. Förändringarna har ställt stora krav på medarbetare och chefer. Trots de stora förändringarna har verksamheten kunnat genomföras utan allvarliga störningar och vi har kunnat leva upp till de krav som ställts. Vi kan alltså se fram emot 2013 med tillförsikt.

*Staffan Widlert*

## 2 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.

### 2.1 Transportpolitiska mål och principer

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt 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.

#### 2.1.1 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.



### 2.1.2 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.

### 2.1.3 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.

## 2.2 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.

## 2.3 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 frågan ställas 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.

Transportstyrelsen har även en viktig uppgift som marknadsövervakare. Transportstyrelsens marknadsövervakning har framför allt sitt ursprung i

myndighetens instruktion. Enligt instruktionen ska myndigheten ansvara för villkor för marknadstillträde och konkurrensvillkor, villkor för resenärer och de som köper godstransporttjänster samt samråda med Konkurrensverket i konkurrensfrågor. Därtill har myndigheten i instruktionen ett särskilt utpekat ansvar när det gäller att övervaka att marknaderna för järnvägstjänster fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv. Transportstyrelsen har vidare i regleringsbrev för 2012 i uppdrag att utveckla sina insatser gällande marknadsövervakning i syfte att främja en effektiv konkurrens på marknaderna inom myndighetens ansvarsområde.

Transportstyrelsens uppgift är att styra mot det övergripande transportpolitiska målet genom att fästa avseende vid 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
- Tillståndsprövning
- 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.

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

#### 3.1 Ett konkurrenskraftigt och kostnadseffektivt transportsystem

Under 2012 har Transportstyrelsen inom ramen för sitt marknadsövervakningsuppdrag i fem rapporter analyserat marknadens utveckling (Kollektivtrafikmarknaden, Fordonsbesiktningmarknaden, Utbildningsanordnare inom järnvägsmarknaden, Nyckeltalsanalys för järnvägsföretag avseende räkenskapsår 2010 (PVJ12 001) samt en rapport om infrastrukturförvaltare 2011 (TSJ 2012-1351). Rapporterna innehåller förslag på åtgärder och en bedömning av hur det transportpolitiska målet om tillgänglighet utvecklas. Analysen bidrar även till en uppföljning av målen om miljö och ökad hälsa. Under året har Transportstyrelsen påbörjat en inventering av vilken järnvägsstatistik myndigheten behöver för marknadsövervakningen. Myndigheten har även föreslagit en procedur för att hantera tvister angående beslut om kapacitetstilldelning kopplat till samhällsekonomisk effektivitet. Sammantaget tvingas emellertid Transportstyrelsen konstatera att myndigheten på marknadsområdet ännu inte levt upp till uppdragsgivarens förväntningar.

Inom ramen för Transportstyrelsens internationella arbete har myndigheten deltagit i den fortsatta specificeringen av det europeiska tågstyrningssystemet ERTMS (European Rail Traffic Management System). Systemet införs för att öka driftskompatibiliteten och därigenom stärka järnvägens konkurrenskraft, se avsnitt 5.2.

För att nå det övergripande målet om samhällsekonomisk effektivitet har Transportstyrelsen låtit ta fram en vägledning för hur konsekvensutredningar kan utföras. Detta görs för att ytterligare förbättra myndighetens regelgivning, se avsnitt 7.1.

Under 2012 har marknadsövervakningen av besiktningsföretagens verksamhet fortsatt, se avsnitt 9.5.

### **3.2 Ett tillgängligt transportsystem**

Transportstyrelsen har under året tagit fram en handlingsplan för att klargöra myndighetens roll för målet som säger att möjligheterna att välja kollektivtrafik ska förbättras. Syftet med uppdraget har varit att utreda hur Transportstyrelsen inom sitt verksamhetsansvar kan verka för att ge resenärer förbättrade möjligheter att välja kollektivtrafik. Handlingsplanen bygger främst på synpunkter som inhämtats från såväl interna som externa aktörer på området. Transportstyrelsen bör i första hand inrikta sitt fortsatta arbete med att skapa bättre förutsättningar för kollektivtrafiken på de strategiska områdena marknads- och konkurrensövervakning, samordning och samverkan samt normering och tillsyn.

Transportstyrelsen fick den 20 december 2011 i uppdrag att göra en översyn av lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik (N2011/6905/TE). Översynsarbetet har under 2012 bedrivits i nära dialog berörda myndigheter och intresseorganisationer. Uppdraget kommer att redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 1 maj 2013.

Regeringen har i beslut den 6 oktober 2011 uppdragit åt bland annat Transportstyrelsen att under åren 2011–2016 arbeta enligt de delmål som regeringen har slagit fast för respektive myndighet i En strategi för genomförande av funktionshinderpolitiken 2011–2016. Myndigheten ska årligen redovisa sitt arbete med delmålen i en särskild rapport till regeringen senast den 15 mars fram till 2016. År 2016 ska en slutlig resultatredovisning lämnas. Under 2012 har Transportstyrelsen för delmål 1 (bytespunkter) genomfört riktad tillsyn mot viktiga bytespunkter inom luftfart. Vidare har myndigheten tillsammans med Trafikverket och Sjöfartsverket arbetat med att utveckla metoder för att följa upp delmål 2 (ökad samverkan) och delmål 3 (upplevda förbättrade möjligheter). Transportstyrelsens redovisning för verksamhetsåret 2012 av arbetet med de delmål som gäller för myndighetens verksamhet kommer att lämnas i särskild ordning den 13 mars 2013.

Transportstyrelsen har under året tagit fram en handlingsplan för hur jämställdhet inom transportsystemet kan beaktas i myndighetens verksamhet. Enligt handlingsplanen ska ett jämställdhetsavsnitt för chefs- och ledarutvecklingsprogrammet utvecklas tillsammans med ett avsnitt för basutbildningen för tillsyn. Värderings- och bemötandefrågor ska beaktas ur ett jämställdhetsperspektiv i de nya processteamerna för tillståndsprövning respektive tillsyn. Slutligen ska det säkerställas att värderings- och bemötandefrågor ur ett jämställdhetsperspektiv beaktas i kundtjänstprocessen.

Vidare har Transportstyrelsen under året arbetat för att göra myndighetens webbplatser mer tillgängliga, se avsnitt 4.

### 3.3 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 2012 har Transportstyrelsen tagit fram en handlingsplan för att nå hänsynsmålets precisering om halverat antal omkomna och en fjärdedel färre allvarligt skadade inom vägtransportområdet mellan 2007 och 2020. Syftet med uppdraget är att identifiera ett antal viktiga trafiksäkerhetsrelaterade tillstånd i vägtransportsystemet, att fastställa en systematik för att kontinuerligt identifiera sådana tillstånd och att säkerställa att Transportstyrelsen beaktar dem i sitt arbete. Transportstyrelsen deltar även i ett gemensamt analysarbete under ledning av Trafikverket gällande om etappmålet ska ändras. En eventuell ändring ska göras för att etappmålet på nationell nivå ska överensstämma med EU:s mål att halvera antalet omkomna i vägtrafiken mellan 2010 och 2020. För Sveriges del skulle det innebära att högst 133 personer ska omkomma 2020. Under 2012 har det omkommit preliminärt 296 (319) personer och preliminärt 2 961 (3 127) personer har skadats svårt i allvarliga vägtrafikolyckor som rapporterats till polisen. (Uppgifterna är preliminära, eftersom de definitiva uppgifterna finns tillgängliga först i april 2013).

Transportstyrelsen har ett regeringsuppdrag för att få en tydligare bild av i vilken grad yrkestrafikanter på väg följer trafikregler. Uppdraget innebär bland annat att Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen ska genomföra återkommande uppföljningar och föreslå åtgärder som kan effektivisera tillsyn och kontroll. I uppdraget ligger att ta fram en ordning för återkommande uppföljningar och analyser av hur yrkestrafikanter på väg följer trafikreglerna. En del i detta har varit att utföra en tillståndsmätning på väg. Mätningen har visat en god regelefterlevnad avseende körkort, yrkeskompetensbevis och nykterhet samt tillstånd för att få utföra transporter. Däremot kan det konstateras att regelefterlevnaden är låg när det gäller kör- och vilotider, där cirka 50 procent av de kontrollerade transporterarna visar på någon form av överträdelse.

Under 2012 har en handlingsplan tagits fram angående hur förutsättningarna för att välja gång och cykel kan förbättras. Handlingsplanen rekommenderar att det görs en studie av Transportstyrelsens bemyndigande genom produktsäkerhetslagen och fordonslagen med hänsyn till cykeln som säker produkt för konsumenter samt hur Transportstyrelsen fortsättningsvis ska arbeta enligt bemyndigandet. Vidare förordas en förstudie av vilka uppgifter som

kan hämtas från olyckor med gående och cyklande avseende trafikregler, vägmärken, vägmarkeringar och utformning av trafikmiljön.

Inom järnvägsområdet har Transportstyrelsen prioriterat tillsynsaktiviteter som bland annat följer upp hur arbete i spår sker, vilka rutiner som tillämpas och hur verksamhetsutövarna övervakar underleverantörers säkerhetsarbete. Stödprocessen strategisk analys är under framarbetning och beräknas kunna beslutas under 2013.

Preliminära siffror för järnvägstrafiken visar att 100 (82) personer har avlidit under 2012. Det är en ökning från föregående år men lägre än 2010, då 111 personer avled. Ingen passagerare har under 2012 avlidit på grund av järnvägstrafiken. Uppgifterna är preliminära och fastställs först i april 2013.

I spårvägstrafiken har preliminärt 3 (0) personer avlidit under 2012, i samtliga fall genom personolycka. Det är en ökning från föregående år men lägre än 2010, då 4 personer avled.

I tunnelbanetrafiken har preliminärt 14 (12) personer avlidit, i samtliga fall genom personolycka, vilket även det är en ökning från 2010, då 9 personer avled.

Inom luftfartsområdet inträffade under året totalt 36 (34) händelser som har klassats som haveri, det vill säga olycka. Haverierna resulterade i 12 omkomna varav 1 med privatflygplan, 2 med helikopter, 6 med ultralätta luftfartyg och 3 med skärmflyg. Det totala antalet haverier ökar något jämfört med tidigare år och antalet omkomna ökade kraftigt. Ökningen sker inom privat- och sportflygsverksamheten, medan ingen omkommit eller skadats allvarligt inom charter- och linjetrafiken. Med anledning av utfallet inom privat- och sportflyget har analyser påbörjats för att avgöra om det är en naturlig variation eller tecken på ett trendbrott och vilka åtgärder som i så fall bör genomföras.

Inom yrkessjöfarten har antalet omkomna och antalet skadade i allvarliga olyckor varit relativt lågt jämfört med föregående år. Under 2012 omkom 1 (3) person och 13 (14) personer skadades allvarligt. Det är troligt att den relativt omfattande utflaggningen av svenska fartyg under 2012 kan ha påverkat statistiken.

Analysarbetet för yrkessjöfarten, som kommer att ersätta det minskade antalet olycksutredningar, har inte kunnat genomföras i den omfattning som planerats. Orsaken är att myndigheten tvingats prioritera bort uppgiften. Enstaka analyser har dock kunnat genomföras.

Inom båtlivet har 20 (40) personer avlidit, vilket är en halvering från föregående år. Troligen kan halveringen förklaras av det dåliga sommarvädret som



bör ha minskat båtlivet. Det kan heller inte uteslutas att den förändrade alkohollagstiftningen medfört ett förändrat beteende inom båtlivet.

Transportstyrelsen har vidare fortsatt arbetet med att minska riskerna för laserattacker i transportsystemet med därtill hörande olycks- och skaderisker. Arbetet sker i partssamverkan med ett flertal myndigheter och aktörer inom väg- och luftfartsområdet och omfattar översyn av lagstiftning, marknadsbevakning och information. Två möten har hållits under året.

Transportstyrelsen menar att spridande av säkerhetskultur är en av de få framkomliga vägarna för ett ökat säkerhetsmedvetande och därmed högre säkerhet. Inom yrkessjöfarten och båtlivet har exempelvis informationsinsatser prioriterats. Under året har Transportstyrelsen genomfört övergripande aktiviteter kring området säkerhetskultur med fokus på myndighetens tillsynsverksamhet. Två rapporter har sammanställts om hur myndighetens inspektörer bedömer tillståndshavarnas säkerhetskultur och hur de uppfattar den egna säkerhetskulturen inom Transportstyrelsens tillsynsverksamhet. Syftet med aktiviteterna kring säkerhetskultur har varit att få ett underlag till förbättringsförslag för Transportstyrelsens fortsatta arbete. Myndigheten har även tagit fram en handlingsplan som redovisar inriktningen på Transportstyrelsens trafiklagsövergripande arbete med samspelet mellan människa och maskin (HF/MTO<sup>1</sup>) inom myndigheten de kommande tre åren, se även avsnitt 7.1.

### **3.4 Ett miljöanpassat transportsystem**

Transportsektorn ska bidra till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila drivmedel. År 2030 ska Sverige enligt regeringens målsättning 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 myndigheten även med att förhindra spridning av främmande arter. En stor del av arbetet genomförs på internationell nivå inom bland annat internationella sjöfartsorganisationen (IMO), internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) och Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa (UN-ECE) samt på EU-nivå. Detta arbete handlar framförallt om regelutveckling men även om till exempel framtagande av handlingsplaner och utveckling av ekonomiska styrmedel. På nationell nivå sker miljöarbetet via regelutveckling och tillsyn samt via

---

<sup>1</sup> HF/MTO innebär att ta hänsyn till människans fysiska, mentala och sociala förutsättningar och begränsningar i frågor som rör människans samspel med övriga delar i transportsystemet.



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. Transportstyrelsen har under 2012 deltagit aktivt i Nationell samordning av omgivningsbuller, både i styrgruppen och i flera arbetsgrupper.

Under året har Transportstyrelsen deltagit i slutförandet av Naturvårdsverkets fördjupade utvärdering av miljö kvalitetsmålen 2012. Arbetet har bestått i att delta i Naturvårdsverkets samverkansgrupp och att bistå med expertkunskap om transportsektorn. Transportstyrelsen har även deltagit i Naturvårdsverkets regeringsuppdrag om att ta fram en färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050. Myndigheten har deltagit i delprojekt Transporter, som under Trafikverkets ledning tog fram en underlagsrapport om de nationella transporterna. Dessutom har Transportstyrelsen bidragit med underlag om internationell sjöfart och luftfart.

Myndigheten har under 2012 gjort de första utbetalningarna av den nya supermiljöbilspremien, med stöd av förordning (2011:1590) om supermiljöbilspremie. Antalet sålda bilar som uppfyller kriterierna för premien har överstigit förväntningarna med 299 fler sålda bilar än de 500 som anslaget beräknats för.

Transportstyrelsen har under året tagit fram en handlingsplan som beskriver hur myndigheten kan bidra till att uppfylla regeringens mål om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Handlingsplanen är i huvudsak avgränsad till vägtransportsektorn förutom för vissa trafikslagsövergripande aktiviteter. Planen innehåller 32 aktiviteter som är utarbetade utifrån fyra relevanta fokusområden för Transportstyrelsen: fordonsutveckling, förnybara drivmedel, transportinfrastruktur och systemanvändare. Därutöver finns ett antal aktiviteter inom forskningsområdet.

Genom föreskrift TSFS 2012:74, en ändring av 2003:29 (Vägverkets föreskrifter om nationellt typgodkännande av system, komponent och separat teknisk enhet) är det från och med den 1 augusti 2012 möjligt att på ett enklare sätt typgodkänna konverteringssatser för reducerade avgasutsläpp. Typgodkända konverteringssatser kan användas för att efterkonvertera äldre tunga fordon så att de kan köra i miljözoner. Det innebär till exempel att äldre bussar kan göras om så att de får köras i tätorter med högre miljökrav.

Vad gäller hållbara alternativa flygbränslen har Transportstyrelsen under 2012 deltagit i EU:s satsning FlightPath 2020 och stödjer EU:s målsättning att nå 2 miljoner ton biobränsle för flyget år 2020. Detta skulle motsvara cirka 4 procent av det europeiska flygets bränslebehov år 2020. På nordisk nivå deltar Transportstyrelsen i Nordic Initiative on Sustainable Alternative

Fuels, där flygbolag, flygplatser och myndigheter samarbetar för att underlätta etableringen och användningen av biobränslen för flyget i Norden.

Under året har myndigheten påbörjat projektet Miljöpåverkan från mindre luftfartyg, vilket kommer att pågå till och med 2014. Syftet med projektet är att bidra till att verksamhet med mindre luftfartyg ska kunna fungera och vara säker, samtidigt som påverkan på miljön minskar, främst från buller och utsläpp av bly till luft.

Transportstyrelsen har under 2012 infört förbud mot utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar. Förbudet börjar gälla först den 1 april 2015, för att ge tid att bygga upp mottagningsanordningar i fritidsbåtshamnar. En informationskampanj om förbudet riktad till fritidsbåtsägare och andra aktörer inom båtlivssektorn har inletts under året.

## 4 Medborgare och näringsliv

Transportstyrelsen arbetar på många olika sätt med att fortlöpande underlätta vardagen för medborgare och näringsliv och skapa mer nytta för pengarna. Nedan följer några exempel.

### Fler e-tjänster

Det är viktigt för både medborgare och näringsliv att kunna få sina ärenden utförda snabbt, till en låg kostnad och att de kan utföras vid en tidpunkt som passar. E-förvaltning är en nyckel för att uppnå detta. Transportstyrelsen är en av de myndigheter i Sverige som har flest e-tjänster. För att driva på utvecklingen ytterligare har myndigheten inrättat en organisatorisk enhet med syfte att fokusera på e-förvaltningen.

Under året lanserades en mobilapplikation som kan användas för informationsinhämtning, för att göra anmälningar till vägtrafikregistret och söka uppgifter om andra fordon. Under de drygt sju månader som applikationen funnits, har nära tre miljoner informationshämtningar av fordonsuppgifter gjorts. Via mobiltjänsten kan allmänheten också hantera sina egna fordon i form av ägarbyten, av- och påställningar samt hämta aktuell information om fordonen. Det går via samma applikation att få information knuten till trängselskatt, till exempel preliminära skattebeslut för de passager som gjorts under en viss period. 114 000 hämtningar gjordes 2012.

Transportstyrelsen har också genomfört sitt första elektroniska utskick via den förvaltningsgemensamma tjänsten ”Mina meddelanden”. Tjänsten ska ersätta papperspost och via den skickas körförbudsmeddelanden ut till dem som anmält sig till tjänsten. ”Mina meddelanden” är ett samarbete mellan Skatteverket, Bolagsverket, Tillväxtverket och Transportstyrelsen.

I oktober lanserades också en e-tjänst för inrapportering av genomförd utbildning för förarbevis som används av auktoriserade utbildningsföretag/trafikskolor.

### Tillgängligare och bättre webbplatser

Transportstyrelsens webbplatser – transportstyrelsen.se och körkortsportalen – är viktiga mötesplatser för myndigheten, medborgare och näringsliv. Utveckling pågår ständigt och under året har exempelvis körkortsportalen fått en förbättrad struktur och begripligare texter för att bli tillgängligare.

Under 2012 har Transportstyrelsens författningssamling på myndighetens webbplats gjorts om för att bli tillgängligare. Sökfunktionen har förbättrats

och besökaren får en överblick över vilka ändringar som har gjorts i föreskrifterna.

### **Förtroende för myndigheten**

Svenskt Kvalitetsindex (SKI) mäter årligen olika aspekter av kundnöjdhet och förtroende för olika myndigheter. Under 2012 placerade sig Transportstyrelsen på fjärde plats bland 13 undersökta myndigheter med ett index på 66,4 (68,1) på en 100-gradig skala. Betyget är fortfarande bra men myndigheten fortsätter sitt förbättringsarbete. Där ingår bland annat att utveckla bemötandet mot omvärlden och att arbeta mer med enhetlighet, ökad e-förvaltning och servicemål.

### **Mängden körkortsärenden ökar**

Körkortsfrågorna berör en stor målgrupp i samhället. Den senaste kundnöjdhetsmätningen som Transportstyrelsen genomförde visade att andelen intervjuade personer som var ganska eller mycket nöjda med hur snabbt de fick beslut fortsatte att öka under 2012. Även om antalet JO-beslut halverats under året jämfört med 2011, får myndigheten fortfarande kritik av JO, bland annat för långa handläggningstider<sup>2</sup>.

För 2012 redovisas, liksom för föregående år, ökade volymer av beslutade körkortsärenden. Detta är till stor del kopplat till förnyelser av högre behörigheter, vilket är en direkt följd av förnyelsepuckeln under 2011-2015.

Under hösten 2012 har Transportstyrelsen ökat insatserna för att avsluta äldre ärenden, vilket med automatik medfört att de genomsnittliga handläggningstiderna för avslutade ärenden under perioden har försämrats, se avsnitt 8.5.

### **Kundtjänsterna en viktig kanal**

Transportstyrelsen har en omfattande direktkontakt med medborgare och näringsliv via myndighetens kundtjänster, både för fordonsfrågor och för körkortsfrågor. Myndigheten arbetar kontinuerligt med att förbättra och förtydliga information som går ut via brev och webbsidor. Det har resulterat i att trenden med minskat antal anrop<sup>3</sup> kring fordonsfrågor fortsätter. Däremot har antal anrop kring körkortsfrågor ökat med cirka 25 procent jämfört med 2011. Förklaringen hänger till stor del samman med de nya körkortsregler som infördes i början av 2013 och de ändrade regler om förarbevis för skoter och moped som infördes vid årsskiftet.

<sup>2</sup> Begreppet "handläggningstid" som det används i detta dokument omfattar den totala ledtiden för alla stegen från mottagande av ärenden, hantering av påminnelser och avslut av ärenden.

<sup>3</sup> Anrop: när en person ringer till myndigheten, oavsett om någon svarar eller inte.

Kundtjänsten för körkortsfrågor hade första halvåret 2012 långa väntetider för dem som ringde, vilket åtgärdades med extra resurser. Under årets sista månader blev väntetiderna kortare och antalet anrop minskade. Trots det ökade väntetiderna totalt sett med nästan två minuter jämfört med 2011. Kundtjänsten för fordonsfrågor minskade sina väntetider med nästan en minut jämfört med 2011. Läs mer om kundtjänsterna under kapitel 8.5 resp. 10.5.

#### **Regelförenklingen fortsätter**

Transportstyrelsens strävan är att ha färre och enklare regler. Därför granskar myndigheten hela regelverket under en 5-årsperiod (2011–2015) för att kontrollera såväl relevans som begriplighet. Genomgången går enligt plan och resulterar i en rad borttagna regler samt revideringar, bland annat för att göra dem begripligare, se kapitel 7.1.

## 5 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 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.

### 5.1 Transportstyrelsens internationella arbete

Internationellt arbete bedrivs på många olika arenor, inte minst inom EU. De frågor som är aktuella hanteras dock i huvudsak inom myndigheten i respektive trafikslag, för att överensstämja med hur frågorna sorteras i internationella organ. Frågor som samtliga trafikslag har att beakta i det internationella arbetet är till exempel regelförenkling och människan i transport-systemet.

För varje strategisk fråga har särskilda handlingsplaner utarbetats under året. Handlingsplanerna sträcker sig över en tidsperiod om tre år. För de trafikslagsövergripande strategiska frågorna har myndighetens trafikslagsavdelningar tillsammans tagit fram trafikslagsövergripande handlingsplaner. Som ett led i att öka överskådligheten och kunskapen om Sveriges och myndighetens deltagande på den internationella arenan publiceras på Transportstyrelsens webbplats ett möteskalendarium där deltagande i olika internationella möten presenteras. Möteskalendariet innehåller information om datum och kontaktperson för möten i olika organ. Detta görs för att öka öppenheten och bidra till en god planering inför möten.

### 5.2 Järnväg

Transportstyrelsen har under året fortsatt att delta i arbetet inom EU för att öka driftskompatibiliteten och bibehålla säkerheten vid transporter på järnväg. Bland de frågor som behandlats i kommittén för driftskompatibilitet och säkerhet (RISC) har Sverige haft särskilt intresse för en gemensam säkerhetsmetod för säkerhetsmyndighetens tillsyn och en gemensam säkerhetsmetod för intern övervakning hos operatörerna. Vidare prioriteras nya tekniska driftsspecifikationer (TSD) för godsvagnar och en uppdatering av driftsspecifikationen för tågstyrningssystemet ERTMS.

Transportstyrelsen deltar i de arbetsgrupper som Europeiska järnvägsbyrån (ERA) organiserat för att utveckla förslag till nya rättsakter om driftskompatibilitet och säkerhet. Ett arbete som pågått under året är sammanslagningen av de olika tekniska specifikationerna för höghastighetssystemet och

det konventionella järnvägssystemet. Effekterna av detta arbete kommer att bli ett förenklat regelverk och en förenklad process för godkännande. Härigenom uppnås en ökad tydlighet för järnvägsoperatörerna.

En prioriterad fråga under året har varit gemensamma krav på testmetoder för att mäta järnvägsbuller. Järnvägsbuller påverkar hälsa och välbefinnande hos människor. Det är viktigt att Sverige deltar i arbetet inom EU så att testmetoderna är utformade på ett sådant sätt att godkända bullermätningar kan utföras under svenska förhållanden.

En annan fråga som hanterats under året i dessa arbetsgrupper har varit införandet hos järnvägsoperatörerna av det europeiska tågstyrningssystemet ERTMS på banor och i fordon. Systemet ska göra det enklare för tåg att köra över gränserna och införs för att stärka järnvägens konkurrenskraft. Ytterligare en fråga som hanterats inom ERA:s arbetsgrupper har varit att förebygga driftsproblem med tågdrift, som riskerar stora störningar vid utbyggnaden av det så kallade 4G-nätet för mobil kommunikation.

Transportstyrelsen har tillsammans med säkerhetsmyndigheterna i Finland, Norge, Danmark och Tyskland uppdaterat det nationella referensdokumentet för ömsesidigt erkännande av funktioner i järnvägsfordon. Den här åtgärden förväntas underlätta den gränsöverskridande tågtrafiken.

### 5.3 Luftfart

Transportstyrelsen påverkas löpande av EU:s arbete 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. Nya tillämpningsförfordningar som rör krav på flygbolag och flygoperativa krav, pilotcertifiering och kabinbesättningsintyg inklusive medicinska krav för dessa certifikat och intyg samt tillhörande krav på luftfartsmyndigheter trädde i kraft under året. Genom en möjlighet för medlemsstaterna att skjuta på ikraftträdandet för olika delar av regelverket träder kraven dock i kraft i Sverige först 2013 vad gäller personliga certifikat och intyg samt efterföljande år vad gäller flygbolag. Möjligheten att skjuta på tillämpningen har drivits internationellt av Sverige baserat på underlag som Transportstyrelsen har tagit fram. Syftet har varit att i högre grad möjliggöra för såväl myndigheten som verksamhetsutövarna att få nödvändiga administrativa lösningar på plats och att kompetensutveckla berörd personal.

Under första kvartalet har ett förslag till gemensamma europeiska regler för flygplatser remisshanterats. Reglerna kommer att träda ikraft den 1 januari 2014. Transportstyrelsens beredning av remissen har involverat berörda aktörer och resulterat i ett gott genomslag för den svenska modellen med målstyrda regler. Transportstyrelsen har bidragit med 90 av de cirka 9 000

synpunkter som lämnats på förslaget och den europeiska byrån för luftfarts-säkerhet (EASA) har accepterat övervägande delen av dessa.

På miljöområdet har Transportstyrelsen deltagit i ICAO:s miljökommitté (CAEP) och har där arbetat aktivt med att utveckla en ny produktionsstandard för att begränsa utsläpp av koldioxid från flygplan. Under 2012 har kommittén enats om en beräkningsmodell, ”metric”, som inbegriper flygplanets storlek, vikt och bränsleförbrukning i tre olika mätpunkter under en flygning. Vidare har Transportstyrelsen lett arbetet med att ta fram nya certifieringskrav för luftfartyg gällande utsläpp av koldioxid. Det är ett arbete som beräknas vara klart under den kommande treårsperioden. Myndigheten har också deltagit i arbetet med en ny standard för utsläpp av icke flyktiga partiklar (NvPM) från luftfartyg. Transportstyrelsen har också medverkat i arbetet med att ta fram underlag för en skärpning av nuvarande bullerstandard. CAEP kommer sannolikt att anta standarden i februari 2013 och föra in den i Chicagokonventionens bilaga 16.

Arbetet i ICAO med att utveckla marknadsbaserade styrmedel på global nivå för att begränsa klimatpåverkan av koldioxidutsläpp från flyget har intensifierats. Syftet har varit att bereda väg för att på ICAO:s generalför-samlingsmöte hösten 2013 besluta om marknadsbaserade styrmedel. Transportstyrelsen har bidragit med expertstöd till de europeiska represen-tanterna, ICAO:s expertgrupper och högnivågrupp samt till ICAO:s råd. Ett tekniskt underlag har tagits fram med inriktning på konkreta lösningar, vilket har varit en förutsättning för att kunna gå vidare med förhandlingar på politisk nivå i denna komplexa och kontroversiella fråga.

EU-kommissionen har lagt ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa drifts-restriktioner vid flygplatser i unionen inom en väl avvägd strategi. Förslaget innebär en förstärkt harmonisering av de nuvarande reglerna om buller-relaterade driftsrestriktioner vid flygplatser. Transportstyrelsen har under 2012 stöttat Regeringskansliet med expertis i beredningen av lagförslaget i rådet och har bland annat deltagit i rådsarbetsgruppens arbete.

#### **5.4 Sjöfart**

Den enskilt största händelsen under året, med stor internationell påverkan, var olyckan med passagerarfartyget Costa Concordia, som gick på grund i Italien i januari 2012. Olyckan skapade ett politiskt och allmänt intresse för säkerhet på passagerarfartyg och idag råder stort fokus på frågan. Initiativ har tagits både inom EU och internationellt, där Transportstyrelsen aktivt deltagit, för att analysera det gällande regelverket och vidta åtgärder. Bland annat har IMO (International Maritime Organization), i avvaktan på att haveriutredningen slutligt fastställs, antagit rekommendationer riktade mot rederier som bedriver passagerartrafik för att höja säkerhetsnivån för pas-



sagerarfartyg. IMO har också godkänt förslag på en regeländring gällande säkerhetsövningar för passagerare.

En annan avgörande händelse under året var att direktivet vad gäller svavelhalten i marina bränslen slutligen antogs av EU-parlamentet och rådet i november 2012. Direktivet innebär att de svavelregler som IMO antog under 2008 nu slutligen införts i EU-rätten. Under året har myndigheten framför allt bistått regeringen med underlag om konsekvenserna samt möjligheter till undantag inför införandet. Detta är ett arbete som med största sannolikhet kommer att fortgå även under 2013.

Miljöfrågorna och särskilt klimatfrågan har under året fortsatt varit i fokus internationellt. Utvecklingen drivs både genom regelutveckling, som tillför nya krav i systemet, och genom nya tekniska lösningar som kommer att behöva regleras. Under året har särskilt fokus legat på att möjliggöra alternativa beräkningsmetoder för att fastställa energieffektivitetsdesignindex (EEDI) för ro-ro-fartyg<sup>4</sup>. Transportstyrelsen har tillsammans med sjöfartsnäringsen arbetat aktivt för att hitta en hållbar lösning för denna fartygskategori. Det svensktyska förslaget vann gehör vid IMO:s miljökommittémöte, som ägde rum i oktober.

Transportstyrelsen har fortsatt varit drivande i att inrätta Östersjön som så kallat specialområde enligt Annex IV i MARPOL<sup>5</sup>. Sjöfartens miljöpåverkan är fortsatt en globalt prioriterad fråga. IMO:s kommitté till skydd för den marina miljön antog, efter ett intensivt arbete av Sverige och övriga Östersjöländer, i juli 2011 en ändring av bilaga IV i MARPOL genom vilken Östersjön utsågs till specialområde. Statusen som specialområde innebär att strängare regler gäller för utsläpp av toalettavfall från passagerarfartyg i området. Under året har arbetet med att fastställa reningskrav inom IMO fortgått parallellt med att samarbetet inom Helsingforskommissionen (HELCOM) fortsätter. Arbetet inom samarbetsplattformen inom HELCOM behöver förstärkas ytterligare, vilket Sverige har påtalat inom ramen för HELCOM Maritime.

Vidare har Transportstyrelsen aktivt arbetat för att de internationella reglerna ska utformas som målbaserade (funktionella) krav i stället för att fortsätta utveckla detaljföreskrivande krav som lätt blir alltmer komplexa och som riskerar att sakta ner utvecklingen.

Transportstyrelsen har också, tillsammans med Danmark och Australien, fortsatt arbetet i IMO:s råd för att minska de administrativa bördorna i IMO:s regelverk. IMO har nu gjort ett i globalt perspektiv unikt arbete där

<sup>4</sup> Fartyg med lasthantering där lasten körs ombord på trailrar eller vagnar över en eller flera ramper i ändskeppet eller i fartygets sidor.

<sup>5</sup> The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, Annex IV – Regulations for the Prevention of Pollution by Sewage from Ships.

de analyserat de administrativa bördorna inom 40 konventioner. De har där identifierat 500 potentiella bördor, som nu ska analyseras vidare av en grupp sammansatt av olika intressenter.

Transportstyrelsen har under året deltagit i 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 av beväpnad privat säkerhetspersonal ombord på fartyg främst i det definierade högriskområdet i västra Indiska oceanen.

## 5.5 Vägtrafik

Inom registerområdet för fordon pågår ett EU-arbete som avser förenklat förfarande vid omregistrering av ett fordon inom den inre marknaden. Transportstyrelsen deltar i arbetsgrupper inom Ereg (Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities) om informationsutbyte mellan länderna, harmonisering av bestämmelser om registrering och tillfällig registrering av fordon. Transportstyrelsen vill harmonisera de förutsättningar som styr hur ett fordon får brukas och vill att ett fordons registreringsskyltar ska utvisa giltighetstiden. För svenskt vidkommande är det viktigt att det inte skapas obligatoriska uppgifter på registreringsbeviset som inte redan finns i vägtrafikregistret. Det är också viktigt att inte införa bestämmelser som försvårar för den enskilde eller som innebär ökade administrativa kostnader för företag.

Eucaris (European Car and Driving License Information System) är ett initiativ till samarbete mellan nationella registreringsmyndigheter. Det är baserat på multilaterala eller bilaterala avtal och avser informationsutbyte om registrering av fordon och körkort. Vissa av artiklarna i fördraget om Eucaris strider mot den svenska offentlighetsprincipen. Sverige representeras av Transportstyrelsen och myndigheten har under 2012 tillsammans med Finland och Norge drivit frågan om att förändra artiklarna så att de överensstämmer med den svenska grundlagen. Tyskland har motsatt sig de föreslagna ändringarna och förhandlingarna kommer därför att fortsätta under 2013.

Transportstyrelsen deltar i arbetsgrupper som gäller transportfrågor inom Förenade Nationernas ekonomiska kommission för Europa (UNECE). Myndigheten har drivit frågan om att 1968 års konvention om vägtrafik (Wienkonventionen) inte får förhindra införandet av avancerade förarstödsystem i fordon. Transportstyrelsen anser att tekniska system i ett fordon helt eller delvis ska få kunna ta över kontrollen över ett fordon. Detta i syfte att hjälpa föraren att kontrollera och optimera körningen med avseende på bland annat trafiksäkerhet och miljö.

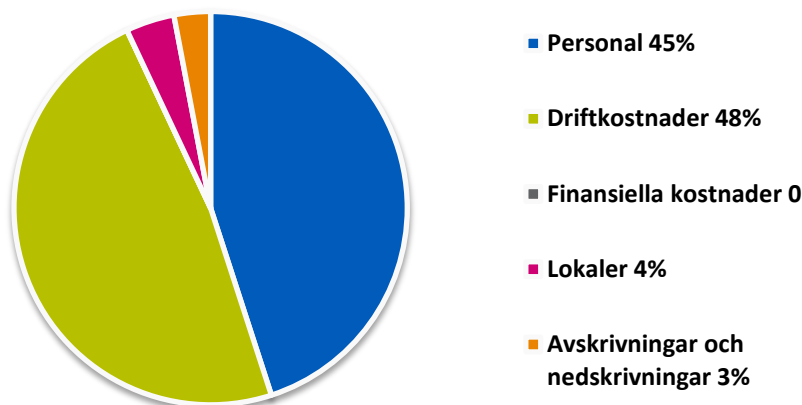
På körkortssidan har arbetet med att införliva det tredje körkortsdirektivet fortgått. Införandet kommer att leda till en större flexibilitet för körkortstagarna, eftersom det bland annat införts fler och mer anpassade körkortsklasser. Transportstyrelsen förväntar sig också att införandet kommer att få positiva effekter på trafiksäkerheten. Kommissionen tog beslut om gemensamma standarder och om ett gemensamt system för utbyte av körkortsinformation mellan medlemsstaterna (RESPER, Réseau permis de conduire). Transportstyrelsen har under 2012 deltagit i körkortskommitténs arbetsgrupp för RESPER. Inriktningen har varit att ta vara på de möjligheter till effektivisering som det nya systemet medför, till exempel i form av snabbare och enklare tillgång till anslutna länders körkortsregister. Myndigheten bedömer att systemet kommer att minska handläggningstiderna för exempelvis ansökan om utbyte av utländskt körkort mot ett svenskt.

## 6 Transportstyrelsens huvuduppgifter och deras kostnader

Med Transportstyrelsens huvuduppgifter avses regelgivning, tillståndsprovning, tillsyn och registerhållning.

De totala kostnaderna för Transportstyrelsens verksamhet, exklusive upp-  
börd och transfereringar uppgick 2012 till 2 279 miljoner kronor. Det är en  
ökning med 11 miljoner kronor jämfört med 2011. Av de totala verksam-  
hetskostnaderna utgör 45 procent personalkostnader, vilket är en ökning  
med två procentenheter jämfört med 2011 och ligger i linje med myndighe-  
tens inriktning att minska antalet konsulter. Av det följer att övriga drifts-  
kostnader minskat med två procentenheter till 48 procent år 2012. Under  
året beslutades att projektet Ny teknisk plattform skulle avbrytas och de  
upparbetade kostnaderna kostnadsfördes. Totalt uppgick dessa till drygt 40  
miljoner kronor, varav cirka 3 miljoner kronor avsåg personalkostnader och  
38 miljoner kronor driftskostnader.

Figur 1. Fördelning av kostnader 2012



Verksamhetens kostnader har finansierats med förvaltningsanslaget (1 848 miljoner kronor), anslag för trängselskatt (122 miljoner kr), avgifter, bidrag och övriga intäkter (304 miljoner kr). Intäkterna var 5 miljoner kronor lägre än kostnaderna, se avsnitt 13.

2012 avräknade myndigheten 1 864 miljoner kronor<sup>6</sup> på förvaltningsanslaget, 90 procent av disponibla medel, vilket är en ökning med

<sup>6</sup> Inklusivt bidrag till Rikspolisstyrelsen på 14 miljoner kronor och semesterlöneskulden enligt undantagsregeln på 2 miljoner kronor, se balansräkning not 19.

5 miljoner kronor jämfört med 2011 i löpande priser, men omräknat till 2012 års priser en minskning med 17 miljoner kronor.

Under 2012 påbörjades myndighetens effektiviseringsarbete, vilket också avspeglas i de totala kostnaderna. Vid en omräkning av 2011 års utfall till 2012 års prisläge har verksamhetskostnaderna, inklusive kostnadsföring av det avbrutna projektet minskat med närmare 16 miljoner kronor. Vid en exkludering av kostnaderna för det avbrutna projektet har kostnaderna i 2012 års priser minskat med 56 miljoner kronor. Dessutom har ny verksamhet tillkommit och befintlig verksamhet i vissa fall ökat i volym. Sammantaget gör Transportstyrelsen bedömningen att kostnadsnivå sänkts med cirka 100 miljoner kronor tack vare effektiviseringsarbetet.

Under 2012 har myndigheten utvecklat ekonomistyrmodellen i syfte att bättre fånga upp kostnader så att uppföljning kan ske på produktnivå och prestationsnivå. I samband med införandet av den nya ekonomistyrmodellen definierades myndighetens alla produkter och kopplades till någon av myndighetens verksamheter (regelgivning, tillståndsprövning, tillsyn, registerhållning).

Den totala kostnaden har under treårsperioden ökat med knappt 10 miljoner kronor, eller 0,4 procent. Verksamheternas andel av totalen är relativt konstant. Regelgivning har årligen ökat en procentenhet, medan registerhållning minskat med motsvarande.

| (tkr)                   | 2010             | 2011             | 2012             |
|-------------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>Regelgivning</b>     | <b>297 438</b>   | <b>325 440</b>   | <b>337 845</b>   |
| Varav Järnväg           | 21 182           | 23 792           | 35 211           |
| Luffart                 | 65 279           | 56 062           | 92 292           |
| Sjöfart                 | 83 608           | 95 725           | 98 285           |
| Vägtrafik               | 127 369          | 149 861          | 112 057          |
| <b>Tillstånd</b>        | <b>452 046</b>   | <b>446 660</b>   | <b>451 749</b>   |
| Varav Järnväg           | 22 601           | 17 728           | 25 952           |
| Luffart                 | 96 628           | 98 962           | 78 317           |
| Sjöfart                 | 13 702           | 13 837           | 14 722           |
| Vägtrafik               | 319 115          | 316 133          | 332 758          |
| <b>Tillsyn</b>          | <b>406 112</b>   | <b>406 531</b>   | <b>412 102</b>   |
| Varav Järnväg           | 23 525           | 25 862           | 22 907           |
| Luffart                 | 227 943          | 206 963          | 209 331          |
| Sjöfart                 | 93 586           | 93 431           | 74 407           |
| Vägtrafik               | 61 058           | 80 275           | 105 457          |
| <b>Registerhållning</b> | <b>1 113 332</b> | <b>1 089 180</b> | <b>1 077 118</b> |
| Varav Järnväg           | 1 966            | 4 716            | 5 536            |
| Luffart                 | 3 753            | 4 197            | 4 913            |
| Sjöfart                 | 10 775           | 11 373           | 13 945           |
| Vägtrafik               | 1 096 838        | 1 068 894        | 1 052 723        |
| <b>TOTALT</b>           | <b>2 268 928</b> | <b>2 267 811</b> | <b>2 278 814</b> |

| <b>% andel av totalen</b> | <b>2010</b> | <b>2011</b> | <b>2012</b> |
|---------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Regelgivning              | 13%         | 14%         | 15%         |
| Tillstånd                 | 20%         | 20%         | 20%         |
| Tillsyn                   | 18%         | 18%         | 18%         |
| Registerhållning          | 49%         | 48%         | 47%         |

Definitionen av produkter och den nya ekonomistyrmodellen har medfört att myndigheten i föreliggande årsredovisning redovisar ett antal prestationer. Denna möjlighet saknades tidigare varför uppgifter för 2010 och 2011 saknas för de redovisade prestationerna. Redovisade prestationer omfattar inte all verksamhet utan beskriver en del av de prestationer som myndigheten totalt sett utför. De prestationer som redovisas är utvalda utifrån relevans och omfattning.

## 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 aktuella och förenliga med de transportpolitiska målen. Ny teknik som gynnar utvecklingen inom transportsystemet ska beaktas, medan regelverken ska göras mindre omfattande, mer lättillgängliga och begripliga.

Som nämnts minskar utrymmet för nationell lagstiftning. Allt fler regler som förpliktigar Sverige 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

Transportstyrelsen har under 2012 satt upp målet att regelverket ska göras mindre omfattande inom de områden där myndigheten har rådighet och att regelverket ska förenklas. För att kunna åstadkomma detta behöver myndigheten metodiskt fånga upp signaler när regelverket inte fungerar på avsett sätt. Transportstyrelsen har därför under året lagt fokus på att finna ett gemensamt och systematiskt sätt att arbeta med regelförenklingsförslag. Ett exempel på när förenklingsarbetet har fungerat väl är att myndigheten – efter det att den uppmärksammats på att utfärdade regler inte var tillräckligt anpassade till branschens förutsättningar – har reviderat behörighetskraven för att få arbeta ombord på seglande traditionsfartyg under 24 meter.

Inom väg- och järnvägsområdet har myndigheten jobbat med att utveckla arbetssätten för att bättre fånga upp samhällets, företags och individers behov av regelutveckling. Utvecklingsinsatser har också genomförts för att stärka myndighetens analysarbete på området.

VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) har på initiativ av Transportstyrelsen tagit fram en vägledning för hur konsekvensutredningar kan utföras för att beakta det övergripande målet om samhällsekonomisk effektivitet och den transportpolitiska principen att samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas. Resultatet av arbetet kommer att analyseras och bearbetas under 2013.

Transportstyrelsen har under året utrett hur det kan säkerställas att hänsyn tas till samspelet mellan människa och maskin (HF/MTO) i myndighetens konsekvensutredningar. Utredningen visar att detta samspel kan beaktas på ett bättre sätt i konsekvensutredningarna än vad som är fallet idag. Mervärdet är att kunna belysa fler fördelar och risker med föreslagna föreskrifter.

Det ger ett bättre beslutsunderlag och tydliggör i sin tur kopplingen till säkerhetsmålet.

Tabell 1. Regelgivning 2010–2012

| Trafikslag   | Antal kungörelser i TSFS |            |             | Total kostnad (tusen kronor) |                |                | Kostnad/ fattad kungörelse (tusen kronor) |              |              |
|--------------|--------------------------|------------|-------------|------------------------------|----------------|----------------|---|--------------|--------------|
|              | 2010                     | 2011       | 2012        | 2010                         | 2011           | 2012           | 2010                                      | 2011         | 2012         |
| Järnväg      | 6                        | 12         | 11          | 21 182                       | 23 792         | 35 211         | 3 530                                     | 1 983        | 3 201        |
| Luftfart     | 52                       | 14         | 46          | 65 279                       | 56 062         | 92 292         | 1 255                                     | 4 004        | 2 006        |
| Sjöfart      | 42                       | 35         | 20          | 83 608                       | 95 725         | 98 285         | 1 991                                     | 2 735        | 4 914        |
| Vägtrafik    | 94                       | 60         | 76          | 127 369                      | 149 861        | 112 057        | 1 355                                     | 2 498        | 1 474        |
| <b>Summa</b> | <b>194</b>               | <b>121</b> | <b>150*</b> | <b>297 438</b>               | <b>325 440</b> | <b>337 845</b> | <b>1 533</b>                              | <b>2 690</b> | <b>2 252</b> |

\* Summan av de enskilda trafikslagen överensstämmer inte med totalsumman, eftersom en av kungörelserna är gemensam för järnväg och vägtrafik och en är gemensam för sjöfart, järnväg och vägtrafik.

Totalt har myndigheten fattat beslut om 27 fler kungörelser år 2012 jämfört med föregående år, men 46 färre än 2010. Kostnaden för regelgivningen ökade med 12 miljoner till närmare 338 miljoner kronor för 2012, vilket utgör 15 (14) procent av den totala verksamhetskostnaden. Antalet kungörelser ökade procentuellt mer än vad kostnaden för verksamheten gjorde, vilket innebär att kostnaden per kungörelse var lägre 2012 jämfört med 2011. Ytterligare information finns under respektive trafikslag.

## 7.2 Järnväg

Transportstyrelsen har inom järnvägsområdet beslutat 11 (12) författningar 2012, varav 7 (12) grundförfattningar och 4 (0) ändringsförfattningar. Kostnaden för verksamheten har ökat med 11,4 miljoner kronor jämfört med 2011. De ökade kostnaderna beror på att verksamheten under 2012 prioriterat föreskriftsprocessen och marknadsområdet.

Arbetet med föreskrifter utifrån det så kallade lokförardirektivet (2007/59/EG) har fortsatt under 2012. Direktivets syfte är att åstadkomma en ökad rörlighet för lokförare inom EU och att underlätta för den gränsöverskridande järnvägstrafiken. Årets regelarbete har handlat om att revidera två föreskrifter med bestämmelser om lokförarens hälsa, förarbevis respektive förarutbildning. Ändringsföreskrifterna förväntas bli beslutade under 2013.

Under 2011 infördes en ny EU-förordning om certifiering av underhållsansvarig enhet för godsvagnar. För att inte dubbelreglera har Transportstyrelsen under 2012 sett över de nationella föreskrifterna om besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon.

Arbetet med att se över och revidera de omfattande trafikföreskrifterna för järnvägen (JTF) har fortsatt under året. En av utgångspunkterna i arbetet är



att gå från detaljerade krav till funktionskrav. Föreskriftsarbetet förväntas vara klart 2015.

Ett föreskriftsarbete om redovisning av järnvägsverksamhet har genomförts i syfte att öka insynen avseende erhållna offentliga stöd.

### 7.3 Luftfart

Transportstyrelsen har på luftfartsområdet beslutat 46 (14) författningar under 2012, varav 19 (12) grundförfattningar och 26 (2) ändringsförfattningar och kungörelser. Dessutom har ett tillkännagivande kungjorts i Transportstyrelsens författningssamling. Den ökade verksamheten medförde ökade kostnader och uppgick för året till 92 miljoner kronor.

Antalet beslutade författningar ökar kraftigt jämfört med föregående år. Det beror på att det omfattande arbete med att omarbete nationella föreskrifter på främst inom luftvärdighetsområdet – som har blivit inaktuella på grund av EU-förordningar slutförts. Härutöver har bland annat föreskrifterna för helikopterflygplatser uppdaterats mot internationella överenskommelser. I båda fallen har arbetet inneburit att nya grundförfattningar har trätt i kraft och att gamla myndighetsföreskrifter har upphävts. En väntad effekt av ändringarna för dem som berörs, främst tillverkare och verkstäder, är att det blir tydligare vilka regler som gäller för svenska tillståndshavare. Inom flygtrafiktjänstområdet har sju föreskrifter uppdaterats för att överensstämma med internationella överenskommelser. Vidare har ett flertal föreskrifter om luftfartsskydd ändrats som en följd av nya bestämmelser inom EU om godkänd avsändare.

Ett första steg i utfasningen av den så kallade myndighetsavgiften genomfördes i och med att avgiftsföreskriften för 2012 trädde ikraft. Verksamhetsutövarna inom luftfartsområdet fick ökade direkta avgifter som ett resultat av utfasningen av den subvention som användningen av myndighetsavgiften för att finansiera verksamhet utanför regelgivningen inneburit. Arbetet med nästa steg i utfasningen av myndighetsavgiften har fortsatt under 2012 i och med att avgiftsföreskriften för 2013 arbetades fram, vilken innebär ytterligare avgiftsökningar för branschen.

Transportstyrelsen påverkas löpande av EU:s arbete 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. Nya tillämpningsförfordningar som rör pilotcertifiering och kabinbesättningsintyg samt de medicinska kraven för dessa certifikat och intyg liksom tillhörande krav på luftfartsmyndigheter trädde i kraft den 8 april 2012. Men genom en möjlighet för medlemsstaterna att skjuta på ikraftträdandet för olika delar av regelverket träder dessa krav i kraft först ett år senare för Sveriges del. Under andra hälften av

2012 har därför ett arbete med att se över det nationella regelverket i dessa delar påbörjats. Det kommer att avslutas under 2013.

#### **7.4 Sjöfart**

Under 2012 har 5 (5) grundförfattningar och 15 (30) ändrings- och upphävandeförfattningar beslutats. Föreskrifterna är fördelade på fartygsteknik, miljö, sjötrafik, tillsyn, avgifter samt behörigheter och bemanning. Anledningen till att färre föreskrifter har beslutats jämfört med 2011 är att Transportstyrelsen har haft ett antal omfattande föreskriftsarbeten som krävt mycket resurser. Kostnaden har ökat dels på grund av förändrad modell rörande fördelning av de indirekta kostnaderna, dels på grund av att ett flertal arbetsuppgifter har övertagits från Sjöfartsverket.

Arbetet med att föra över författningar från Sjöfartsverkets författningssamling sker fortlöpande. Vid 2012 års utgång fanns fortfarande omkring 90 grundförfattningar inom Transportstyrelsens verksamhetsområde kungjorda i Sjöfartsverkets författningssamling.

År 1978 antog Sverige en internationell konvention för utbildning och vilotider för sjömän (STCW, International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers). Revisioner av konventionen har medfört en rad förbättringar vad gäller utbildningarnas kvalitetskrav samt kraven om förnyelse av behörigheter, specialbehörigheter och certifikat. Under 2011 påbörjades den omfattande implementeringen av den reviderade konventionen, som har fortsatt även under 2012. Den reviderade konventionen trädde ikraft den 1 januari 2012 och ska vara implementerad i svensk lagstiftning i helhet den 1 januari 2017. Under året har implementeringen på föreskriftsnivå skett i Transportstyrelsens föreskrifter om utbildning och behörigheter för sjöpersonal.

På sjöfartsområdet har även föreskrifter om mönstring av sjömän beslutats. De nya föreskrifterna har som syfte att förtydliga och förenkla bestämmelserna om mönstring av sjömän. Därutöver har även föreskrifterna om vakt-hållning ändrats. Ändringarna avser att införa lättnader som rör kravet på utkik och reseplanering för små fartyg sysselsatta i inre fart.

#### **7.5 Vägtrafik**

Under året har Transportstyrelsen beslutat 76 författningar inom vägtrafikområdet, varav 32 (33) grundförfattningar och 44 (27) ändringsförfattningar. En av grundförfattningarna är gemensam för järnväg och vägtrafik. En av ändringsförfattningarna är gemensam för sjöfart, järnväg och vägtrafik. Den totala kostnaden för verksamheten har minskat med närmare 38 miljoner kronor 2012 jämfört med 2011. Minskningen beror delvis på att verksamhet för provkonstruktion tidigare belastat utfallet för regelgivning men sedan 2012 är överförd till verksamhetsindelningen tillståndsprovning. Ökningen

av antalet beslutade författningar i kombination med minskade kostnader innebär att snittkostnaden per beslutad författning minskat kraftigt 2012 jämfört med 2011.

Arbetet med att föra över författningar från Trafiksäkerhetsverkets och Vägverkets författningssamlingar sker fortlöpande. Vid 2012 års utgång fanns fortfarande omkring 100 författningar inom Transportstyrelsens verksamhetsområde kungjorda i Trafiksäkerhetsverkets och Vägverkets författningssamlingar.

Inom körkortsområdet har ett omfattande regelarbete genomförts med anledning av det så kallade tredje körkortsdirektivet. Syftet med direktivet och föreskrifterna är att skapa en gemensam transportpolitik inom EU, att förbättra trafiksäkerheten och att underlätta den fria rörligheten. En annan ny regel inom körkortsområdet syftar till att förhindra olaglig trafikskoleverksamhet. Regelen innebär en begränsning av det antal elever som en handledare får ha samtidigt vid privat övningskörning.

Inom området trafikmedicin har bestämmelser förtydligats i kraven för körkort med alkoholvillkor. Syftet har varit att uppnå bättre kvalitet i provtagningen samt i läkarintyg och läkarutlåtanden.

För yrkestrafiken har ett omfattande regelarbete genomförts med anledning av den så kallade trafiktillståndsförordningen (EG) nr 1071/2009. Syftet med förordningen är att skapa harmoniserade krav på personer som bedriver yrkesmässig trafik. Det regelarbete som genomförts under 2012 utifrån förordningen har framför allt handlat om innehållet i kunskapsprovet vid yrkeskunnande samt krav för trafiktillstånd för gods- och persontrafik. Transportstyrelsen har under året även upphävt en föreskrift med krav om prov gällande lokalkännedom i Stockholms län. Myndigheten har sedan dess arbetat med att genom annan reglering bättre uppnå det mål som provet avsåg. En av aspekterna har varit att införa krav som inte snedvrider konkurrensen för taxiföretagen, vilket den upphävda föreskriften gjorde.

Flera regelarbeten under 2012 syftar till att skapa bättre förutsättningar för den tunga trafiken. Bland annat har givits möjlighet att bedriva försök med längre och tyngre fordon än vad som normalt är tillåtet. Försöken ska tillåtas i syfte att ta reda på hur kostnader och utsläpp påverkas samt vilka villkor som bör ställas för att inte trafiksäkerheten ska äventyras. Andra föreskriftsarbeten har gällt uppdatering av vägavsnitt som är undantagna från färd med bred och lång odelbar last samt ändringar i föreskrifter om vändningskrav och utrustningskrav för fordonståg. Transportstyrelsens allmänna råd om undantag för färd med tunga fordon har upphävts, eftersom det bör ligga i vägghållarnas roll att ge sådana råd.

Inom området trafikreglering har fyra föreskrifter meddelats under året. Bland annat har en ny vägvisningsplan för de större allmänna vägarna med-

delats. Genom en av föreskrifterna har också flera äldre föreskrifter från dåvarande Vägverket och Trafiksäkerhetsverket upphävts. Till följd av internt arbete och förslag till regeländringar som inkommit till Transportstyrelsen har en genomgång gjorts av delar av trafikförordningen (1998:1276) och vägmärkesförordningen (2007:90). Arbetet har slutförts under året och förslag till ändringar kommer att lämnas in till regeringen under våren 2013.

Transportstyrelsen har under året beslutat en ändringsföreskrift om anmälningskyldighet och trafikantinformation inom kollektivtrafiken. Ändringens huvudsyfte var att inkludera kollektivtrafiken inom sjöfart (grundföreskriften omfattar järnväg och vägtrafik). Under året har även ett föreskriftsarbete pågått om uppgiftsskyldighet för uppföljning och utvärdering av kollektivtrafikmarknaden för järnväg, vägtrafik och sjöfart. Föreskriften förväntas bli beslutad under 2013.

För att ge den yrkesmässiga trafiken mer förutsägbara kostnader har föreskrift om eurokurs beslutats. I den föreskriften fastställer Transportstyrelsen eurokursen ett år i taget.

## 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 se till att myndigheten tillämpar enhetliga definitioner, angreppssätt och principer.

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, tillstånd för infrastrukturhållare och operativa tillstånd för företag.

### 8.1 Trafikslagsövergripande aktiviteter

Transportstyrelsen har under året inventerat vilka tillståndsärenden som är lämpade att handläggas av kundtjänst och vilka ärenden som kan bli föremål för ett automatiserat beslutsfattande. Ett projekt om samordning av ekonomiska bedömningar inom myndigheten har genomförts. Det övergripande syftet har varit att utveckla en mer sammanhållen och enhetlig arbetsprocess för tillståndsprovning.

Tabell 2. Tillståndsprovning 2010–2012

| Trafikslag   | Antal beslutade tillstånds-<br>ärenden |                |                | Total kostnad (tusen kronor) |                |                | Kostnad/beslutat till-<br>ståndsärende<br>(tusen kronor) |            |            |
|--------------|--|----------------|----------------|------------------------------|----------------|----------------|--|------------|------------|
|              | 2010                                   | 2011           | 2012           | 2010                         | 2011           | 2012           | 2010   | 2011       | 2012       |
| Järnväg      | 739                                    | 821            | 2 746          | 22 601                       | 17 728         | 25 952         | 30,6   | 21,6       | 9,5        |
| Luftfart     | 18 840                                 | 19 916         | 17 788         | 96 628                       | 98 962         | 78 317         | 5,1  | 5,0        | 4,4        |
| Sjöfart      | 9 485                                  | 7 724          | 8 356          | 13 702                       | 13 837         | 14 722         | 1,4  | 1,8        | 1,8        |
| Vägtrafik    | 535 783                                | 700 895        | 747 557        | 319 115                      | 316 133        | 332 758        | 0,6  | 0,5        | 0,4        |
| <b>Summa</b> | <b>564 847</b>                         | <b>729 356</b> | <b>776 447</b> | <b>452 046</b>               | <b>446 660</b> | <b>451 749</b> | <b>0,8</b>   | <b>0,6</b> | <b>0,6</b> |

Kostnaden för tillståndsprovning uppgår till knappt 452 miljoner kronor, vilket utgör 20 (20) procent av den totala verksamhetskostnaden för Transportstyrelsen. Kostnaderna är i nivå med år 2010. Totalt har myndigheten fattat beslut om 776 447 tillståndsärenden och det är drygt 47 000 fler än 2011 och drygt 211 000 fler än 2010. Den stora ökningen beror främst på ett stort antal körkortsärenden, se avsnitt 8.5. Den totala genomsnittliga kostnaden för ett beslutat tillståndsärende har successivt minskat mellan åren. De stora volymerna inom vägtrafik håller nere den genomsnittliga kostnaden. Ytterligare information finns under respektive trafikslag.

## 8.2 Järnväg

Antalet fattade tillståndsbeslut är väsentligt fler 2012 inom området järnväg än föregående år. Även kostnaden för verksamheten har ökat, vilket förklaras av resursförstärkningen för att hantera fler ärenden. Kostnaden per tillståndsärende är lägre jämfört med tidigare år.

Transportstyrelsen utfärdar olika typer av tillstånd för företag som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik samt förarbevis till förare av järnvägsfordon. Transportstyrelsen har valt att redovisa prestationen utfärdande av licenser då denna utgör majoriteten av fattade beslut 2012.

Tabell 3. Prestation 2012 tillståndsprövning inom järnvägsområdet

| Prestation                           | Antal fattade beslut | Kostnad (tusen kronor) | Kostnad/beslut (kronor) |
|--------------------------------------|----------------------|------------------------|-------------------------|
| Utfärdande av licenser för lokförare | 1 479                | 1 238                  | 837                     |

Den stora ökningen av utfärdade förarbevis beror på att en ny lagstiftning trädde i kraft den 1 juli 2011. Den innebär att förare av järnvägsfordon ska ha ansökt om och erhållit förarbevis senast 2018. En anledning till att så många redan har ansökt om och erhållit förarbevis är att Transportstyrelsen från och med den 1 januari 2013 tar ut avgift för denna verksamhet. Syftet med förarbevis för förare av järnvägsfordon är att underlätta internationell trafik och att bredda arbetsmarknaden för förarkategorin. Tillstånden för läkare och psykologer har också varit fler än väntat.

Ett av de större brukarkollektiven inom tillståndsverksamheten för järnväg är infrastrukturförvaltare. Under året har 112 (177) ärenden gällande säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare samt tillstånd för spårinnehavare och trafikutövare handlagts. Av dessa är 9 nya tillstånd, 78 omprövade och 25 återkallade. Två av säkerhetstillstånden har varit mer tidskrävande och komplexa än övriga: Arriva Tåg AB och Trafiknämndens förvaltning (TNF) i Stockholms läns landsting. Vid handläggningen av de nya och omprövade tillstånden har det kontrollerats att företagen har ett fungerande säkerhetsstyrningssystem som medför att de kan bedriva en säker verksamhet. Utöver ovanstående ärenden finns även ett ärende för förvaltning av Trafikverkets säkerhetstillstånd. För att effektivisera tillståndshandläggningen och verka för en högre automatisering har det under året pågått ett arbete med att utveckla och till viss del driftsätta ett it-system (TRAP) för bland annat hantering av tillståndsansökningar.

Transportstyrelsen har utfärdat 197 (215) godkännanden för fordon. Inom infrastrukturområdet (inklusive signalsäkerhetssystem) har 265 (243) godkännanden utfärdats. Under året har 12 (49) grundutbildningar godkänts och 14 (25) driftplatsnamn har godkänts under året. Exempel på godkännanden

är Västerdalsbanan, Ådalsbanan och motorvagn typ X60 som godkänts för kommersiell trafik.

Inom järnvägsområdets tillståndsverksamhet ingår också licens och säkerhetsintyg del A och del B som utfärdas till järnvägsföretag som bedriver gods- och/eller persontrafik alternativt växling. 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. Totalt utfärdade myndigheten 5 (6) licenser, 14 (17) säkerhetsintyg del A och 15 (19) säkerhetsintyg del B. Anledningen till att licenserna inte ökat i samma omfattning som intygen beror på att intygen omprövas var 5:e år medan licensen endast omprövas vid väsentliga förändringar.

### 8.3 Luftfart

Det totala antalet tillstånd har minskat jämfört med 2011. Det beror främst på färre personliga certifikat som är den största gruppen av tillstånd. Även antalet tillstånd till organisationer är färre på områden såsom flygplatser och flygoperatörer. Minskningen sker trots att nya tillståndstyper har tillkommit på området luftfartsskydd. Den totala kostnaden för verksamheten är lägre än tidigare år, vilket har lett till att den genomsnittliga kostnaden för tillståndsärenden inom luftfart har successivt minskat under perioden.

Prestationen certifikat har valts då det är den största verksamheten och prestationen tillverkare och verkstäder då det är en verksamhet som genomgår marknadsförändringar och därför är intressant att följa.

Tabell 4. Prestationer 2012 tillståndsprövning inom luftfartsområdet

| Prestation  | Antal fattade beslut | Kostnad (tusen kronor) | Kostnad/beslut (kronor) |
|---|----------------------|------------------------|-------------------------|
| Certifikat (flygplan, helikopter och flygmaskinister) | 5 027                | 14 253                 | 2 835                   |
| Tillverkare och verkstäder <sup>1</sup>               | 181                  | 2 019                  | 11 155                  |

<sup>1</sup>Redovisningen gäller tillstånd för verksamhet enligt Del 145, tillstånd för verksamhet enligt Del M kapitel F, tillstånd för verksamhet enligt Del M kapitel G och auktorisationsbevis (AUB).

Trenden för antalet personliga tillstånd bedöms vara en fortsatt minskning av tillstånd som gäller för kommersiell verksamhet eller tyngre luftfartyg men däremot en ökning av tillstånd för privatflygning med lättare luftfartyg (UL-certifikat). Generellt ses en trend där antalet gällande certifikat för flygning med flygplan och helikopter minskar löpande.



Antalet gällande certifikat i gruppen<sup>7</sup> är nu 7 762 (10 352) där samtliga certifikattyper minskar med undantag för certifikaten för flygning med helikopter. På den kommersiella sidan minskar antalet CPL (Commercial Pilot License, trafikflygarcerifikat med begränsningar), medan antalet ATPL (Airline Transport Pilot License, trafikflygarcertifikat utan begränsningar) ökar, något som tros bero på att den senare certifikattypen ses som mer konkurrenskraftig. Samma utveckling kan ses för helikoptercertifikaten på det kommersiella området. Helikoptercertifikaten visar en liten ökning, både för privat och för kommersiell användning, 246 (224) respektive 454 (439). Privatflygcertifikaten var 3 653 (3 721), vilket innebär att denna kategori av certifikat minskar fortsatt.

Framöver beräknas antalet tillstånd för verkstäder minska till följd av en höjd kostnadsbild på området, men en ökande trend kan ses vad gäller ändringar till gällande tillstånd som innebär att tillstånden utfärdas på nytt med gjorda ändringar. Ändringarna genomförs på tillståndshavarnas initiativ som en följd av verksamhetsanpassningar. Dessa anpassningar sker som en följd av ändringar i framför allt EU-regelverket, men anpassningen kan också syfta till att verksamheten i fråga ska omfattas av lägre avgifter än tidigare. Effekten av dessa tillståndsändringar blir kostnader för tillståndshandling för verksamhetsutövarna och ökad arbetsbelastning för myndigheten. Om antalet ändringar i tillstånd ökar, riskerar arbetet att ta fler resurser i anspråk än de som finns avsatta för hanteringen av tillstånd.

För genomförandet av flygtrafiktjänst i det svensk-danska gemensamma luftrummblocket (FAB, functional airspace block) bildade Luftfartsverket och danska Naviair under hösten 2009 ett gemensamt bolag, NUAC HB. Enligt förordning (EG) nr 1035/2011<sup>8</sup> krävs ett tillstånd, certifikat, för att få utöva flygtrafiktjänst inom EU. NUAC:s ansökan om certifikat kom in till Transportstyrelsen redan 2010, men då det rör sig om en omfattande certifieringsverksamhet har handläggningen av ärendet avslutats först under 2012. Under våren levererades allt slutligt underlag till myndigheten för granskning. NUAC HB erhöll sitt certifikat den 28 juni 2012 för övertagande av tjänsten den 1 juli 2012. Det krävdes också ett avtal mellan de utnämnda leverantörerna LFV och Naviair och NUAC HB om överlåtandet av tjänsten enligt artikel 10 i förordning (EG) 550/2004. Avtalen godkändes av respek-

<sup>7</sup> Redovisningen gäller PPL (Private Pilot Licence privatflygarcertifikat, CPL (Commercial Pilot Licence trafikflygarcertifikat med begränsningar) och ATPL (Airline Transport Pilot Licence, trafikflygarcertifikat utan begränsningar) för flygning med flygplan eller helikopter samt MPL (Multi-Crew Pilot Licence, flerpilotscertifikat) och flygmaskinistcertifikat.

<sup>8</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 1035/2011 av den 17 oktober 2011 om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster och om ändring av förordningarna (EG) nr 482/2008 och (EU) nr 691/2010



tive luftfartsmyndighet den 29 juni 2012 och den 30 juni erhöLL NUAC HB certifikatet. Att ett mellan länder gemensamägt bolag bedriver flytrafik-tjänsten i centraler<sup>9</sup> belägna i olika länder är unikt i Europa. NUAC HB driver i dag tjänsten på de tre centralerna i Köpenhamn, Malmö och Stockholm som underleverantör till LFV och Naviair och har samtidigt övertagit delar av stödproduktionen för flygtrafiktjänsten från de båda utnämnda leverantörerna.

Vidare har driftsättningen av verksamhetsstyrningssystemet EMPIC fortsatt under året. För närvarande är systemet i full drift på luftvärdighetssidan och inom luftfartsskydd, vilket bland annat innebär att alla tillstånd inom ramen för luftvärdighetsverksamheten vid Transportstyrelsen hanteras i systemet. Införande inom flygtrafiktjänst-, flygplats- och certifikatområdena pågår.

#### 8.4 Sjöfart

Inom området sjöfart ökade antalet beslut 2012 jämfört med 2011. En förklaring till ökningen av antalet beslut är att de nya rutinerna för hur underlag till ansökningarna ska redovisas som infördes 2011 nu har implementerats fullt ut, och det har inneburit att färre kompletteringar behövs. Därför har flera ärenden kunnat avgöras under 2012 än under 2011. Kostnaden för verksamheten ökade med 6,4 procent, vilket medförde att den genomsnittliga kostnaden för ett tillståndsärende minskade något 2012 jämfört med 2011.

Transportstyrelsen har valt att redovisa nedanstående prestationerna då dessa är de tillstånd som är störst till antalet och de som berör privatpersoner.

Tabell 5. Prestationer 2012 tillståndsprövning inom sjöfartsområdet

| Prestationer                          | Antal fattade beslut | Kostnad (tusen kronor) | Kostnad/beslut (kronor) |
|---------------------------------------|----------------------|------------------------|-------------------------|
| Prövning och ändring av lotsdispenser | 505                  | 4 577                  | 9 063                   |
| Sjöfartsböcker                        | 1 458                | 374                    | 257                     |
| Behörigheter                          | 4 417                | 6 710                  | 1 519                   |

Antalet nya lotsdispenser och kompletterande lotsdispenser var under året 276 (244), en ökning i jämförelse med 2011. Antalet förnyade dispenser har också ökat 229 (112), vilket var förväntat då giltighetstiden förändrades i slutet av 2005 (från två till tre år) och där 2011 var ett år med lägre antal förnyelser.

<sup>9</sup> Med centraler menas centraler där flygtrafiktjänsten tillhandahålls via radar, att jämföra med torn/TWR, tower där den tillhandahålls med markradar och framförallt visuella referenser.

Som en följd av ökat antal ärenden under 2012 har resultatet för hantering och prövning av lotsdispenser visat ett överskott. Resurserna för hantering och prövning av lotsdispenser har dock varit begränsade till följd av att medarbetare har slutat. Det har även påverkat kostnadsnivån. Uppsatta mål om handläggningstid har därför inte kunnat nås i alla delar. Under slutet av året, när bemanningen återigen varit fulltalig, har även ofullständiga ärenden avslutats på grund av uteblivna åtgärder från sökande.

Antalet säkerhetsbesättningsbeslut var 29 (47) och antalet sjöfartsböcker 1 458 (1 573) och ligger även fortsatt på en låg nivå. Trenden är sjunkande. Den fortsatta utflaggningen av svenska fartyg antas vara en starkt bidragande orsak.

Antalet utfärdade behörigheter har ökat med 96 i jämförelse med föregående år, till 4 417 (4 321) . Samtidigt ökade antalet utfärdade certifikat till 862 (321). Ökningen beror till största delen på att Transportstyrelsen tagit tillbaka certifikatutfärdandet av vissa certifikat, vilka tidigare utfärdades av utbildningsanordnarna.

Även antalet läkarintyg utfärdade genom Transportstyrelsens sjöläkarwebb har ökat och nådde år 2012 det högsta antalet hittills. Totalt utfärdades 6 677 (6 541) läkarintyg genom sjöläkarwebben.

Användningen av de e-tjänster som myndigheten tillhandahåller har ökat kraftigt och under 2012 har cirka 90 procent av de ansökningar som kommit in om behörigheter och certifikat skett via ”Mina sidor för sjömän”.

## 8.5 Vägtrafik

År 2012 ökade antalet beslut med närmare 50 000 jämfört med 2011. Ökningen är framför allt hänförlig till körkortsverksamheten, se nedan. Kostnaden för verksamheten har ökat men procentuellt mindre, vilket innebär att kostnaden per beslutat ärende minskar. Den stora volymen inom körkort håller nere den totala genomsnittliga kostnaden för verksamheten.

Tabell 6. Prestationer 2012 tillståndsprövning inom vägtrafiksområdet

| Prestationer                               | Antal fattade beslut | Kostnad (tusen kronor) | Kostnad/beslut (kronor) |
|--|----------------------|------------------------|-------------------------|
| Körkorttillstånd i annat fall <sup>1</sup> | 258 842              | 60 808                 | 235                     |
| Ingripande och villkor <sup>2</sup>        | 89 622               | 121 744                | 1 358                   |

<sup>1</sup> Avser körkortstillstånd, grupp I och Körkortstillstånd, grupp II och III.

<sup>2</sup> Avser Ingripanden, ej omhändertaget, ingripanden läkaranmälan, ingripanden, omhändertaget, Medicinska bevakningsvillkor och Trafikvillkor.

Under 2012 har Transportstyrelsen fortsatt arbetet med att förenkla tillvägagångssättet för tillståndshavare genom att skapa e-tjänster inom behörig-

heter, se avsnitt 4. Transportstyrelsen har godkänt 218 (301) trafiklärare, och 42(30) trafiklärare har fått sitt godkännande utökat till behörighet A eller högre behörigheter. 82 (74) utbildningsledare har godkänts och 61 (75) trafikskolechefer.

Dessutom har 360 (399) tillstånd beviljats för att få bedriva utbildning och anordna kunskapsprov. De är fördelade på trafikskola, introduktionsutbildning, behörighet AM, moped klass II, snöskoter, terränghjuling, riskutbildning och yrkesförarkompetens samt överlämnanden om att få anordna kunskapsprov för moped klass II, snöskoter, terränghjuling.

Transportstyrelsen har beviljat 297 (150) förordnanden för dem som ska genomföra förarprov för körkort. Ökningen avser de cirka 100 förarprövare som måste ha ett särskilt förordnande för körprov taxi inför införandet av tredje körkortdirektivet.

Antal ansökningar om undantag från föreskrifter inom förarutbildnings- och förarprövarområdet, medicinska krav för innehav av körkort m.m. och innehav av körkort med villkor om alkohol har uppgått till 316.

Under året inkom 2 204 (2 364) ansökningar om trafiktillstånd, vilket är en minskning på cirka 171 ansökningar jämfört med 2011. En orsak till minskningen kan vara att ansökningsavgiften höjts från 1 200 kronor till 3 200 kronor. Antalet ansökningar om taxiförarlegitimation är i stort sett lika det vill säga 3 800 ansökningar per år.

Inom området fordon och teknik hanteras många olika tillståndsärenden. Ärendena är ofta komplexa till sin karaktär. Under 2012 har 199 pumpdispenser handlagts. 292 typgodkännanden av system eller komponent har handlagts, vilket är något lägre än föregående år.

Vad gäller nationella typgodkännande av fordon, inklusive utökningar, har 87 helfordon godkänts, varav 20 är EU-godkännanden. Den 29 oktober 2012 slutade de tidigare nationella typgodkännanden för släpfordon att gälla. För tillverkare av dessa fordon har det funnits möjlighet att växla över till andra förfaranden sedan den 29 oktober 2009. Antingen har tillverkarna ansökt om EU-typgodkännande eller om det nya förfarandet för nationellt typgodkännande av fordon i små serier. Under året var det 7 tillverkare av släpfordon som valde att gå in i det nya förfarandet för nationella godkännanden och 10 tillverkare som valde EU-typgodkännanden. Tillverkare av husvagnar kan behålla den tidigare typen av nationella typgodkännanden fram till och med den 28 oktober 2014. Tendensen är att flertalet tillverkare, både vad gäller släpvagnar och husvagnar, kommer att välja EU-typgodkännanden, eftersom dessa godtas i alla medlemsstater och därmed underlättar för export av fordon.

Dispensärendena håller samma nivå både vad avser de tekniska dispenserna och dispenser avseende besiktningsföretag: totalt 1 335 ärenden.

### Körkortsverksamhet

Under 2012 har cirka 742 000 ärenden beslutats att jämföra med 688 000 ärenden under föregående år. För högvolymsärendena, handledarskap och körkortstillstånd grupp I, råder hög automatiseringsgrad. För denna typ av ärenden är den genomsnittliga handläggningstiden på samma nivå som året innan.

För den andra gruppen som kräver mer utredning har den genomsnittliga tiden ökat jämfört med 2011. En förklaring till det är att myndigheten under hösten 2012 har prioriterat att avsluta äldre ärenden. Det medför att genomsnittliga handläggningstiderna har ökat. Under sista kvartalet 2012 minskade antalet ärenden som är äldre än 12 månader med 4 406. Vid utgången av året fanns 2 557 sådana gamla ärenden kvar.

Tabell 7. Handläggningstider<sup>10</sup> för olika representativa körkortsärendetyper

| Ärendetyp                               | Tid 2011 | Mål 2012 (veckor) | Tid 2012 | Antal ärende 2011 | Antal ärende 2012 |
|---|----------|-------------------|----------|-------------------|-------------------|
| Handledarskap                           | 5        | 4                 | 5        | 244 892           | 235 323           |
| Körkortstillstånd, grupp I 1            | 5        | 5                 | 5        | 240 955           | 236 069           |
| Ingripande, ej omhändertaget 2          | 43       | 49                | 56       | 16 560            | 28 759            |
| Ingripande, omhändertaget 2             | 16       | 18                | 20       | 24 428            | 23 062            |
| Körkortstillstånd, efter återkallelse 3 | 21       | 18                | 23       | 10 851            | 10 686            |

1. Körkortstillstånd grupp I. Grupp I avser körkortsbehörigheterna AM, A1A2, A, B, BE och traktorkort.

2. Ingripande, ej omhändertaget/ omhändertaget. Omprövning av lämplighet av körkortsinnehav. Omhändertaget innebär att omprövningen föregås av t.ex. polis har omhändertagit körkort på väg.

3. Körkortstillstånds efter återkallelse. Efter vissa återkallelser måste ansökan om körkortstillstånd göras. Är återkallelsetiden över 12 månader ska dessutom förarprov avläggas. Körkortstillståndet gäller i fem år och kan förenas med villkor.

Förbättringsarbete med automathandläggaren pågår löpande. Automat-handläggaren används för alla eller delar av stegen från mottagande av ärenden, hantering av påminnelser och liknande till beslut och avslut av ärenden. Allt fler ärendetyper blir successivt föremål för automatisering. Hinder för ökad automatisering finns både i ärendenas komplexitet och i regelverkets nuvarande utformning. För 2012 redovisas liksom för 2011 ökade automatisering av körkortsärenden, mätt som andel enbart automat-handlagda tillståndsärenden.

<sup>10</sup> Handläggningstider för representativa körkortsärendetyper, räknat som medelvärdet för antalet kalenderveckor från registreringsdatum till avslutsdatum.

Tabell 8. Andel och antal enbart automathandlagda tillståndsärenden körkort 2011–2012

| Andel 2011 | Andel 2012 | Antal 2011 | Antal 2012 |
|------------|------------|------------|------------|
| 42 %       | 46 %       | 288 000    | 339 000    |

Prioritering av handläggning av äldre ärenden under delar av 2012 resulterade i sänkt besvarandegrad och ökad medelväntetid, men det skedde bland annat på bekostnad av att svara i telefon. I tabellen nedan redovisas ökat antal anrop och minskat antal besvarade samtal under 2012 jämfört med föregående år.

Tabell 9. Telefoni körkort. Jämförelse 2010–2012.

| Mått / Period               | 2010      | 2011      | 2012      |
|-----------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Anrop per år                | 2 198 091 | 1 080 505 | 1 377 335 |
| Besvarade per år            | 728 783   | 761 760   | 712 063   |
| Besvarandegrad <sup>1</sup> | 33 %      | 71 %      | 52 %      |
| Medelväntetid               | 07:50     | 04:25     | 06:17     |

*1 Andel besvarade samtal av anropen*

Perioden mars–september 2012 visade en nedgång i servicenivån för telefoni. Andelen påringningar kring den nya körkortslagen började märkas på allvar. En rad olika kommunikationsinsatser för att möta samtalsökningar inför införandet av den nya körkortslagen 2013 genomfördes redan innan sommaren.

Extra resurser sattes in under vår och höst. Emellertid fördröjdes effekten av resurstillskotten på grund av tekniska problem och fel i Postens distribution av körkort under sommaren. Från i mitten av oktober 2012 ökade resultaten till besvarandegrad 79 procent (73) med medelväntetid 3:14 (3:59). Andelen besvarade samtal kunde därmed höjas över en kritisk nivå, och det skapades under årets sista månader en positiv spiral av kortade väntetider och minskat antal anrop. En topp i anropen uppstod dock under årets sista dagar kopplat till ändrade regler om förarbevis för skoter och moped. Vid långa väntetider kan anrop avbrytas av den som ringer, vilket leder till lägre besvarandegrad. I regel sker därefter ett nytt anrop varför det är sannolikt att alla som ringer myndigheten får svar.

## 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, brist-anmärkningar, marknadsövervakning med mera) kan myndighetsutövningen utvecklas.

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

### 9.1 Trafikslagsövergripande aktiviteter

Transportstyrelsen har fortsatt sitt arbete mot en enhetlig och effektiv tillsyn. Utifrån en gemensam grundmodell för riskbaserad tillsyn utvecklas nu gemensamma arbetssätt för riskbaserad tillsyn. Vissa tillsynsområden har redan idag har väl etablerad metodik, medan andra tillsynsområden under kommande år kommer att utveckla sin tillsyn mot en tydligare riskbaserad sådan. Under 2012 har en förstudie avslutats om möjligheten att införa digitala hjälpmedel för tillsynspersonal, så kallade mobila rapporterings-system. Både önskemål och behov av att lära av varandra över trafikslagen, bland annat rörande tillsyn, har varit stora. Transportstyrelsen har anordnat ett gemensamt seminarium för tillsynspersonal i syfte att få fördjupad kunskap om tillsyn som politiskt styrmedel och ge möjlighet till trafikslagsövergripande lärande.

Under året fastställdes särskilda principer som ger förutsättningar för att bedriva tillsyn så att den sker i överensstämmelse med kravet på ett objektivet, effektivt och rättssäkert agerande. Principerna gäller bemanning vid tillsyner och principer gällande tidsbegränsat tillsynsansvar gentemot samma tillsynsobjekt.

Transportstyrelsen har under året initierat tillsyn enligt kollektivtrafiklagen. En regionaltrafikmyndighet har granskats avseende innehållet i dess trafikförsörjningsprogram. Se även avsnitt 3.2.

Tabell 10. Tillsyn 2010–2012

| Trafikslag   | Antal genomförda tillsyner |               |               | Total kostnad (tusen kronor) |                      |                | Kostnad/tillsyn (tusen kronor) |           |           |
|--------------|----------------------------|---------------|---------------|------------------------------|----------------------|----------------|--------------------------------|-----------|-----------|
|              | 2010                       | 2011          | 2012          | 2010                         | 2011                 | 2012           | 2010                           | 2011      | 2012      |
| Järnväg      | 203                        | 206           | 246           | 23 525                       | 25 862               | 22 907         | 116                            | 126       | 93        |
| Luffart      | 2 603                      | 2 403         | 2 607         | 227 943 <sup>1</sup>         | 206 963 <sup>1</sup> | 209 331        | 88                             | 86        | 80        |
| Sjöfart      | 5 760                      | 5 128         | 4 088         | 93 586                       | 93 431               | 74 407         | 16                             | 18        | 18        |
| Vägtrafik    | 4 491                      | 7 484         | 4 579         | 61 058                       | 80 275               | 105 457        | 14                             | 11        | 23        |
| <b>Summa</b> | <b>13 057</b>              | <b>15 221</b> | <b>11 520</b> | <b>406 112</b>               | <b>406 531</b>       | <b>412 102</b> | <b>31</b>                      | <b>27</b> | <b>36</b> |

<sup>1</sup>Kostnaden för trafikslaget luffart har justerats jämfört med tidigare årsredovisningar. Anledningen är att vissa kostnader, bland annat medlemsavgiften till Eurocontrol, redovisades under verksamheten Utövande av sektorsansvar och andra stabsuppgifter. Från och med 2012 redovisas dessa kostnader inom tillsyn.

Det totala antalet tillsyner inom Transportstyrelsen har minskat under året jämfört med såväl 2011 som 2010. Minskningen är inom områdena sjöfart och vägtrafik. Den totala kostnaden har dock ökat till 412 miljoner kronor eller 1,5 procent. Kostnaden utgör 18 procent av myndighetens totala verksamhetskostnad, vilket är jämförbart med de tidigare åren. Snittkostnaden per genomförd tillsyn har ökat 2012 jämfört med tidigare år.

## 9.2 Järnväg

Antalet tillsyner inom området järnväg har ökat jämfört med de tidigare åren, men samtidigt har kostnaden för verksamheten år 2012 minskat. Det innebär att kostnaden per tillsyn är lägre än de tidigare åren. Den lägre kostnaden beror på att myndigheten inte längre genomför tillsyner mot små infrastrukturförvaltare med eget gods på eget spår. Prestationen säkerhetstillsyn har valts utifrån relevans för området då ett flertal olyckor har skett i samband med arbete i spår.

Tabell 11. Prestation 2012 tillståndsverksamhet inom järnvägsområdet

| Prestation                                  | Antal genomförda tillsyner | Kostnad (tusen kronor) | Kostnad/tillsyn (kronor) |
|---|----------------------------|------------------------|--------------------------|
| Säkerhetstillsyn infrastruktur på huvudspår | 28                         | 5 837                  | 208 464                  |

Inom infrastruktur- och järnvägsföretag riktas tillsynen i huvudsak mot verksamhetsutövarnas säkerhetsstyrningssystem och vilken effekt systemet har i verksamheten. Ett flertal olyckor och tillbud vid arbete i spårmiljö medförde att Transportstyrelsen 2011 meddelade Trafikverket förelägganden att vidta åtgärder. Under 2012 har stor vikt lagts vid att följa genomförandet av dessa åtgärder samt utvecklingen av tillbud och olyckorna. Som en följd av olyckorna och Transportstyrelsens insatser har Trafikverket påbörjat ett arbete med att införa förändrade kompetenskrav. Trafikverkets

underentreprenörer har i sin tur ökat medvetenheten vad gäller säkerhet och kompetens vid arbete inom spårområdet.

Det är förenat med risker om relationsritningarna i signalanläggningarna inte stämmer med den fysiska anläggningen. Därför har Transportstyrelsen prioriterat kontroller av den signaltekniska ritningshanteringen hos de större infrastrukturförvaltarna. Det har medfört att de brister som fanns med uppdaterade relationsritningar i anläggningarna blivit åtgärdade.

Till infrastrukturhållare meddelades under året 19 (37) förelägganden och 1 (4) förbud utifrån 98 (160) tillsynstillfällen. Minskningen av antalet sanktioner står i relation till det minskade antalet tillsyner.

På järnvägsföretagsområdet återkallades 2 särskilda tillstånd med anledning av stora brister i säkerhetsstyrningen och 1 förbud lades mot en verksamhetsutövarers fordon på grund av bristande dokumentation gällande besiktningar. Alla revisioner som genomförts under 2012 har lett till förelägganden.

Under 2012 inträffade 2 olika fordonsrelaterade händelser med allvarliga följder, vilket föranledde särskilda insatser mot de järnvägsföretag som använder någon av fordonstyperna i sin verksamhet.

Inom transport av farligt gods har 5 (8) företag reviderats och samtliga resulterade i förelägganden, huvudsakligen som en följd av bristande rutiner och utbildningsbrister.

Transportstyrelsen har initierat tillsyn av järnvägsföretagens utbildningsverksamhet utifrån lagen (2011:725) om behörighet för lokförare. 15 (0) järnvägsföretag har granskats och 3 förelägganden har meddelats med anledning av att företagen själva bedrivit tillståndspliktig verksamhet utan att ha tillstånd eller att externa utbildningsanordnare som saknat tillstånd för den aktuella utbildningen anlitas.

Transportstyrelsen har genomfört marknadstillsyn vid 26 (14) tillfällen avseende tillträde till järnvägsinfrastruktur hos Trafikverket, kommuner och hamnar. Transportstyrelsen har vid 2 tillfällen funnit brister i form av avsaknad järnvägsnätsbeskrivning. Vid 1 tillfälle har brister observerats när det gäller informationen i och uppdateringen av järnvägsnätsbeskrivningen.

Myndigheten har förelagt 3 infrastrukturförvaltare att upprätta eller korrekt uppdatera järnvägsnätsbeskrivningen. Åtgärderna avser att skapa mer likvärdiga villkor för att bedriva järnvägstrafik.



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

### 9.3 Luftfart

Antalet tillsyner har ökat jämfört med 2011 och är även något fler än 2010. Generellt beror ökningen på ett ökat antal luftvärdiga luftfartyg och ett ökat antal rampinspektioner. Den totala kostnaden har ökat jämfört med 2011 men är betydligt lägre än 2010. I den totala kostnaden ingår medlemsavgiften för Eurocontrol som varierar från år till år. Under 2012 uppgick kostnaden för avgiften till cirka 110 miljoner kronor, vilket är en ökning med 17 miljoner kronor föregående år och minskning med 3 miljoner jämfört med 2010. Den genomsnittliga kostnaden för tillsyner inom luftfartsområdet har successivt minskat under perioden.

Prestationen tillsyn av tillverkare och verkstäder samt flygoperatörer har valts då det är de största verksamheterna sett till antalet tillsyner och kostnader.

Tabell 12. Prestation 2012 tillsynsverksamhet inom luftfartsområdet

| Prestationer                          | Antal genomförda tillsyner | Kostnad (tusen kronor) | Kostnad/tillsyn (kronor) |
|---------------------------------------|----------------------------|------------------------|--------------------------|
| Tillsyn av tillverkare och verkstäder | 203                        | 19 040                 | 93 793                   |
| Tillsyn av flygoperatörer             | 41                         | 1 734                  | 42 293                   |

Det största brukarkollektivet på tillsynssidan utgörs av tillverkare och verkstäder. Antalet tillsyner har minskat marginellt, vilket troligen beror på att antalet tillstånd har minskat något. Övergången till riskbaserad tillsyn av så kallade underhållsorganisationer har vidare lett till att antalet timmar som går åt för att uppnå en acceptabel nivå i fortsatt övervakning av tillsynsobjekten har sänkts med mellan 20 och 30 procent för detta brukarkollektiv.

Den mest omfattande tillsynsverksamheten sett till tidsåtgång och kostnader rör flygoperatörernas verksamhet. Tillsynsverksamheten omfattar bland annat tillsyn över flygoperatörernas drifttillstånd för transport av passagerare eller gods, tillsyn enligt flygarbetslagen<sup>11</sup>, tillsyn över kraven på funktionshindrades och personer med nedsatt rörlighet rättigheter i samband med flygresor, tillsyn över flygoperatörers operativa licenser som rör företagens ekonomiska förutsättningar och tillsyn över luftfartsskyddsgodkännandet. Tillsynsverksamheten över operativa licenser omfattar 39 verksamhetsutövare och sker mot enskilda flygoperatörer främst i form av årlig verksamhetskontroll. Antalet tillsyner har minskat, vilket beror på ett minskat

<sup>11</sup> Lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget

antal gällande tillstånd. Transportstyrelsens tillsyn över hur kraven på funktionshindrades rättigheter omhändertas i luftfartssystemet omfattar även flygplatsernas verksamhet. På området luftfartsskydd genomförs bland annat tillsyn över flygoperatörer som omfattas av regler på området luftfartsskydd<sup>12</sup>.

Utgångspunkten för den riskbaserade tillsynen är myndighetens analysarbete, där kommande tillsynsaktiviteter planeras. Verksamhetsstyrningssystemet EMPIC ger bland annat tillgång till samlade resultat av verksamhetskontroller som används i den riskbaserade tillsynsmetoden och i analysarbetet. Analysarbetet grundas även på information från rapporteringen av så kallade händelser<sup>13</sup>. Rapportering av händelser inom luftfarten är obligatorisk och under året rapporterades 6 050 (4 243) luftfartshändelser in till Transportstyrelsen, vilket är en ökning med närmare 50 procent jämfört med året innan. Bland rapportörerna återfinns flygplatser, flygledning, piloter, flygbolag, verkstäder och flygklubbar. Den ökade rapporteringen av händelser är positiv, eftersom den skapar ett bättre underlag för analysarbetet och den riskbaserade tillsynen. Ökningen bedöms vara en effekt av att återkopplingen från Transportstyrelsens analysarbete har ökat, bland annat via webbsidor, publikationer och branschmöten.

## 9.4 Sjöfart

Under 2012 minskade antalet tillsyner jämfört med de två föregående åren. En förklaring till minskningen av antalet tillsyner är färre stora skepp och att det under året uppstått en tillfällig resursbrist på inspektörssidan. Det har också inneburit minskade kostnader för verksamheten. Prestationerna inom tillsynsområdet har valts utifrån relevans och omfattning.

Tabell 13. Prestation 2012 tillsynsverksamhet inom sjöfartsområdet

| Prestationer        | Antal genomförda tillsyner | Kostnad (tusen kronor) | Kostnad/tillsyn (kronor) |
|---------------------|----------------------------|------------------------|--------------------------|
| Tillsyn av hamnar   | 324                        | 2 806                  | 8 660                    |
| Tillsyn av rederier | 95                         | 1 343                  | 14 137                   |
| Tillsyn av fartyg   | 2 231                      | 35 688                 | 15 966                   |

Under 2012 har hamnstatskontrollverksamheten fortsatt att utvecklas i det nya riskbaserade internationella systemet som initierades 2011. Totalt inspekterades 445 (356) prioritetsfartyg, varav 113 (130) prioritet 1 och 332 (226) prioritet 2. Målet för Sverige var att inspektera 577 prioritetsfartyg.

<sup>12</sup> Luftfartsskydd är ett samlingsbegrepp för de åtgärder som vidtas för att förhindra olagliga handlingar riktade mot den civila luftfarten.

<sup>13</sup> Med händelser inom luftfart avses i denna lag driftsavbrott, defekt, fel eller annan onormal omständighet som har inverkat på eller kan inverka på flygsäkerheten, men som inte har lett till sådana luftfartsolyckor eller tillbud som avses i lagen(1990:712) om undersökning av olyckor.

Målet var baserat på de tre sista årens fartygsanlöp. Eftersom antalet prioritetfartyg som anlöpt till Sverige varit lågt, har målet varit omöjligt att uppnå. Samtliga högriskfartyg, prio 1, inspekterades.

Under året genomfördes 94 (100) värdestatskontroller på passagerarfartyg i reguljär trafik mellan Sverige och annat EU-land. Inga nyttjandeförbud utfärdades.

Antalet fartyg med giltiga certifikat har ökat något 1 164 (1 156). Det har dock skett en större förändring inom kollektivet dels rörande typen av objekt, dels rörande objektens bruttodräktighet<sup>14</sup>. Bruttodräktighet, som till viss del påvisar omfattningen på tillsynen, uppnår nu 2 968 731 bruttoton (3 475 135). Objekt, som kräver en mer omfattande tillsyn, såsom lastfartyg över 499 bruttoton 78 (84), har minskat i antal, medan mindre objekt ökat, till exempel passagerarfartyg i E-område och vägfärjor, 394 (381). Nedgången av de större objekten förväntas avstanna under 2013. Förändringen inom kollektivet återspeglas även i antalet genomförda tillsyner i tabellen ovan. De mindre fartygen har färre tillsyner. Förändringen i antalet tillsyner beror även på delegering av viss del av tillsynen. Fartygen har giltiga certifikat och räknas sålunda med i den statistiken. Det är dock betydligt färre tillsyner som utförs på dessa fartyg.

Implementeringen av systemtillsyn på passagerarfartyg i internationell trafik har intensifierats under året, med resultatet att ett flertal fartyg har godkänts för egenkontroll. Speciellt avdelade resurser har utvecklat samordningen med rederierna, vilket har visat sig vara en framgångsfaktor. Arbetet med att införa systemtillsyn även för de nationella passagerarfartygen har påbörjats under 2012.

Under året har en handlingsplan för hamnskyddsverksamheten med syftet att tydligare följa upp verksamheten slutförts. Samtliga svenska hamnar har uppdaterats i den internationella databasen GISIS.

Kompetensutveckling har skett främst inom hamnstatskontroll och ISM (International Safety Management). En kritisk faktor för hamnstatsverksamheten har varit att upprätthålla behörigheterna för hamnstatsinspektörerna.

Ansvaret för utfärdandet av certifikat rörande Atenförordningen, som trädde ikraft den 1 januari 2013, tilldelades Transportstyrelsen under slutet av 2012. Samtliga passagerarfartyg i internationell trafik och i fartområde A-B måste ha ett certifikat som bekräftar att tillståndshavaren innehar en försäk-

---

<sup>14</sup> Bruttodräktigheten anger ett fartygs storlek och bygger på fartygets totala inneslutna rymd (volymen av samtliga slutna rum).

ring för passagerare redan från datum för ikraftträdandet, vilket har medfört ett intensivt, komprimerat arbete inför 2013.

I arbetet med att utveckla och effektivisera tillsynsverksamheten har ett flertal delprojekt genomförts eller påbörjats under 2012. Utveckling av system för statistikuttag har genomförts, vilket kommer att implementeras under 2013. Under slutet av 2012 påbörjades ett projekt för att utveckla systemstöd rörande planering av tillsynsförrättningar. En förstudie rörande utveckling av digitala hjälpmedel för fartygsinspektörer har genomförts under 2012 och det har resulterat i beslut om fördjupad förstudie under 2013.

Nya rutiner för kontroll av delegerad verksamhet har införts och en samordningsfunktion för tolkningar och tillämpningar har upprättats. En bilaga till klassavtalen har arbetats fram med svenska tolkningar och tillämpningar av avtalen.

## 9.5 Vägtrafik

Antal tillsyner inom vägområdet som genomförts under 2012 har minskat jämfört med 2011, vilket kan härledas till yrkestrafikområdet och myndighetens personalminskningar som är ett resultat av ej återbesatta pensionsavgångar. Den totala kostnaden för verksamheten har ökat med drygt 25 miljoner kronor jämfört med 2011. Ökningen av kostnaden beror främst på att tillsynsverksamheten för kör- och vilotider samt för utbildningsorganisationer och förarprovning varit under uppbyggnad under året. Prestationen har valts utifrån störst omfattning.

Tabell 14. Prestation 2012 tillsynsverksamhet inom vägtrafiksområdet

| Prestation  | Antal genomförda tillsyner | Kostnad (tusen kronor) | Kostnad/tillsyn (kronor) |
|---|----------------------------|------------------------|--------------------------|
| Tillsyn av företag med trafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen (1998:490) | 3 369                      | 24 739                 | 7 343                    |

Transportstyrelsen genomför tillsyn av trafikoperatörer inom vägtrafik. I detta ingår att genomföra händelsebaserade tillsyner som baseras på under rättelser och information från polis och Skatteverket.

Transportstyrelsen har utvecklat och förbättrat samarbetet med Skatteverket när det gäller informationsutbyte. I vissa fall har det inneburit att Skatteverket kunnat fatta snabba beslut i ärenden och på ett effektivt sätt vidarebefordrat besluten till Transportstyrelsen som snabbt kan bedöma om ett tillsynsärende behöver öppnas.

Inom området behörigheter har tillsyn skett av 469 (401) tillståndshavare. Tillsyn av tillståndshavare för förarbevis moped klass II och behörigheten AM har fortsatt prioriterats i syfte att öka trafiksäkerheten och minska antalet omkomna och svårt skadade mopedförare. Dessutom har tillståndshavare för trafikskola prioriterats. Tillsynen har lett till 90 (237) begäran om åtgärdsprogram. Minskningen av antalet begärda åtgärdsprogram beror dels på en ökad regelefterlevnad hos tillståndshavarna, dels en intern översyn av tillsynsrutiner och förändrade arbetssätt. Förändringen av arbetssättet har gjort att myndigheten mer noggrant än tidigare överväger om tillståndshavaren behöver ta fram ett åtgärdsprogram när brister konstaterats, eftersom en del brister kan åtgärdas redan under pågående tillsyn.

Tillsyn har även genomförts avseende förarprovning med syfte att säkerställa att Trafikverket förrättar kunskapsproven enligt gällande bestämmelser. Tillsyn har skett av 29 (0) förarprovskontor, varav 6 har resulterat i föreläggande om yttrande. Vid återbesök har det konstaterats att bristerna åtgärdats.

Tillsyn har också skett av förarprovningen vid 13 (6) kommunala vuxenutbildningar. Brister har konstaterats i 4 (3) fall, vilket har resulterat i återbesök. Utfallet påvisar en viss förbättring jämfört med tidigare år, men fortfarande bedömer myndigheten att det föreligger ett stort behov av tillsyn av kommunala vuxenutbildningar.

Under 2012 har Transportstyrelsen gjort 1 160 (998) så kallade 5-årstillsyner mot företag som bedriver yrkesmässig trafik. En av orsakerna till det ökade antalet tillsyner är att 5-årstillsyner för gods och buss måste vara klara vid utgången av 2014, då tillsynsmetoden för dessa trafikslag helt går över i riskbaserad tillsyn.

Tillsynen inom kör- och vilotider har påbörjats under året. Transportstyrelsen är dock långt ifrån de nivåer som myndigheten är skyldig att utföra. Intensiva insatser kommer därför att göras under 2013 för att rätta till detta problem. Under 2012 har 101 företagskontroller startat, varav 12 resulterat i beslut om sanktionsavgifter.

Inom fordonsområdet sker tillsyn mot fordons- och komponenttillverkare som fått typgodkännande från Transportstyrelsen. Under 2012 har 27 förlöpande kontroller genomförts med endast någon mindre administrativ avvikelse.

Transportstyrelsen har gjort 171 (240) produktsäkerhetskontroller för att kontrollera att fordonsprodukter uppfyller ställda krav. Samtliga avvikelser har avhjälpats. Marknadskontroller har genomförts avseende kvalitet på drivmedel samt buller och avgaser från viss utomhusutrustning. Marknadskontroll har också genomförts avseende kvalitet på cykelkärror. Hållbar-

hetsprovning av avgasreningsutrustning har skett av 64 (70) fordon. Indikation på avvikelser noteras i 1 (5) fall.

Myndigheten har under 2012 påbörjat tillsyn med stöd av vägsäkerhetslagen. Tillsynsmandatet omfattar enbart det transeuropeiska vägnätet (TEN-T) och ifråga om trafiksäkerhetsanalys och trafiksäkerhetsgranskning endast nya vägprojekt. Under året har 3 tillsyner genomförts av planerade vägobjekt.

Marknadsövervakningen av besiktningsföretagens verksamhet har fortsatt under året. Myndigheten har besökt 46 (55) besiktningsstationer tillhörande olika besiktningsföretag. Uppföljningen har skett med hänsyn till miljö och trafiksäkerhet utifrån gällande lagstiftning för kontroll-, registrerings-, moped- och lämplighetsbesiktning. Resultatet har använts som underlag för Transportstyrelsens rapporter om fordonsbesiktningsmarknadens utveckling 2012 och har överlämnats till Swedac för åtgärd. Den besiktningstekniska utvecklingen hos besiktningsföretagen har under året varit ringa. Prisnivån på besiktningstjänster har inte ökat i någon större utsträckning men tillgängligheten till besiktningstjänster har generellt sett ökat. Antalet besiktningsstationer för lätta fordon var vid årsskiftet 270 (232). Se även avsnitt 3.1

Under året har Transportstyrelsen kvalitetssäkrat den databas som ska ligga till grund för riskbaserade tillsyner av besiktningsföretag. En delmängd av tillsynsbesöken 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 tillståndshavare och tillsynsobjekt som lämnar uppgifter om framförallt infrastrukturhållare, förare och fordon. Registerhållningen omfattar i huvudsak uppgifter som nationalitet, identifikationsuppgifter, ägare och eventuella säkerheter eller inteckningar i samband med krediter.

### 10.1 Trafikslagsövergripande aktiviteter

Under 2012 har Transportstyrelsen genomfört en kartläggning över vilka register som kan förvaltas trafikslagsövergripande. Bland annat har studien visat att inga register ska förvaltas gemensamt. Istället föreslås en samling av den verksamhetsnära förvaltningen av allt systemstöd.

Tabell 15. Registerhållning 2010-2012

| Trafikslag   | Total kostnad (tusen kronor) |                  |                  |
|--------------|------------------------------|------------------|------------------|
|              | 2010                         | 2011             | 2012             |
| Järnväg      | 1 966                        | 4 716            | 5 536            |
| Luftfart     | 3 753                        | 4 197            | 4 913            |
| Sjöfart      | 10 775                       | 11 373           | 13 945           |
| Vägtrafik    | 1 096 838                    | 1 068 894        | 1 052 723        |
| <b>Summa</b> | <b>1 113 332</b>             | <b>1 089 180</b> | <b>1 077 117</b> |

Kostnaderna för registerhållningen inom Transportstyrelsen minskade under 2012 jämfört med föregående år. Sett som en andel av myndighetens totala verksamhetskostnader utgjorde kostnaderna för registerhållning 47 procent, vilket är en minskning med en procentenhet jämfört med 2011.

De dominerande kostnaderna för registerhållningen är kostnaderna för drift, underhåll och vidareutveckling av vägtrafikregistret samt register och system för trängselskatt som ingår i trafikslaget vägtrafik. Exempel på andra register som ingår i andra trafikslag är fartygsregistret, luftfartygsregistret och register över järnvägsfordon. Ett flertal mindre register och databaser, exempelvis STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) och RDT (Rikstäckande databas för trafikföreskrifter), finns också.

## 10.2 Järnväg

Kostnaden för verksamheten har ökat med 0,8 miljoner kronor till drygt 5,5 miljoner kronor från 2011 till 2012. De ökade kostnaderna avser främst stödsystemet TRAP och driftsättning av delsystem i detsamma.

Arbetet med att registrera Sveriges järnvägsfordon i fordonsregistret med 12-siffriga fordonnummer fortsatte under 2012. Under året registrerades 431 fordon. Den 31 december 2012 fanns totalt 18 449 (18 593) fordon registrerade. Under året har resurser lagts på att få fordonsregistrets koppling mot den virtuella sökmotorn för järnvägsfordon i Europa att fungera på ett mera hållbart sätt.

Transportstyrelsen för register över de lokförarbevis som utfärdats samt över de tillstånd och särskilda tillstånd som utfärdats i enlighet med lagen (2011:725) om behörighet för lokförare. Under året registrerades 1 479 (4) förarbevis och totalt 28 (0) tillstånd.

## 10.3 Luftfart

Kostnaderna för verksamheten har ökat under 2012 jämfört med 2011. En anledning till de ökade kostnaderna är ökade it-kostnader för system. Under året nyregistrerades 134 (97) luftfartyg och 149 (153) avregistrerades, vilket innebär att antalet registrerade luftfartyg i Sverige var relativt oförändrat jämfört med tidigare. Den 31 december 2012 fanns det totalt 3 076 (3 089) luftfartyg registrerade i luftfartygsregistret, varav en högre andel än tidigare, 1 785 (1 676), var luftvärdiga. I luftfartygs- och inskrivningsregistret hanterades 881 (875) ärenden.

Den 1 oktober 2011 trädde lagen (2011:900) om dödande av förkommen handling i kraft, vilket innebar att Transportstyrelsen tog över sådana ärenden från tingsrätten. Övertagandet av dessa ärenden har underlättat för den enskilde vid vissa typer av inskrivningsärenden, eftersom denne endast behöver vända sig till en myndighet. Under 2012 hanterades 16 sådana ärenden.

Registerhållningsarbetet har under året skett med stöd av verksamhetsstyrningssystemet EMPIC, se avsnitt 9.3. En effekt av införandet är att uppföljningen av verksamheten har förenklats. På sikt förväntas användningen av systemet bidra till en effektivare administration av avdelningens tillstånds- och tillsynshantering.

## 10.4 Sjöfart

Kostnaden för verksamheten ökade från 2011 till 2012 med 2,5 miljoner kronor till drygt 13,9 miljoner kronor. Förändringen av kostnader mellan 2011 och 2012 beror dels på en påbörjad förstudie rörande utveckling av nytt fartygsregister, dels på att kostnaderna för sjömansregistret klassats om



från att ingå i kostnader för tillstånd till att nu redovisas som registerhållning.

Totalt fanns 11 247 (12 824) fartyg registrerade i fartygsregistret den 31 december 2012. Under året registrerades 272 (377) fartyg och 1 849 (846) fartyg avregistrerades. Totalt hanterades 6 359 (5 422) ärenden i fartygsregistret. Med ärenden i fartygsregistret avses beslut som offentliggjorts i enlighet med lag och förordning.

En årlig registerhållningsavgift infördes 2011 för alla registrerade fartyg. Många av de personer som fakturerats har insett att de själva eller anhöriga fortfarande är registrerade som ägare trots att fartygen är sålda eller inte längre existerar. Dessa ägare vill få fartygen avregistrerade eller att ägarinformation ändras. Över 2 000 ärenden om avregistrering av båtar har inkommit sedan slutet av 2010. Handläggningen har tagit mycket tid under 2012 och de flesta ärenden har kunnat slutföras under året. Utöver detta har cirka 700 bestridanden av avgiften kommit in till myndigheten. Effekten av den årliga avgiften blir på sikt att kvaliteten på information i fartygsregistret ökar.

Ärendetillströmningen har medfört att förbättringsarbetet har fördröjts, bland annat arbetet med att ersätta fartygsregistersystemet med ett nytt it-stöd. Syftet med ett annat it-stöd är att få en effektivare handläggning med förbättrad användarvänlighet och ett stabilare system. Hösten 2012 genomfördes en fördjupad förstudie om ett nytt it-stöd för att ta fram ett beslutsunderlag för genomförandet av utvecklingsprojektet. Beslut om fortsatt inriktning fattas 2013.

## **10.5 Vägtrafik**

### **Vägtrafikregistret**

Transportstyrelsen har i uppdrag att förvalta och utveckla vägtrafikregistret och tjänster relaterade till registret. Vägtrafikregistret är det i särklass mest omfattande register som myndigheten förvaltar. Registret 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.

Tabell 16. Fordon inom vägtrafik, 2010-2012

| Område                             | Volym, antal  | 2010       | 2011       | 2012       |
|------------------------------------|---|------------|------------|------------|
| <b>Vägtrafikregister</b>           | Registerförda fordon*   | 10 058 788 | 10 342 503 | 10 472 143 |
|                                    | Ägarbyten under året  | 3 122 305  | 3 285 953  | 3 174 687  |
|                                    | Avregistrerade fordon   | 265 279    | 253 504    | 261 074    |
|                                    | Nyregistrerade fordon   | 442 997    | 470 139    | 436 332    |
| <b>Registreringsskylt</b>          | Tillhandahållna registreringsskyltar**                        | 1 055 681  | 1 117 762  | 1 017 143  |
| <b>Dubblett registreringsbevis</b> | Tillhandahållna dubbletter av registreringsbevis, del 1 och 2 | 493 218    | 488 686    | 466 610    |
| <b>Kontrollavgift avgasrening</b>  | Debitering kontrollavgift avgasrening                         | 336 709    | 358 722    | 313 085    |
| <b>Ursprungskontroll</b>           | Genomförda ursprungskontroller                                | 30 469     | 33 125     | 30 990     |

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

\*\*Exklusive personliga skyltar

Under året har både nyregistrering, kontrollavgift avgasrening och ursprungskontroll av fordon minskat något jämfört med föregående år som en följd av konjunkturnedgången. Av samma skäl har också antalet levererade registreringsskyltar minskat. Tabellen ovan visar också att antalet registerförda fordon ökar från år till år. Det beror inte på att det tillkommer så många nya fordon i vägtrafikregistret varje år. Däremot har inte registervårdande insatser gjorts på lämpligt sätt. Sådana åtgärder kommer att genomföras under 2013.

Nedan följer en jämförelse mellan 2011 och 2012 för Transportstyrelsens kundtjänst för fordonsfrågor. Inom denna kundtjänst har det under längre tid arbetats mycket med att förbättra informationen och att ta fram självservice-tjänster. Detta i kombination med bra besvarandegrad och efter kunderna anpassad medelväntetid gör att trenden fortsätter vad det gäller minskade anrop.

Tabell 17. Telefoni fordonsfrågor, 2011-2012

| Mått\ Period             | 2010      | 2011      | 2012      |
|--------------------------|-----------|-----------|-----------|
| <b>Anrop per år</b>      | 1 546 621 | 1 379 668 | 1 253 364 |
| <b>Besvarande per år</b> | 1 354 698 | 1 165 353 | 1 109 784 |
| <b>Besvarandegrad</b>    | 87,6%     | 84,5%     | 88,5%     |
| <b>Medelväntetid</b>     | 02:47     | 03:47     | 03:02     |

Tabell 18. Prestationer 2012 registerverksamhet inom vägtrafikområdet

| Prestationer <sup>1</sup> | Antal     |           | Kostnad (tusen kronor) |         | Kostnad/antal (kronor) |      |
|---------------------------|-----------|-----------|------------------------|---------|------------------------|------|
|                           | 2011      | 2012      | 2011                   | 2012    | 2011                   | 2012 |
| Tillverkade körkort       | 600 512   | 762 413   | -                      | 95 372  | -                      | 122  |
| Yrkestrafikstillstånd     | 28 500    | 28 279    | -                      | 6 587   | -                      | 233  |
| Utfärdade färdskrivarkort | 55 092    | 54 195    | -                      | 13 945  | -                      | 287  |
| Fordonsskatt <sup>2</sup> | 7 071 795 | 7 160 727 | 68 024                 | 61 592  | 10                     | 9    |
| Vägavgift                 | 66 995    | 65 352    | 660                    | 996     | 10                     | 15   |
| Trängselskatt             | 5 171 843 | 5 325 618 | 138 545                | 121 980 | 27                     | 23   |

*1 Den nya modellen har medfört nya möjligheter att ta fram prestationerna, vilket inte finns för alla områden de tidigare åren.*

*2 Avser debiteringar i ordinarie uppbörds månad, exkluderat enskilda debiteringar under året som följd av påställning m.m.*

Antal behörighetshandlingar som tillverkats under året har ökat med 15 procent jämfört med 2011 till följd av att 10-årscykeln för utbyte av körkort börjat under 2012. Det kommer medföra fortsatt stora volymer de kommande åren för att sedan avta under 2016. Under året har Transportstyrelsen gjort stora anpassningar av verksamhet och register till den nya körkortslagen som trädde ikraft den 1 januari 2013. Volymerna för yrkestrafikstillstånden ligger stabilt mellan åren. De senaste årens ökning av antal utfärdade färdskrivarkort beror framförallt på att dessa kort byts ut med 5-årsintervaller.

Transportstyrelsen ansvarar också för att ta in fordonsskatt, vägavgifter och trängselskatt till staten. Projekt trängselskatt Göteborg har varit ett av de mest omfattande projekt som myndigheten i samverkan med Trafikverket lett under 2012. Som en följd av förseningar i två av delprojekten intensifierades arbetet med att utveckla organisation och stödsystem så att systemet skulle kunna driftsättas 1 januari 2013 i enlighet med riksdagens beslut. Det nya systemet är utvecklat för att hantera både trängselskatt i Stockholm och trängselskatt i Göteborg samt de kommande infrastrukturavgifterna på Motalabron, bron över Sundsvallsfjärden och Skurubron. Ökningen av antalet trängselskattebeslut beror på att miljöbilsundantaget togs bort den 1 september – det skulle egentligen tagits bort den 1 augusti – och den lägre kostnaden beror på att inget förebyggande underhåll gjorts då även Stockholm har kopplats in det nya systemet den 1 januari 2013. Kostnadsminskningen för fordonsskatt beror bland annat på att portokostnader gällande enbart vägtrafikregisteravgiften inte längre belastar fordonsskatt och att antalet anrop minskat.

Supermiljöbilspremie infördes från och med 1 januari 2012.

Transportstyrelsen hanterar prövning och administration av premien.

Premien infördes för att stimulera marknadsintroduktionen av personbilar

med väldigt låga utsläpp av koldioxid. En supermiljöbil definieras som en personbil som uppfyller EU:s senaste avgaskrav (Euro 5 eller Euro 6) och som dessutom inte släpper ut mer än 50 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning. Andra viktiga förutsättningar är att fordonet måste vara registrerat i Sverige med stöd av typgodkännande och att fordonet tas i trafik för första gången tidigast 1 januari 2012.

#### **Uppdragsfinansierad verksamhet inom vägtrafik**

Transportstyrelsen utför uppdragsverksamhet, såsom försäljning av information, administration av felparkeringsavgifter och utfärdande av personliga registreringsskyltar. Under året startades ett arbete för att se över pris-sättningarna vad gäller informationsförsäljning. Debiteringen av felparkeringsavgifter under året är något färre jämfört med föregående år. Antalet debiteringar uppgick till 1 340 202 (1 433 150) under 2012. Antalet utfärdade personliga skyltar uppgick till 1 789 (1 988).

#### **Rikstäckande databas för trafikföreskrifter (RDT)**

Utvecklingen av databasen RDT har fortsatt under 2012. Förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter berör de myndigheter som meddelar trafikföreskrifter. Föreskrifterna kungörs genom att de publiceras på webbplatsen för Svensk trafikföreskriftssamling, [www.stfs.se](http://www.stfs.se), som är en separat del av RDT. Syftet med RDT-verksamheten är att göra hanteringen av trafikföreskrifterna effektivare, att förbättra rätts-säkerheten och att ge trafikanterna bättre service. Antalet publicerade trafikföreskrifter den 31 december 2012 var 171 372 (163 182).

#### **Swedish Traffic Accident Data Acquisition (STRADA)**

Från och med 2003 rapporterar samtliga 21 polismyndigheter in vägtrafikolyckor i databasen STRADA. Totalt finns 179 544 polisrapporter inrapporterade i STRADA. Även akutsjukhus registrerar in skadefall i STRADA. Under 2012 registrerade polisen 16 211 (16 529) olyckor. Även akutsjukhus registrerar in skadefall i STRADA. Under året har 66 av landets akutsjukhus rapporterat in 38 162 (45 468) skadefall till STRADA. Det innebär att STRADA sammanlagt innehåller 308 650 skadefall som sjukvården registrerat sedan 2003. För närvarande har Transportstyrelsen överenskommelser med 68 av 69 akutsjukhus om att registrera i STRADA. Under april månad levererades underlag för officiell vägtrafikolycksstatistik till Trafikanalys. Uppgifter från STRADA levereras månatligen till IRTAD (International Road Traffic and Accident Database och CARE Community database on Accident on Roads in Europe).

## 11 Effektiv organisation

Myndigheten ska driva sin verksamhet kostnadseffektivt och tillvarata positiva effekter av samarbete. Under året har stora organisationsförändringar genomförts samtidigt som betydande kostnadseffektiviseringar realiserats.

### 11.1 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 fortsatt organisationsförändringarna under 2012 genom att trafikregistret ersatts med tre nya avdelningar:

- Transportregisteravdelningen har det övergripande ansvaret för myndighetens samlade registerverksamhet samt ärendestöd.
- Körkortsavdelningen ansvarar för tillståndsprövningen av samtliga körkort.
- Skatte- och avgiftsavdelningen har det samlade ansvaret för att samordna myndighetens processer som rör avgifter och skatter, däribland trängsel- och fordonsskatt. Till avdelningen hör även kundtjänst som har ett samlat ansvar för hela myndighetens kundservice.

Parallellt har även en samlad it-avdelning bildats, 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 våren 2012 genomfördes en utredning inför sammanslagningen till sjö- och luftfartsavdelningen. Beslut fattades om att sammanslagningen skulle ske den 1 januari 2013. I samband med beslutet startades en ny förändringsledning med syfte att skapa en organisation för den nya avdelningen och driva förändringsarbetet genom ett stort antal arbetsgrupper som bland annat arbetat med hur arbetsuppgifter ska fördelas inom avdelningen.

I effektiviseringsarbetet har flera avdelningar aviserat behovet av att se över den geografiska placeringen av verksamheten. Det ledde till en myndighetsgemensam översyn under juni–september, vilket resulterade i ett beslut att

samla verksamheten på färre orter. Det medför förhållandevis små förändringar på kort sikt och större förändringar på längre sikt.

Myndighetens uppbyggnadsfas är i stort sett över. Att starta upp och bygga en ny organisation kräver mycket resurser, inte minst när det gäller huvudkontorsfunktionerna. Men med tanke på att verksamheten är på väg att övergå i en mer normal utvecklingstakt har ett arbete för att se över huvudkontorsfunktionerna initierats. Resultatet av översynen kommer att medföra att även huvudkontorsfunktionerna intensifierar sitt effektiviseringsarbete för att möta verksamheternas behov av styrande och stödjande funktioner framöver.

## 11.2 Effektiviseringar

Under 2012 initierades ett omfattande effektiviseringsprogram för de kommande åren fram till 2015 inom myndigheten. Kostnaderna för dagens verksamhet väntas kunna minskas väsentligt med i stort sett bibehållen service och kvalitetsnivå. Myndigheten har beslutat om effektiviseringsmål för vart och ett av de kommande tre åren och avdelningarna driver egna effektiviseringsprogram, vars resultat följs upp per tertial.

Stora kostnadseffektiviseringar har gjorts inom samtliga av myndighetens verksamheter, men främst inom it. Myndighetens effektiviseringsmål har för år 2012 överträffats med bred marginal då identifierade effektiviseringar uppgår till cirka 100 miljoner kronor, vilket kan jämföras med målet 63 miljoner kronor.

Kostnadseffektiviseringarna görs på olika sätt. Utvecklade e-tjänster och en mer automatiserad handlägningsprocess minskar arbetsbördan på handläggarna. Samtidigt ges en snabbare och bättre service till medborgare och näringsliv. Att låta ersätta fleråriga konsultkontrakt med anställningskontrakt är ett annat sätt att minska kostnaderna. Stora kostnadsbesparingar görs även när myndigheten omförhandlar avtal med leverantörer för olika tjänster, bland annat för IT-drift och brevdistribution. Ansträngningar pågår dessutom att med e-brev minska volymerna av vanliga brevutskick till medborgare och näringsliv. Som ett första försök skickas e-brev rörande återkallelse av körkortstillstånd via Skatteverkets meddelandetjänst.

## 12 Medarbetare och kompetens

Transportstyrelsen ska uppfattas som en attraktiv arbetsplats så att myndigheten kan rekrytera, utveckla och behålla rätt kompetens för nuvarande och framtida arbetsuppgifter. Transportstyrelsen ska vara en arbetsplats med en stimulerande och hälsosam arbetsmiljö och ett aktivt jämställdhets- och mångfaldsarbete. Genom detta skapas goda förutsättningar att genomföra det uppdrag som Transportstyrelsen ålagts genom politiska beslut.

### 12.1 Fakta om medarbetarna på Transportstyrelsen

Transportstyrelsen arbetar med nyckeltal inom personalområdet genom samarbete med Nyckeltalsinstitutet. Det ger möjlighet att använda relevanta parametrar vid framtagande av nyckeltal och ger en bra möjlighet till jämförelser med andra arbetsgivare.

Antalet anställda vid myndigheten har ökat under året. Utöver intern rörlighet har myndigheten externrekryterat 221 (82) medarbetare under 2012, vilket består av ersättningsrekryteringar kopplat till olika typer av avgångar samt utökning, bland annat som en följd av att myndigheten arbetar med att minska antalet konsulter. En annan orsak är Trängselskatteprojektet där extra resurser har satts in, både under utvecklingen av systemet, men även för att kunna hantera igångsättandet av Trängselskatt i Göteborg.

Tabell 19. Antalet anställda (tillsvidareanställda och visstidsanställda) fördelade på kvinnor och män

| Antal anställda          | Tillsvidareanställda |       |       | Visstidsanställda inklusive vikarier |      |      |
|--------------------------|----------------------|-------|-------|--------------------------------------|------|------|
|                          | 2010                 | 2011  | 2012  | 2010                                 | 2011 | 2012 |
| <b>Antal</b>             | 1 520                | 1 601 | 1 640 | 99                                   | 43   | 104  |
| <b>Antal kvinnor</b>     | 836                  | 895   | 920   | 64                                   | 25   | 64   |
| <b>Antal män</b>         | 684                  | 706   | 720   | 35                                   | 18   | 40   |
| <b>Andel kvinnor i %</b> | 55                   | 56    | 56    | 65                                   | 58   | 62   |

Myndigheten som helhet har en jämn könsfördelning även om olika avdelningar beroende på bransch och tradition inte har samma jämna fördelning. Av cheferna på samtliga nivåer är 49 (48) procent kvinnor. Av avdelningsdirektörerna på myndighetens trafikslagsavdelningar är samtliga kvinnor. I myndighetens ledningsgrupp är 58 (54) procent kvinnor.

Myndighetens personalomsättning totalt är 7,8 (6,5) procent och är aningen hög vid jämförelse med andra arbetsgivare som är anslutna till Nyckeltalsinstitutet. Men med tanke på att en tredjedel av alla medarbetare som slutat under året har gått i pension bedömer myndigheten att personalomsättningen är rimlig. Om pensionsavgångar exkluderas motsvarar personalomsättningen 4,9 (4,6) procent.

Tabell 20. Personalomsättning (inklusive respektive exklusive pensionsavgångar)

| Personalomsättning | Inklusive pensionsavgångar |       |       | Exklusive pensionsavgångar |       |       |
|--------------------|----------------------------|-------|-------|----------------------------|-------|-------|
|                    | 2010                       | 2011  | 2012  | 2010                       | 2011  | 2012  |
| Kvinnor            | 6,0 %                      | 5,3 % | 7,0 % | 4,2 %                      | 3,5 % | 4,2 % |
| Män                | 7,7 %                      | 8,0 % | 8,7 % | 6,0 %                      | 6,2 % | 5,7 % |

Medelåldern vid myndigheten har sjunkit något jämfört med tidigare år. Det beror delvis på den relativt stora andelen pensionsavgångar. Att den inte sjunkit mer beror sannolikt på att inte alla pensionsavgångar har ersatts. Med tanke på att myndigheten har en relativt hög medelålder är det en önskad utveckling att fortsätta trenden med en allt lägre medelålder. Det arbete som startats under året för att förtydliga utvecklingsmöjligheter och utveckla arbetet med att vara en attraktiv arbetsgivare är exempel på aktiviteter som syftar till att säkerställa en fortsatt utveckling mot en bättre åldersspridning, som bidrar till en god kompetensförsörjning på lång sikt.

Tabell 21. Medelålder vid myndigheten

| Medelålder | 2010 | 2011 | 2012 |
|------------|------|------|------|
| Kvinnor    | 47   | 45   | 45   |
| Män        | 48   | 47   | 46   |

Tabell 22. Åldersfördelning

| Åldersfördelning | Kvinnor |      |      | Män  |      |      |
|------------------|---------|------|------|------|------|------|
|                  | 2010    | 2011 | 2012 | 2010 | 2011 | 2012 |
| 20-29            | 46      | 69   | 102  | 24   | 40   | 64   |
| 30-39            | 188     | 226  | 263  | 126  | 154  | 184  |
| 40-49            | 228     | 244  | 258  | 187  | 207  | 216  |
| 50-59            | 230     | 238  | 243  | 185  | 196  | 202  |
| 60-65            | 204     | 130  | 114  | 189  | 107  | 87   |
| 66-              | 4       | 13   | 4    | 8    | 20   | 11   |

Sjukfrånvaron såväl korttids- som långtidsjukfrånvaron har ökat under året. Kvinnors sjukfrånvaro har ökat mer än mäns. Detta är något som myndigheten kommer att bevaka och analysera vidare för att säkerställa att rätt insatser initieras.



Tabell 23. Uppgift om personalens sjukfrånvaro i %.

|  | 2010       | 2011       | 2012       |
|--|------------|------------|------------|
| <b>Total sjukfrånvaro</b>                                | <b>2,7</b> | <b>2,8</b> | <b>3,9</b> |
| Andel av total sjukfrånvaro som varat längre än 60 dagar | 28,9       | 27,1       | 35,4       |
| Total frånvaro, kvinnor                                  | 3,5        | 3,5        | 4,9        |
| Total frånvaro, män                                      | 1,8        | 2,0        | 2,6        |
| Total frånvaro, anställda – 29 år                        | 2,7        | 4,1        | 3,6        |
| Total frånvaro, anställda 30 år-49år                     | 2,7        | 2,7        | 3,5        |
| Total frånvaro, anställda 50 år-                         | 2,7        | 2,7        | 4,3        |

## 12.2 Kompetensförsörjning

Myndighetens möjligheter att framgångsrikt bedriva verksamheten i förhållande till uppdraget är framför allt beroende av hur väl verksamhetens krav lyckas matcha personalresursens samlade kompetens.

Kompetenshanteringen är en central del av verksamheten och det kräver både en hög medvetenhet hos chefer och medarbetare kring kompetensfrågor och ett ständigt pågående arbete med att attrahera, utveckla, bevara och avveckla kompetens så att den väl möter dagsbehov och framtida verksamhetsbehov.

Under 2012 intensifierades arbetet med att utveckla kompetensförsörjningsprocessen i syfte att uppnå högre effektivitet och ändamålsenlighet. En väl fungerande kompetensförsörjningsprocess förutsätter att ett kvalitativt grundarbete gjorts med att identifiera de krav på kompetens som verksamheten ställer. Utvecklingsarbetet har därför bestått i att förstärka den delen av processen. Därför har myndigheten vid den andra tertialuppföljningen haft fokus på verksamhetens strategiska kompetensförsörjningsarbete. Det har lett till att alla avdelningar tagit fram en kompetensförsörjningsplan för respektive verksamhet. Den utgör både ett viktigt verktyg i avdelningarnas utvecklingsarbete och i det pågående effektiviseringsarbetet.

Myndigheten har arbetat fram och testat en metod och ett metodstöd för kompetensanalys som resulterat i kompetensprofiler för olika roller inom Transportstyrelsen. Kompetensprofiler är framtagna för delar av kärnverksamheten och för vissa myndighetsgemensamma roller, exempelvis internationellt arbete som är ett av Transportstyrelsens strategiska områden.

Verksamheten har också övergått från manuell kompetenshantering till att använda systemstöd för dokumentation av medarbetares kurshistorik och kursverifikationer samt för registrering av kompetensprofiler.

### 12.3 Övriga kompetenshöjande insatser

Kompetensutvecklingsinsatserna under året har till stor del präglats av de förändringar som genomförts de senaste åren.

Utöver verksamhetsinriktade utbildningar har myndigheten satsat på chefs- och ledarutveckling utifrån ett brett spektrum av insatser:

- ett mentorprogram för nya chefer och för medarbetare som förväntas ha potential att bli chefer
- en särskild myndighetsanpassad och omfattande chefsutbildning för nya chefer som har genomförts under året med goda resultat
- en ny insats för erfarna chefer som kallas chefsstödet och som innebär att cirka 35 sektions- och enhetschefer deltar i fem trafikslags-övergripande grupper som baseras på ett utbyte av gruppdeltagarnas kunskaper och erfarenheter kring ledarskap.

Flera omgångar projektledarutbildningar har genomförts, vilket stärker medarbetare att kunna ta sig an större eller mindre projekt. För att uppnå önskvärda resultat i framtiden kommer myndigheten att ytterligare förstärka arbetet med bland annat ledarutveckling, både individuellt och i grupp, för att ge cheferna bästa möjliga förutsättningar att utöva ett strategiskt och personligt ledarskap. Det gäller också andra former av ledarskap, exempelvis utveckling av projektledare, styrgruppsmedlemmar och internlärare med flera, som har en viktig roll i myndighetens utvecklingsarbete. En annan omfattande satsning inom fortbildningsområdet har varit för myndighetens tillsynspersonal inom områdena samtalsmetodik, intervjuteknik och kvalitetsledning.

Under året har 76 316 utbildningstimmar tidrapporterats, vilket motsvarar 44 (52) utbildningstimmar/medarbetare. När det gäller utbildningskostnader har cirka 19,8 (16,9) miljoner kronor använts till olika kompetenshöjande insatser, vilket motsvarar en investering om cirka 11 400 (10 300) kronor/medarbetare. Ökningen av kostnaderna i förhållande till antal tidrapporterade timmar beror bland annat på omorganisationerna samt det ökade antalet medarbetare som krävt fler utbildningsplatser för exempelvis introduktionsutbildning och basutbildning för chefer under året. Det är utbildningar som är kostnadskrävande såväl när det gäller exempelvis reskostnader som konsultinsatser.

### 12.4 Attraktiv arbetsgivare

Att arbeta med att stärka myndigheten som attraktiv arbetsgivare är ett löpande arbete som behöver riktas mot såväl interna som externa målgrupper. Utifrån det interna perspektivet har en serie arbetsmöten genomförts med medarbetare, chefer och fackliga representanter kring temat ut-

vecklingsmöjligheter vid myndigheten och vad som gör Transportstyrelsen till en attraktiv arbetsgivare. Detta material kommer att ligga till grund för ett projekt som ska arbeta fram en plan för att marknadsföra Transportstyrelsen som attraktiv arbetsgivare för blivande medarbetare.

Transportstyrelsens verksamhet präglas i hög grad av behovet av specialistkunskap, vilket gör att det krävs en djup kompetens och bred erfarenhet för att komma i fråga för arbete, så det kan vara svårt att hitta möjligheter för yngre, nyutexaminerade personer att få arbete vid myndigheten. Ett sätt att skapa förutsättningar för yngre personer med ny kunskap i bagaget är traineeprogram. Efter en utredning i frågan under året har myndigheten beslutat att starta ett traineeprogram under 2013.

### **12.5 Organisationsutveckling**

Arbetet med att skapa en myndighet fortsätter alltjämt och innebär att all verksamhet på ett eller flera sätt berörs av olika förändrings- och utvecklingsprocesser.

Organisationsförändringen som innebar att verksamheten i Örebro delades in i fyra avdelningar gick över i operativt genomförande vid årsskiftet 2011–2012. En förändringsledning fortsatte att följa arbetet för att säkerställa att förändringarna genomfördes kontrollerat och enligt intentionerna. I september konstaterade förändringsledningen att alla aktiviteter kopplade till själva förändringen var genomförda och att de insatser som återstod var omhändertagna. Därmed upphörde förändringsledningens arbete.

Med tanke på de organisatoriska förändringar som genomförs och kommer att genomföras har myndigheten tagit initiativ till ett antal olika stödinsatser för att underlätta vid förändring. Ett partsgemensamt arbete har genomförts för att enas om förmåner som kan erbjudas medarbetare som berörs av omlokaliseringsprocessen. Det har även tecknats ett avtal med en organisation som tillhandahåller individuellt stöd när det gäller psykologiska, ekonomiska och juridiska frågor – ett stöd som den enskilde medarbetaren själv kan avropa vid behov. I slutet av året har också en upphandling slutförts. Den ger myndighetens chefer möjlighet till individuell coaching och karriärstöd.

### **12.6 Arbetsmiljö**

Under året har en ny struktur för det fysiska skyddsrondsarbetet införts. Den nya strukturen innebär ett metodstöd som säkerställer att fysiska skyddsronder genomförs på alla arbetsplatser och involverar berörda instanser tidigt i processen.

Myndigheten har som mål att alla chefer ska vara arbetsmiljöcertifierade och utbildning inom området ingår i basutbildningen för nya chefer. I dags-

läget är cirka 55 procent av myndighetens chefer utbildade genom interna utbildningar. Hur många chefer som har genomgått arbetsmiljöcertifiering i annan regi registreras inte och kan i nuläget inte följas upp. Detta är något som behöver utvecklas för att säkerställa att alla chefer som har arbetsmiljöansvar har tillräckliga kunskaper i ämnet.

Under året har en medarbetarenkät, NMI, genomförts. Det totala NMI-värdet har försämrats något mot den tidigare undersökningen. Skillnaden är dock inte är statistiskt säkerställd. Områden som har förbättrats sedan förra mätningen är mål/uppföljning, ledarskap, fysisk arbetsmiljö, öppenhet, samarbete och helhetssyn. Områden som försämrats sedan 2011 är delaktighet, information och arbetsbelastning. Spridningen i svaren på alla nivåer är mycket stor, vilket medför att alla sektioner, enheter och avdelningar behöver utarbeta egna aktiviteter som på sikt förbättrar det gemensamma resultatet.

### **12.7 Arbete med värderingar**

Under året har avdelningsanpassade aktiviteter genomförts för att fortsätta förankringen av Transportstyrelsens gemensamma förhållningssätt – vi ska vara engagerade, begripliga och pålitliga.

En översyn har genomförts av riktlinjen kring representation för att tydliggöra myndighetens förhållningssätt och tillhandahålla ett bra ramverk för medarbetare och chefer att utgå ifrån och därmed undvika osäkerhet och risken för att hantera frågan på olika sätt.

En förlängning av att arbeta med förhållningssätt är hur man ser till att både medborgare, näringsliv och medarbetare har möjlighet att anmäla om man upplever att det förekommer oegentligheter, mutor och jäv inom myndigheten. Under hösten inleddes ett arbete med ett så kallat visslarsystem, som infördes vid årsskiftet.

## 13 Finansiell redovisning

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 2 215,0 miljoner kronor varav förvaltningsanslaget uppgick till 1 984,8 miljoner kronor, Trängselskatt Stockholm till 210,2 miljoner kronor och Supermiljöbilspremie 20,0 miljoner kronor. Totalt disponerade Transportstyrelsen 2 358,5 miljoner kronor, varav 2 062,6 miljoner kronor på huvudanslaget, 295,8 miljoner kronor på Trängselskatt Stockholm och 20,0 miljoner kronor på anslaget för Supermiljöbilspremie. Anslagssparandet från 2011 för de anslag myndigheten disponerade under året uppgick totalt till 183,4 miljoner kronor, varav 97,8 miljoner kronor var hänförligt till förvaltningsanslaget och 85,6 miljoner kronor till Trängselskatt Stockholm.

Verksamhetens intäkter för Transportstyrelsen uppgick under 2012 till 2 273,9 miljoner kronor, vilket ska jämföras med 2 274,6 miljoner kronor under 2011.

Verksamhetens kostnader uppgick 2012 till 2 278,8 miljoner kronor och ökade med 11 miljoner kronor jämfört med 2011. Myndigheten har under 2012 arbetat med att växla ut konsulter mot anställd personal vilket återspeglas i de ökade kostnaderna för personal och de sänkta driftkostnaderna år 2012 jämfört med 2011. De ökade verksamhetskostnaderna är framför allt hänförliga till ökade kostnader för avskrivningar.

Verksamhetsutfallet för 2012 uppgick till -4,9 miljoner kronor och minskade med 11,7 miljoner kronor mellan åren. Skillnaden mellan åren är att myndigheten utnyttjat möjligheten till en del av det ackumulerade överskottet inom uppdragsverksamheten till insatser för registerhållning. Detta i enlighet med regleringsbrevet för 2012.

Saldot i Uppbördsverksamheten är 60,3 miljoner kronor. Totalt har 14 232,8 miljoner kronor (14 264,3 miljoner kronor) redovisats in till statskassan. Största poster utgörs av fordonskatter 11 129 miljoner kronor (11 165), trängselskatter (inklusive trängselskattetillegg) 794 miljoner kronor (786) och vägavgifter om 606 miljoner kronor (609).

För 2012 redovisades ett underskott i transfereringsavsnittet med 0,5 miljoner kronor (-12,8 miljoner kronor). Underskottet härrör sig i sin helhet till Gemensam avgiftssäkerhetskontroll (GAS).

Balansomslutningen uppgick vid årets utgång till 1 522,2 miljoner kronor vilket var en ökning med 316,8 miljoner kronor jämfört med utgången av 2011.

Den tillgångspost som ökat mest, är immateriella anläggningstillgångar vilka ökade med 158,0 miljoner kronor från 2011. Ökningen beror på utveckling av system inom vägtrafikregistret och trängselskatt.

Kundfordringarna ökade mellan årsskiftena med 40,7 miljoner kronor till 151,0 vilket beror på fler faktureringar i december 2012 jämfört med 2011.

Skulderna ökade med 290 miljoner kronor mellan 2011 och 2012. Merparten av ökningen förklaras av nyttjande av övrig kreditram för utveckling av projekt trängselskatt Göteborg (192 miljoner kronor). I övrigt har leverantörsskulderna ökat med 80 miljoner kronor.

### 13.1 Ekonomisk översikt – redovisning av kostnader och intäkter per verksamhetsindelning

#### 13.1.1 Redovisning av år 2012

Belopp i tkr

| Verksamhetsindelning | Kostnader         | Anslags-intäkter | Övriga intäkter  | Intäkter mot inkomsttitel och uppörd | Totala intäkter   |
|----------------------|-------------------|------------------|------------------|--------------------------------------|-------------------|
| Regelgivning         | 337 975           | 320 395          | 4 572            | 130                                  | 325 097           |
| Tillståndsprövning   | 700 471           | 432 989          | 14 246           | 248 722                              | 695 957           |
| Tillsyn              | 1 564 658         | 289 362          | 894 079          | 420 488                              | 1 603 928         |
| Registerhållning     | 14 674 633        | 961 725          | 122 155          | 13 623 860                           | 14 707 740        |
| <b>Summa</b>         | <b>17 277 736</b> | <b>2 004 470</b> | <b>1 035 051</b> | <b>14 293 200</b>                    | <b>17 332 721</b> |

Nedan visas kostnader och intäkter per avsnittstyp; verksamhet, uppörd och transfereringar.

Belopp i tkr

| Avsnitt         | Kostnader         | Anslags-intäkter | Övriga intäkter  | Intäkter mot inkomsttitel och uppörd | Totala intäkter   |
|-----------------|-------------------|------------------|------------------|--------------------------------------|-------------------|
| Verksamhet      | 2 278 814         | 1 970 470        | 303 472          | 0                                    | 2 273 942         |
| Uppörd          | 14 232 854        | 0                | 0                | 14 293 200                           | 14 293 200        |
| Transfereringar | 766 068           | 34 000           | 731 579          | 0                                    | 765 579           |
| <b>Summa</b>    | <b>17 277 736</b> | <b>2 004 470</b> | <b>1 035 051</b> | <b>14 293 200</b>                    | <b>17 332 721</b> |

## 13.1.2 Redovisning av år 2011

Belopp i tkr

| Verksamhetsindelning | Kostnader         | Anslags-intäkter | Övriga intäkter  | Intäkter i uppbornds-avsnittet | Totala intäkter   |
|----------------------|-------------------|------------------|------------------|--------------------------------|-------------------|
| Regelgivning         | 334 539           | 305 797          | 2 689            | 9 093                          | 317 578           |
| Tillståndsprövning   | 677 158           | 443 838          | 1 875            | 228 989                        | 674 702           |
| Tillsyn              | 1 577 301         | 307 702          | 875 469          | 423 321                        | 1 606 492         |
| Registerhållning     | 14 706 465        | 940 606          | 147 241          | 13 742 463                     | 14 830 309        |
| <b>Summa</b>         | <b>17 295 463</b> | <b>1 997 942</b> | <b>1 027 275</b> | <b>14 403 864</b>              | <b>17 429 081</b> |

Nedan visas kostnader och intäkter per avsnittstyp; verksamhet, uppörd och transfereringar.

Belopp i tkr

| Avsnitt         | Kostnader         | Anslags-intäkter | Övriga intäkter  | Intäkter mot inkomsttitel | Totala intäkter   |
|-----------------|-------------------|------------------|------------------|---------------------------|-------------------|
| Verksamhet      | 2 267 812         | 1 983 942        | 290 673          | 0                         | 2 274 615         |
| Uppbörd         | 14 264 283        | 0                | 0                | 14 403 864                | 14 403 864        |
| Transfereringar | 763 368           | 14 000           | 736 602          | 0                         | 750 602           |
| <b>Summa</b>    | <b>17 295 463</b> | <b>1 997 942</b> | <b>1 027 275</b> | <b>14 403 864</b>         | <b>17 429 081</b> |

## 13.1.3 Redovisning av år 2010

Belopp i tkr

| Verksamhetsindelning | Kostnader         | Anslags-intäkter | Övriga intäkter  | Intäkter i uppbornds-avsnittet | Totala intäkter   |
|----------------------|-------------------|------------------|------------------|--------------------------------|-------------------|
| Regelgivning         | 297 437           | 149 764          | 101 656          | 0                              | 251 420           |
| Tillståndsprövning   | 452 046           | 144 266          | 258 032          | 0                              | 402 298           |
| Tillsyn              | 1 213 870         | 198 807          | 1 135 949        | 5 591                          | 1 340 347         |
| Registerhållning     | 14 592 423        | 442 748          | 994 428          | 13 384 191                     | 14 821 367        |
| <b>Summa</b>         | <b>16 555 776</b> | <b>935 586</b>   | <b>2 490 065</b> | <b>13 389 782</b>              | <b>16 815 432</b> |

Nedan visas kostnader och intäkter per avsnittstyp; verksamhet, uppörd och transfereringar.

Belopp i tkr

| Avsnitt         | Kostnader         | Anslags-intäkter | Övriga intäkter  | Intäkter mot inkomsttitel och uppörd | Totala intäkter   |
|-----------------|-------------------|------------------|------------------|--------------------------------------|-------------------|
| Verksamhet      | 2 268 926         | 760 182          | 1 695 755        | 0                                    | 2 455 937         |
| Uppbörd         | 13 389 782        | 0                | 0                | 13 389 782                           | 13 389 782        |
| Transfereringar | 897 069           | 175 403          | 794 310          | 0                                    | 969 713           |
| <b>Summa</b>    | <b>16 555 776</b> | <b>935 586</b>   | <b>2 490 065</b> | <b>13 389 782</b>                    | <b>16 815 432</b> |

## 13.2 Särredovisning av avgiftsbelagd verksamhet

### 13.2.1 Redovisning av år 2012

Belopp i tkr

| Verksamhet | Ingående balans | Intäkter | Kostnader | Resultat | Utgående balans |
|------------|-----------------|----------|-----------|----------|-----------------|
|------------|-----------------|----------|-----------|----------|-----------------|

#### Offentligrättsliga avgifter som disponeras

##### Offentligrättsliga avgifter luftfart

|   |        |         |         |        |         |
|---|--------|---------|---------|--------|---------|
| Gem. avg. säkerhetskontroll och undervägsavg. | 78 149 | 878 767 | 856 889 | 21 878 | 100 027 |
|---|--------|---------|---------|--------|---------|

##### Uppdragsverksamhet vägtrafik

|                                   |                |                |                |                |               |
|-----------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|
| Informationsuttag                 | 68 250         | 77 393         | 111 200        | -33 808        | 34 442        |
| Adm. av felparkeringsavgifter     | 37 990         | 16 268         | 12 658         | 3 610          | 41 599        |
| Försäljning av personliga skyltar | -3 658         | 994            | 1 835          | -841           | -4 499        |
| Övriga uppdrag                    | 7 584          | 19 148         | 15 348         | 3 800          | 11 384        |
| <b>Summa</b>                      | <b>110 166</b> | <b>113 803</b> | <b>141 042</b> | <b>-27 239</b> | <b>82 927</b> |

#### Offentligrättsliga avgifter som EJ disponeras

##### Offentligrättsliga avgifter vägtrafik

|  |                |                  |                  |                |                |
|--|----------------|------------------|------------------|----------------|----------------|
| Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m. | 262 906        | 1 177 151        | 1 057 667        | 119 485        | 382 391        |
| Felparkeringsavgifter, restavgifter *)                 | 398 000        | 129 725          | 0                | 129 725        | 527 724        |
| <b>Summa</b>   | <b>660 906</b> | <b>1 306 876</b> | <b>1 057 667</b> | <b>249 209</b> | <b>910 115</b> |

##### Offentligrättsliga avgifter sjöfart

|  |         |        |        |         |         |
|--|---------|--------|--------|---------|---------|
| Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m. | -16 028 | 65 017 | 77 659 | -12 642 | -28 670 |
|--|---------|--------|--------|---------|---------|

##### Offentligrättsliga avgifter luftfart

|  |        |         |         |        |        |
|--|--------|---------|---------|--------|--------|
| Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m. | 32 349 | 276 533 | 248 540 | 27 992 | 60 341 |
|--|--------|---------|---------|--------|--------|

##### Offentligrättsliga avgifter järnväg

|  |        |        |        |         |         |
|--|--------|--------|--------|---------|---------|
| Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m. | -4 363 | 29 487 | 42 740 | -13 253 | -17 616 |
|--|--------|--------|--------|---------|---------|

\*) Fr.o.m. 2012 har trängselskattetillegg och överlastavgifter omklassats som skatt och tas därmed inte längre upp som en offentligrättslig avgift.

### 13.2.2 Redovisning av år 2011

Från och med 2011 genomfördes en omläggning av Transportstyrelsens finansiering som innebar att stora delar av avgiftsverksamheten gick från nettoredovisning till bruttoredovisning, det vill säga från att disponera avgiftsintäkterna till att redovisa avgiftsintäkterna på inkomstitel och inte disponera avgiftsintäkterna. Som en konsekvens av omläggningen blev det ackumulerade resultatet av den påverkade avgiftsverksamheten (som fördes från nettoredovisning till bruttoredovisning) nollställt genom att ett särskilt anslag tillfördes Transportstyrelsen. Det sammanlagda ackumulerade resultatet som nollställdes var -29 304 tusen kronor och den utgiften anslagsavräknades 2011 på anslag 1:12 ap.2. I tabell 2011 syns denna nollställning i och med att ingående balans för offentligrättsliga avgifter som ej disponeras inom sjöfart-, luftfarts- och järnvägsområdet är noll, liksom delar av vägtrafik.



Belopp i tkr

| Verksamhet | Ingående balans | Intäkter | Kostnader | Resultat | Utgående balans |
|------------|-----------------|----------|-----------|----------|-----------------|
|------------|-----------------|----------|-----------|----------|-----------------|

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

|   |        |         |         |       |        |
|---|--------|---------|---------|-------|--------|
| Gem. avg. säkerhetskontroll och undervägsavg. | 69 957 | 865 980 | 857 788 | 8 192 | 78 149 |
|---|--------|---------|---------|-------|--------|

**Uppdragsverksamhet vägtrafik**

|                                   |                |                |                |                |                |
|-----------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Informationsuttag                 | 89 008         | 96 676         | 117 434        | -20 758        | 68 250         |
| Adm. av felparkeringsavgifter     | 31 748         | 16 757         | 10 515         | 6 242          | 37 990         |
| Försäljning av personliga skyltar | -2 992         | 1 095          | 1 761          | -666           | -3 658         |
| Övriga uppdrag                    | 6 557          | 16 897         | 15 869         | 1 027          | 7 584          |
| <b>Summa</b>                      | <b>124 321</b> | <b>131 424</b> | <b>145 579</b> | <b>-14 155</b> | <b>110 166</b> |

**Offentligrättsliga avgifter som EJ disponeras****Offentligrättsliga avgifter vägtrafik**

|  |                |                  |                |                |                |
|--|----------------|------------------|----------------|----------------|----------------|
| Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m. | 0              | 1 176 834        | 913 928        | 262 906        | 262 906        |
| Felparkeringsavgifter, restavgifter *)                 | 260 840        | 137 160          | 0              | 137 160        | 398 000        |
| <b>Summa</b>   | <b>260 840</b> | <b>1 313 994</b> | <b>913 928</b> | <b>400 066</b> | <b>660 906</b> |

**Offentligrättsliga avgifter sjöfart**

|  |   |        |        |         |         |
|--|---|--------|--------|---------|---------|
| Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m. | 0 | 77 980 | 94 008 | -16 028 | -16 028 |
|--|---|--------|--------|---------|---------|

**Offentligrättsliga avgifter luftfart**

|  |   |         |         |        |        |
|--|---|---------|---------|--------|--------|
| Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m. | 0 | 281 405 | 249 056 | 32 349 | 32 349 |
|--|---|---------|---------|--------|--------|

**Offentligrättsliga avgifter järnväg**

|  |   |       |        |        |        |
|--|---|-------|--------|--------|--------|
| Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m. | 0 | 8 975 | 13 338 | -4 363 | -4 363 |
|--|---|-------|--------|--------|--------|

\*) Som en konsekvens av att trängselskattetillägg och överlastavgifter fr.o.m. 2012 omklassats som skatt och därmed inte längre tas upp som en offentlig-rättslig avgift har 2011 års belopp reviderats. Minskningen om 88,4 mnkr berör endast intäkterna.

## 13.2.3 Redovisning av år 2010

Belopp i tkr

| Verksamhet   | Ingående balans | Intäkter       | Kostnader     | Resultat      | Utgående balans |
|--|-----------------|----------------|---------------|---------------|-----------------|
| <b>Offentligrättsliga avgifter som disponeras</b>  |                 |                |               |               |                 |
| <b>Offentligrättsliga avgifter luftfart</b>  |                 |                |               |               |                 |
| Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd samt gem. avg. säkerhetskontroll och undervägsavg. | -98 860         | 1 151 537      | 1 058 480     | 93 057        | -5 803          |
| <b>Offentligrättsliga avgifter vägtrafik</b>   |                 |                |               |               |                 |
| Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.   | -53 324         | 954 273        | 840 528       | 113 745       | 60 421          |
| <b>Offentligrättsliga avgifter sjöfart</b>   |                 |                |               |               |                 |
| Avgifter för registerhållning, tillsyn, tillstånd m.m.   | 7 157           | 62 811         | 45 761        | 17 050        | 24 207          |
| <b>Uppdragsverksamhet vägtrafikområdet</b>   |                 |                |               |               |                 |
| Informationsuttag  | 57 933          | 96 823         | 65 748        | 31 075        | 89 008          |
| Adm. av felparkeringsavgifter  | 25 872          | 16 438         | 10 562        | 5 876         | 31 748          |
| Försäljning av personliga skyltar  | -2 580          | 1 250          | 1 662         | -412          | -2 992          |
| Övriga uppdrag   | 7 291           | 15 139         | 15 873        | -734          | 6 557           |
| <b>Summa</b>   | <b>88 516</b>   | <b>129 650</b> | <b>93 845</b> | <b>35 805</b> | <b>124 321</b>  |
| <b>Offentligrättsliga avgifter som EJ disponeras</b>   |                 |                |               |               |                 |
| <b>Offentligrättsliga avgifter vägtrafikområdet</b>  |                 |                |               |               |                 |
| Felparkeringsavgifter, restavgifter *)   | 123 078         | 137 762        | 0             | 137 762       | 260 840         |

\*) Som en konsekvens av att trängselskattetillegg och överlastavgifter fr.o.m. 2012 omklassats som skatt och därmed inte längre tas upp som en offentlig-rättslig avgift har 2010 års belopp reviderats. Minskningen om 92,2 mnkr berör endast intäkterna.

Som en konsekvens av att kontrollmärket avskaffades fr.o.m. 2011 har kontrollavgift motorfordon avgasrening eliminerats från 2010 års intäkter om 25,1 mnkr.

## 13.2.4 Analys av Transportstyrelsens avgiftsresultat, avgifter som disponeras

**Generellt**

Transportstyrelsens avgifter bygger på följande tre utgångspunkter. Principer för hur avgifter tas ut ska vara lika för de olika trafikslagen. Vid införande av avgifter inom områden där avgifter tidigare inte tagits ut, sker införandet successivt (sker inom järnvägsområdet och luftfartsområdet). Generella avgifter ersätts av direkta avgifter som riktar sig mot brukare (sker inom sjöfartsområdet och luftfartsområdet).

**Luftfart**

Avgifterna inom luftfartsområdet avser framför allt tre verksamheter; Gemensam avgift för säkerhetskontroll vid svenska flygplatser (GAS), flygplatserns kostnader inom Communication, Navigation och Surveillance (CNS) och den s.k. undervägsverksamheten (flygtrafiktjänst en route). Inom undervägsverksamheten uppstår årligen ett positivt resultat beroende på att en särskild post (internal taxes) inte belastar Transportstyrelsen, men ingår i kostnadsbasen för avgiftssättningen. CNS-verksamheten ger ett nollresultat

varje år medan GAS-verksamheten kan uppvisa såväl positivt som negativt resultat ett specifikt år, men som ska ge ett nollresultat över tid.

Överskottet 2012 uppgick till 21,9 miljoner kronor vilket är en ökning jämfört med 2011 då överskottet var 8,2 miljoner kronor. Ökningen beror på att GAS visade ett relativt stort underskott föregående år (- 12,8 miljoner kronor) medan resultatet 2012 låg nära noll.

### **Vägtrafik**

Avgifterna inom vägtrafikområdet avser olika typer av uppdragsverksamhet. Sammantaget redovisas ett negativt avgiftsresultat 2012 med 27,2 miljoner kronor. I detta belopp ingår en överföring av överskott till den anslagsfinansierade registerhållningsverksamheten i myndigheten med 50,8 miljoner kronor, vilket är i överensstämmelse med den skrivning i regleringsbrevet som ger denna möjlighet till Transportstyrelsen. Det ackumulerade överskottet vid utgången av 2012 är 82,9 miljoner kronor.

Transportstyrelsen kommer under 2013 att se över avgiftssättningen när det gäller uppdragsverksamheten i syfte att sänka avgifterna så att ackumulerad självkostnad uppnås.

### **13.2.5 Analys av Transportstyrelsens avgiftsresultat, avgifter som ej disponeras**

#### **Järnväg**

Avgifter inom järnvägsområdet införs successivt under åren 2011-2013. Det betyder att införandet sker i tre steg och att avgifterna ska täcka 65 procent av kostnaderna 2012. Fr.o.m. 2013 ska avgifterna ge full kostnadstäckning .

Kostnaderna inom järnvägsområdet översteg avgifterna med 13,2 miljoner kronor vilket betyder att vi har en kostnadstäckning på 69 procent. Sammantaget innebär det att det ackumulerade underskottet uppgår till 17,6 miljoner kronor vid årets utgång.

För *tillsynsverksamheten* och *tillståndsprovningen* visar resultatet, totalt sett, ett överskott jämfört med 65 procent av kostnadsmassan. Inom tillsynsverksamheten upparbetades under 2012 ett överskott, medan verksamheten avseende tillståndsprovning gav ett mindre underskott. Transportstyrelsen avser att reglera detta till 2013 års avgifter, där avgifterna rörande tillståndsprövning regleras upp med en högre nivå än avgifterna för tillsyn.

Inom *registerverksamheten* har myndigheten ett negativt resultat vilket är en konsekvens av ökade it-kostnader till följd av en systemombyggnad efter nya EU-krav. För att komma till rätta med underskottet avser

Transportstyrelsen att höja den årliga registerhållningsavgiften från och med 2013.

### **Luffart**

Inom luftfartsområdet tas två olika typer av avgifter ut, dels direkta avgifter som riktas till brukarna, dels en myndighetsavgift som är av mer generell karaktär och som baserar sig på antalet resenärer. Myndighetens kostnader redovisas helt och hållet mot de direkta avgifterna varför det är naturligt att de direkta avgifterna visar på ett underskott och myndighetsavgiften på ett överskott. Det totala beloppet som togs in via myndighetsavgiften är dock högre än vad underskottet avseende de direkta avgifterna är, vilket betyder att avgifterna sammantaget visar på ett överskott. För 2012 var överskottet 28,0 miljoner kronor och det ackumulerade överskottet uppgår vid årets slut till 60,3 miljoner kronor.

Det pågår en utfasning av myndighetsavgiften vilket innebär att samtliga kostnader inom tillståndsprovning, tillsyn och registerhållning på sikt ska finansieras av direkta avgifter och att avgiftsresultatet ska vara i balans.

Som en konsekvens av att myndighetsavgiften ännu inte har fasats ut genererar således de direkta avgifterna negativa ekonomiska resultat. Särskilt påfallande är det inom *tillsynsområdet*, där de största underskotten förekommer. De negativa utfallen har dock minskat från 2011 till 2012 i takt med omläggningen av myndighetsavgiften.

Inom området för *tillståndsprovning* sker avgiftsuttaget, bortsett från personliga tillstånd, till största delen genom löpande timtaxa. Den har redan höjts till självkostnadsnivå, och det är därför noterbart att dessa områden ändå genererar ett negativt ekonomiskt utfall. Transportstyrelsen avser att se över möjligheterna till att debitera en större andel av de upparbetade timmarna och, om inte det räcker, utreda möjligheten att införa en kompletterande fast avgift som stöd till den löpande timtaxan. Myndigheten kommer att se över nivåerna på certifikatavgifterna först till 2014 års avgifter, i samband med att ett nytt internationellt regelverk implementeras inom denna verksamhet.

### **Sjöfart**

Inom sjöfartsområdet översteg kostnaderna de avgifter som tas ut med 12,6 miljoner kronor. Underskottet är dock mindre än föregående år (16,0 miljoner kronor) och det ackumulerade underskottet uppgår till 28,7 miljoner kronor. Transportstyrelsen förändrar avgiftsuttaget fr.o.m. 2013 i syfte att uppnå balans på årsbasis.

Under 2011 och 2012 erhöles ännu finansiering från farledsavgiften, vilket innebar att denna subventionerade underskott inom de direkta avgifterna.

Det negativa utfallet blev dock betydligt större än beräknat till följd av lägre intäkter än förväntat inom området för *tillsyn* av fartyg. Skälet till de lägre intäkterna under 2011 var att flera svenska fartyg flaggade ut och att den minskade mängden objekt föranledde arbetsbrist inom myndigheten med personalavveckling som konsekvens. Då avgifterna inom området togs ut genom löpande timtaxa, innebar det att avgiftsintäkterna minskade. För att komma till rätta med underskotten minskade Transportstyrelsen under 2011 sin bemanning inom området. Det underskott som upparbetades inom området under 2012 är en följd av att en låg andel av antalet upparbetade timmar debiterades, och inte av fortsatt arbetsbrist. Från 2013 övergår myndigheten till att ta ut fasta årliga tillsynsavgifter, och ambitionen är att avgiftsuttaget inom området då ska bli i balans.

Inom *tillståndsprovningen* är de ekonomiska utfallen mindre påfallande i absoluta tal. Procentuellt finns dock ett par områden där resultatet på ett markant sätt avviker från självkostnad. Skälet är antingen en låg debitering vid löpande timtaxa eller att kostnader felaktigt förts mot tillståndsprovning i stället för tillsyn.

Beträffande *registerhållningen* bedöms sjöfartsregistret generera ett negativt resultat, som dock är närmare självkostnad 2012 än 2011. Skälet till det negativa utfallet är en kombination av att avgifterna infördes på en låg nivå för att därefter höjas stegvis och att antalet fartyg inom registret minskat i större utsträckning än väntat. Transportstyrelsen höjer fr.o.m. 2013 avgiftsnivåerna med ambitionen att de då ska uppnå balans.

### **Vägtrafik**

Inom vägtrafikområdet redovisas sammantaget ett överskott med 249,2 miljoner kronor. Huvuddelen av detta överskott beror på att myndigheten hanterar inbetalningar avseende felparkeringsavgifter och restavgifter. Resterande överskott, 119,5 miljoner kronor (ackumulerat 382,4 miljoner kronor), hänför sig i huvudsak till registerhållning.

Inom området för *tillståndsprovning* är avgiftsresultatet negativt. För att komma till rätta med underskottet kommer flera avgifter att höjas från och med 2013. Dessutom avser Transportstyrelsen att närmare se över verksamheten inom vissa områden för att utreda möjligheten till kostnadsminskningar.

Inom tillsynsområdet redovisas ett överskott som i allt väsentligt är hänförligt till tre större områden: tillsyn av kör- och vilotider, hållbarhetsprovning och tillsyn mot besiktningsorganisationer. Tillsyn av kör- och vilotider är en ny verksamhet som varit under uppbyggnad, med initialt låga kostnader, vilket förklarar överskottet. När det gäller

hållbarhetsprovning och tillsyn av besiktningsorganisationer sänks avgiften fr.o.m. 2013.

Avgifterna relaterade till *registerhållning* inom vägtrafikområdet är i huvudsak hänförliga till två avgifter: den årliga vägtrafikregisteravgiften och avgiften för påställning av fordon. Registerhållningsavgiften höjdes precis före införandet av myndighetens gemensamma finansiering och har därefter legat på en oförändrad nivå. Avgiften har genererat stora överskott, bl.a. beroende på att myndighetens effektiviseringsarbete sänkt kostnadsnivån generellt. För närvarande pågår en utredning av vägtrafikregisteravgiften. Transportstyrelsen avser att utifrån denna utredning justera de aktuella avgifterna till 2014.

### 13.3 Sammanställning över väsentliga uppgifter

| Låneramar  | 2012       | 2011      | 2010      | 2009      |
|--|------------|-----------|-----------|-----------|
| Beviljad låneram (enl 7 kap 1 § budgetlagen)                       | 300 000    | 300 000   | 350 000   | 300 000   |
| Utnyttjad låneram (vid räkenskapsårets slut)                       | 214 413    | 206 805   | 159 897   | 132 301   |
| Låneram investeringar, Övrig kreditram (enl 7 kap 6 § budgetlagen) | 450 000    | 278 000   | 55 000    | -         |
| Utnyttjad låneram (vid räkenskapsårets slut)                       | 321 293    | 128 393   | 22 814    | -         |
| <b>Kontokrediter hos Riksgälden</b>                                |            |           |           |           |
| Beviljad räntekontokredit (enl 7 kap 4 § budgetlagen)              | 100 000    | 500 000   | 480 000   | 300 000   |
| Max utnyttjad räntekontokredit under året                          | ej nyttjad | 210 397   | 398 851   | 225 816   |
| <b>Räntekonto</b>  |            |           |           |           |
| Ränteintäkter  | 6 116      | 4 127     | -         | 137       |
| Räntekostnader   | 7 251      | 4 292     | 771       | 378       |
| <b>Avgiftsintäkter som disponeras</b>                              |            |           |           |           |
| Utfall   | 1 007 408  | 1 013 050 | 1 549 425 | 1 192 126 |
| Budget*  | 941 968    | 894 158   | 2 106 090 | 1 865 488 |
| <b>Avgiftsintäkter som inte disponeras</b>                         |            |           |           |           |
| Utfall   | 1 684 505  | 1 771 050 | 260 655   | 258 871   |
| Budget   | 1 529 231  | 1 430 900 | 22 000    | -         |
| <b>Anslagskredit</b>   |            |           |           |           |
| Beviljad   | 120 259    | 79 725    | 79 136    | 41 319    |
| Utnyttjad  | -          | -         | -         | -         |
| <b>Anslagssparande</b>   | 371 732    | 310 774   | 23 942    | 137 615   |
| <b>Personal</b>  |            |           |           |           |
| Årsarbetskrafter   | 1 614      | 1 575     | 1 491     | 1 175     |
| Medeltal anställda   | 1 716      | 1 675     | 1 589     | 1 250     |
| <b>Driftkostnad per årsarbetskraft</b>                             | 1 359      | 1 397     | 1 478     | 1 666     |
| <b>Kapitalförändring</b>   |            |           |           |           |
| Årets kapitalförändring  | 54 985     | 133 618   | 259 656   | -8 988    |
| Balanserad kapitalförändring **                                    | 327 916    | 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. 2012 har 20 tkr i övergångseffekt, p.g.a. regeländring av redovisning mot inkomstitlar, reglerats mot balanserat kapital.

### 13.4 Resultaträkning

| Belopp i tkr   |       | 2012              | 2011              |
|--|-------|-------------------|-------------------|
| <b>Verksamhetens intäkter</b>  |       |                   |                   |
| Intäkter av anslag   |       | 1 970 470         | 1 983 942         |
| Intäkter av avgifter och andra ersättningar                                    | not 1 | 285 026           | 283 839           |
| Intäkter av bidrag   |       | 11 568            | 2 146             |
| Finansiella intäkter   |       | 6 877             | 4 688             |
| <b>Summa</b>   |       | <b>2 273 942</b>  | <b>2 274 615</b>  |
| <b>Verksamhetens kostnader</b>   |       |                   |                   |
| Kostnader för personal   | not 2 | -1 013 899        | -966 558          |
| Kostnader för lokaler  |       | -84 928           | -96 570           |
| Övriga driftkostnader  | not 3 | -1 094 749        | -1 137 901        |
| Finansiella kostnader  |       | -7 429            | -3 414            |
| Avskrivningar och nedskrivningar   |       | -77 808           | -63 368           |
| <b>Summa</b>   |       | <b>-2 278 814</b> | <b>-2 267 812</b> |
| <b>VERKSAMHETSUTFALL</b>   |       | <b>-4 872</b>     | <b>6 803</b>      |
| <b>Uppbördsverksamhet</b>  |       |                   |                   |
| Intäkter av avgifter mm samt andra intäkter som inte disponeras av myndigheten |       | 1 684 505         | 1 771 050         |
| Intäkter av uppbörd  |       | 12 608 695        | 12 632 814        |
| Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamhet                     |       | -14 232 854       | -14 264 283       |
| <b>SALDO</b>   | not 4 | <b>60 346</b>     | <b>139 581</b>    |
| <b>Transfereringar</b>   |       |                   |                   |
| Medel som erhållits från statens budget för finansiering av bidrag             |       | 34 000            | 14 000            |
| Medel som erhållits från myndigheter för finansiering av bidrag                |       | 8 973             | 7 065             |
| Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag                               |       | 722 382           | 729 211           |
| Finansiella intäkter   |       | 225               | 273               |
| Avsättning till/upplösning av fonder för transfereringsändamål                 | not 5 | -                 | 53                |
| Lämnade bidrag   | not 6 | -766 068          | -763 368          |
| <b>SALDO</b>   | not 7 | <b>-489</b>       | <b>-12 766</b>    |
| <b>ÅRETS KAPITALFÖRÄNDRING</b>   |       | <b>54 985</b>     | <b>133 618</b>    |



## 13.5 Balansräkning

| Belopp i tkr   |        | 12-31-2012       | 12-31-2011       |
|--|--------|------------------|------------------|
| <b>TILLGÅNGAR</b>  |        |                  |                  |
| <i>Immateriella anläggningstillgångar</i>                |        |                  |                  |
| Balanserade utgifter för utveckling                      | not 8  | 138 393          | 129 848          |
| Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar | not 9  | 5 859            | 7 230            |
| Pågående immateriella anläggningstillgångar              | not 10 | 420 709          | 269 892          |
| <b>Summa immateriella anläggningstillgångar</b>          |        | <b>564 962</b>   | <b>406 969</b>   |
| <i>Materiella anläggningstillgångar</i>                  |        |                  |                  |
| Förbättringsutgifter på annans fastighet                 | not 11 | 10 236           | 13 335           |
| Maskiner, inventarier, installationer m.m.               | not 12 | 60 876           | 61 424           |
| Pågående nyanläggningar                                  | not 13 | 4 012            | 15 090           |
| Beredskapstillgångar                                     | not 14 | 0                | 0                |
| <b>Summa materiella tillgångar</b>                       |        | <b>75 123</b>    | <b>89 850</b>    |
| <i>Fordringar</i>  |        |                  |                  |
| Kundfordringar   | not 15 | 150 997          | 110 279          |
| Fordringar hos andra myndigheter                         | not 16 | 64 515           | 103 377          |
| Övriga fordringar  | not 17 | 201 861          | 146 834          |
| <b>Summa fordringar</b>                                  |        | <b>417 373</b>   | <b>360 490</b>   |
| <i>Periodavgränsningsposter</i>                          |        |                  |                  |
| Förutbetalda kostnader                                   | not 18 | 130 102          | 128 424          |
| Upplupna bidragsintäkter                                 |        | 0                | 400              |
| Övriga upplupna intäkter                                 |        | 82 857           | 105 341          |
| <b>Summa periodavgränsningsposter</b>                    |        | <b>212 959</b>   | <b>234 165</b>   |
| <i>Avräkning med statsverket</i>                         | not 19 | <b>-350 966</b>  | <b>-270 941</b>  |
| <i>Kassa och bank</i>                                    |        |                  |                  |
| Behållning räntekonto i Riksgälden                       |        | 602 756          | 384 893          |
| Kassa, plusgiro och bank                                 |        | 0                | 0                |
| <b>Summa kassa och bank</b>                              |        | <b>602 756</b>   | <b>384 893</b>   |
| <b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>                                  |        | <b>1 522 207</b> | <b>1 205 426</b> |
| <b>KAPITAL OCH SKULDER</b>                               |        |                  |                  |
| <i>Myndighetskapital</i>                                 |        |                  |                  |
| Statskapital   |        | 155              | 155              |
| Balanserad kapitalförändring                             | not 20 | 327 916          | 194 278          |
| Kapitalförändring enligt resultaträkningen               | not 21 | 54 985           | 133 618          |
| <b>Summa myndighetskapital</b>                           |        | <b>383 056</b>   | <b>328 051</b>   |
| <i>Fonder</i>  |        |                  |                  |
| Bilskrotningsfonden                                      | not 22 | 0                | 0                |
| <i>Avsättningar</i>                                      |        |                  |                  |
| Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser    | not 23 | 2 663            | 1 650            |
| Övriga avsättningar                                      | not 24 | 1 063            | 5 236            |
| <b>Summa avsättningar</b>                                |        | <b>3 726</b>     | <b>6 887</b>     |
| <i>Skulder m.m.</i>                                      |        |                  |                  |
| Lån i Riksgälden   | not 25 | 214 413          | 206 805          |
| Räntekontokredit i Riksgälden                            | not 26 | 0                | 0                |
| Övriga krediter i Riksgälden                             | not 27 | 321 239          | 128 393          |
| Skulder till andra myndigheter                           |        | 84 078           | 73 586           |
| Leverantörsskulder                                       |        | 262 786          | 182 936          |
| Övriga skulder   |        | 98 348           | 99 239           |
| <b>Summa skulder m.m.</b>                                |        | <b>980 865</b>   | <b>690 959</b>   |
| <i>Periodavgränsningsposter</i>                          |        |                  |                  |
| Upplupna kostnader                                       | not 28 | 147 496          | 168 859          |
| Öfverbrukade bidrag                                      |        | 7 065            | 2 073            |
| Övriga förutbetalda intäkter                             |        | 0                | 8 597            |
| <b>Summa periodavgränsningsposter</b>                    |        | <b>154 561</b>   | <b>179 529</b>   |
| <b>SUMMA KAPITAL OCH SKULDER</b>                         |        | <b>1 522 207</b> | <b>1 205 426</b> |
| <b>Ansvarsförbindelser</b>                               |        | <b>Inga</b>      | <b>Inga</b>      |

### 13.6 Anslagsredovisning och beställningsbemyndigande

Belopp i tkr

| Anslag  | Ingående överföringsbelopp | Årets tilldelning enligt RB | Omdisponerade anslagsbelopp | Indragning      | Totalt disponibelt belopp | Utgifter          | Inkomster | Utgående överföringsbelopp |
|---|----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------|---------------------------|-------------------|-----------|----------------------------|
| <b>Utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård</b>                         |                            |                             |                             |                 |                           |                   |           |                            |
| 1:8 ap.1 Supermiljöbilspremie - del till Transportstyrelsen                 |                            | 20 000                      |                             |                 | 20 000                    | -20 000           |           | 0                          |
| <b>Utgiftsområde 22 Kommunikationer</b>                                     |                            |                             |                             |                 |                           |                   |           |                            |
| 1:11 ap.5 Trängselskatt - Admin - del till Transportstyrelsen *)            | 85 640                     | 210 200                     |                             |                 | 295 840                   | -121 973          |           | 173 866                    |
| 1:12 ap.1 Transportstyrelsen - del till Transportstyrelsen **)              | 97 839                     | 1 984 773                   |                             | -20 000         | 2 062 612                 | -1 864 746        |           | 197 866                    |
| 1:12 ap.2 Transportstyrelsen - del Regl av ack underskott avgiftsverksamhet | 127 296                    |                             |                             | -127 296        | 0                         |                   |           | 0                          |
| <b>Summa</b>  | <b>310 774</b>             | <b>2 214 973</b>            | <b>0</b>                    | <b>-147 296</b> | <b>2 378 452</b>          | <b>-2 006 720</b> | <b>0</b>  | <b>371 732</b>             |

\*) Det låga utfallet beror på minimala utvecklingsinsatser då det utvecklats ett nytt nationellt system för trängselskatt och dylika avgifter.

\*\*) Enligt regleringsbrev för budgetåret 2012 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. I ändring av regleringsbrev 12/7-2012 framgår att bidrag på högst 20 miljoner ska lämnas till Trafikverket för kostnader förknippade med verkets system för bokning av förarprov. Inga bidrag betalades ut då Trafikverket hade tillräckligt resultat i förarprovsverksamheten. Det är en förklaring till Transportstyrelsens låga utnyttjande av anslaget. I övrigt har myndighetens effektiviseringsarbete börjat ge effekt.

#### Beställningsbemyndigande

| Anslag/Anslagsbenämning | Tilldelat bemyndigande | Ingående åtaganden | Utestående åtaganden | Utestående åtagandenas fördelning |        |        |        |        |
|-------------------------|------------------------|--------------------|----------------------|-----------------------------------|--------|--------|--------|--------|
|                         |                        |                    |                      | 2013                              | 2014   | 2015   | 2016   | 2017   |
| 1:1 ap.1 Vaghållning *) | 450 000                | 147 334            | 334 440              | 66 888                            | 66 888 | 66 888 | 66 888 | 66 888 |

\*) Skillnaden mellan tilldelat bemyndigande och utstående åtaganden förklaras av att delar av projekt Göteborg Trängsel har skjutits framåt till år 2013 med konsekvensen att motsvarande åtaganden också skjutits framåt.

## 13.7 Redovisning mot inkomsttitel

Belopp i tkr

| Inkomsttitel  | Beräknat belopp  | Inkomster         |
|---|------------------|-------------------|
| 2511 036 - Expeditions- och ansökningsavgifter          |                  | 233               |
| 2534 004 - Avgifter för körkort och motorfordon         |                  | 21 543            |
| 2534 005 - Avgifter för järnvägsområdet                 | 31 645           | 29 518            |
| 2534 006 - Avgifter för luftfartsområdet                | 282 331          | 276 408           |
| 2534 007 - Avgifter för sjöfartsområdet *               | 89 084           | 65 252            |
| 2534 008 - Avgifter för vägtrafikområdet                | 1 126 171        | 1 155 532         |
| 2624 002 - Inkomster av uppörd av felparkeringsavgifter |                  | 56 931            |
| 2711 006 - Restavgifter och dröjsmålsavgifter           |                  | 72 793            |
| 2714 322 - Överlastavgift                               |                  | 6 293             |
| 9341 017 - Stämpelskatt                                 |                  | 9 170             |
| 9461 012 - Fordonsskatt - fordonsskatt                  |                  | 11 128 694        |
| 9461 022 - Fordonsskatt - saluvagnsskatt                |                  | 7 282             |
| 9462 014 - Vägavgifter                                  |                  | 605 716           |
| 9463 012 - Trängselskatt - trängselskatt                |                  | 728 659           |
| 9463 032 - Trängselskatt - trängselskattetillegg        |                  | 68 828            |
| <b>Summa</b>  | <b>1 529 231</b> | <b>14 232 854</b> |

\* Inklusive Övriga inkomster från Sjöfartsverkets farledsavgifter 10 000 tkr.

### Lufffartsområdet

Inom luftfartsområdet blev inkomsterna nästan 6 miljoner kronor lägre än beräknat. Konkurer inom den flygoperativa sidan (Skyways och City airlines) samt högre andel transferpassagerare än beräknat bidrar till avvikelserna.

### Sjöfartsområdet

Den främsta förklaringen till de lägre inkomsterna, 34 miljoner kronor, för sjöfartsområdet är att fler svenska fartyg flaggar ut och med färre tillsynsobjekt som följd.

### Vägtrafikområdet

Inkomsterna för området överstiger de beräknade med drygt 29 miljoner kronor. De främsta förklaringarna till detta är högre inkomster för påställningsavgiften än beräknat samt att fler förare än beräknat önskat byta sina förarbevis.

## 13.8 Finansieringsanalys

| Belopp i tkr  |       | 2012               | 2011               |
|---|-------|--------------------|--------------------|
| <b>DRIFT</b>  |       |                    |                    |
| <i>Kostnader</i>  | not29 | -2 195 419         | -2 200 378         |
| <b>Finansiering av drift</b>  |       |                    |                    |
| Inträcker av anslag   |       | 1 970 470          | 1 983 942          |
| Inträcker av avgifter och andra ersättningar                                  |       | 284 952            | 283 658            |
| Inträcker av bidrag   |       | 11 465             | 1 967              |
| Övriga intäkter   |       | 6 877              | 4 688              |
| <b>Summa medel som tillförts för finansiering av drift</b>                    | not30 | <b>2 273 765</b>   | <b>2 274 255</b>   |
| Ökning(-)/minskning(+) av kortfristiga fordringar                             | not31 | 20 648             | 169 603            |
| Ökning(+)/Minskning(-) av kortfristiga skulder                                | not32 | 85 324             | -35 542            |
| <b>KASSAFLÖDE FRÅN DRIFT</b>  |       | <b>184 318</b>     | <b>207 938</b>     |
| <b>INVESTERINGAR</b>  |       |                    |                    |
| Investeringar i materiella tillgångar   |       | -12 224            | -85 390            |
| Investeringar i immateriella tillgångar                                       |       | -237 706           | -204 594           |
| <b>Summa investeringsutgifter</b>   |       | <b>-249 930</b>    | <b>-289 984</b>    |
| <b>Finansiering av investeringar</b>  |       |                    |                    |
| Lån från Riksgälden   |       | 94 834             | 115 483            |
| - amorteringar  |       | -87 226            | -68 575            |
| Lån från Riksgälden 7 kap 6 § BL  |       | 192 846            | 105 579            |
| Försäljning av anläggningstillgångar  |       | 310                | 354                |
| Tillförda dritmedel   |       | 19 789             | 6 302              |
| Bidragsmedel som erhållits för investeringar                                  |       | 103                | 4 684              |
| <b>Summa medel som tillförts för finansiering av investeringar</b>            |       | <b>220 656</b>     | <b>163 827</b>     |
| <b>KASSAFLÖDE TILL INVESTERINGAR</b>  |       | <b>-29 274</b>     | <b>-126 157</b>    |
| <b>UPPBÖRDSVERKSAMHET</b>   |       |                    |                    |
| Inträcker som inte disponeras av myndigheten                                  |       | 1 684 505          | 1 771 050          |
| Inträcker av uppbörd  |       | 12 608 695         | 12 632 814         |
| Avslut bilskrotningsfonden  |       | -                  | -352               |
| Förändring av kortfristiga fordringar och skulder                             |       | -60 366            | -139 581           |
| <b>Inbetalningar i uppbördsverksamhet</b>                                     |       | <b>14 232 834</b>  | <b>14 263 931</b>  |
| <b>Medel som tillförts statsbudgeten från uppbördsverksamhet</b>              |       | <b>-14 232 854</b> | <b>-14 264 283</b> |
| <b>KASSAFLÖDE TILL UPPBÖRDSVERKSAMHET</b>                                     |       | <b>-20</b>         | <b>-352</b>        |
| <b>TRANSFERERINGSVERKSAMHET</b>   |       |                    |                    |
| Lämnade bidrag  |       | -766 068           | -763 368           |
| Förändring av kortfristiga fordringar och skulder                             | not33 | -16 697            | 45 342             |
| <b>Utbetalningar i transfereringsverksamhet</b>                               |       | <b>-782 765</b>    | <b>-718 026</b>    |
| <b>Finansiering av transfereringsverksamhet</b>                               |       |                    |                    |
| Medel som tillförts från statsbudgeten för finansiering av bidrag             |       | 34 000             | 14 000             |
| Medel som erhållits från andra myndigheter för finansiering av bidrag         |       | 8 973              | 7 065              |
| Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag                              |       | 722 606            | 729 485            |
| <b>Summa medel som tillförts för finansiering av transfereringsverksamhet</b> |       | <b>765 579</b>     | <b>750 550</b>     |
| <b>KASSAFLÖDE TILL/FRÅN TRANSFERERINGSVERKSAMHET</b>                          |       | <b>-17 186</b>     | <b>32 523</b>      |
| <b>FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL</b>  |       | <b>137 838</b>     | <b>113 952</b>     |
| <b>SPECIFIKATION AV FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL</b>                           |       |                    |                    |
| Likvida medel vid årets början  |       | 113 952            | -46 696            |
| Ökning(+)/minskning(-) av kassa och bank                                      |       | -                  | -30                |
| Ökning(+)/minskning(-) av tillgodohavande Riksgälden                          |       | 217 863            | 531 541            |
| Ökning(+)/minskning(-) av avräkning med statsverket                           |       | -80 025            | -370 863           |
| <b>Summa förändring av likvida medel</b>                                      |       | <b>137 838</b>     | <b>160 648</b>     |
| <b>Likvida medel vid periodens slut</b>                                       |       | <b>251 790</b>     | <b>113 952</b>     |

## 13.9 Tilläggsuppgifter och noter

### 13.9.1 Tilläggsupplysningar

Enligt regleringsbrev för budgetåret 2012 disponerar Transportstyrelsen resultatet av försäljning av informationsuttag från Vägtrafikregistret för registerändamål. Under året har 53,6 mnkr använts för finansiering av kostnader för registerhållning inom vägtrafik- och körkortsverksamheten, i huvudsak systemförändringar i samband med ny körkortslag 2013.

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

### 13.9.2 Redovisningsprinciper

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

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

Brytdatum 2013-01-04 har använts för inkommande leverantörsfakturor och inomstatliga mellanhavanden. Transportstyrelsen har dock valt att fakturera utomstatliga kunder via försystem till och med 2013-01-10.

Transportstyrelsen började i bokslutet 2011 att fordransföra och periodisera trängselskattepassager enligt de författningar som myndigheten tillämpar för redovisningen. I bokslutet 2012 har Transportstyrelsen därtill redovisat fordringar för förfallna trängselskatter och fordonsskatter samt gjort en värdering av dessa enligt fastställda värderingsprinciper. Fordringar trängselskatter uppgår till 145,4 mnkr och fordringar fordonsskatter till 54,5 mnkr.

Bokföring av intäkter av GAS (Gemensam Avgift Säkerhetskontroll) har ändrats under 2012. I överenskommelse med ESV (Ekonomistyrningsverket) bokförs intäkterna under Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag, 644,3 mnkr. Under 2011 hanterades intäkterna som offentligrättsliga avgifter och periodiserades till transfereringsavsnittet som ett inomstatligt bidrag. Intäkterna, 654,5 Mkr, återfanns i raden Medel som erhållits från myndigheter för finansiering av bidrag. För jämförelseåret har dessa justerats mellan raderna.

### 13.9.3 Värderingsprinciper

#### Allmän värderingsprincip

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

#### Anläggningstillgångar

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

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

Tillämpade avskrivningstider

|     |  |
|-----|--|
| 3år | PC och PC-kringutrustning<br>Kontorsutrustning<br>Ljud- och bildutrustning   |
| 5år | Systemprogramvaror/licenser (Immateriella anläggnings-<br>tillgångar, ej PC-program).<br>Serverar/nätverk<br>Nätverkskopiatorer/multiskrivare<br>Personbilar<br>Vissa förbättringsutgifter på annans fastighet<br>Möbler |

Linjär avskrivningsmetod tillämpas.

#### Kundfordringar

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

#### **Uppbördsfordringar, avgifter**

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

#### **Uppbördsfordringar, skatter**

Utestående uppbördsfordringar skatter har värderats genom en kollektiv bedömning inom varje skatt. Statistik har påvisat att betalningsbenägenheten skiljer sig åt för olika skatter varför olika procentsatser har använts för reservering. En annan skillnad är tidpunkt för restföring .

Uppbördsfordringar avseende fordonsskatt som förfallit med mer än 60 dagar bedöms vara osäkra till 90 %.

Uppbördsfordringar avseende trängselskatt som förfallit med mer än 90 dagar bedöms vara osäkra till 93 %.

#### **Leverantörsskulder**

Leverantörsskulder i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs.

## 13.9.4 Styrelsen

| Namn   | Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen   | Utbetald ersättning (kr) 2012 |
|--|--|-------------------------------|
| <b>Rolf Annerberg</b><br>Generaldirektör<br>Formas   | - Ledamot i Formas forskarråd  | 35 000                        |
| <b>Svante Axelsson</b><br>Generalsekreterare<br>Svenska Naturskyddsföreningen                                    | - Ledamot i insynsrådet för Naturvårdverket<br>- (sakkunning i utredningen för fossil fordonsflotta)   | 35 000                        |
| <b>Anna Grönlund</b><br>Förbundsdirektör<br>Sv .Bussbranschens Riksförbund<br>(förordnad t.o.m. 2012-06-30)      | Inga övriga uppdrag  | 17 500                        |
| <b>Carola Gunnarsson</b><br><i>Styrelsens ordförande</i><br>Oppositionsledare,<br>kommunstyrelsen<br>Sala kommun | - Ordförande i regionala strukturpartnerskapet i Östra Mellansverige<br>- Ledamot i Kriminalvårdens insynsråd<br>- Ledamot i länsstyrelsens i Västmanlands läns insynsråd<br>- Ledamot i styrelsen SKL-företag AB<br>- Ledamot i Carola Gunnarsson i Sala AB | 70 000                        |
| <b>Pia Kinhult</b><br>Regionråd,<br>Region Skåne   | - Ordförande i Skåne European Office<br>- Ordförande i Hälsostaden Ängelholm Holding AB<br>- Ordförande i Healthcare Skåne Holding AB<br>- Ordförande i Temaki Electronic AB<br>- Ledamot i Samverkansprojektet E22 AB                                       | 35 000                        |
| <b>Jan-Eric Nilsson</b><br>Professor i<br>transportekonomi, VTI  | Inga övriga uppdrag  | 52 740                        |
| <b>Eva Karin Olin Hempel</b><br><i>Styrelsens vice ordförande</i><br>Lantbruksekonom                             | - Ledamot i Ansvarsnämnden för djurens hälso- och sjukvård<br>- Ledamot i Humanus utbildning i SYD AB (sedan 2012-03-26)   | 37 462                        |

## 13.9.5 Ledande befattningshavare

| Namn  | Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen | Utbetald ersättning (kr) 2012 |
|---|--|-------------------------------|
| <b>Staffan Widlert</b><br>Generaldirektör<br>Transportstyrelsen | Inga övriga uppdrag                              | 1 274 416                     |

## 13.9.6 Sjukfrånvaro

Tabellen över sjukfrånvaro redovisas i kapitel 12 Medarbetare och kompetens avsnitt 12.1 Fakta om medarbetarna på Transportstyrelsen.



### 13.9.7 Noter

Belopp i tkr. Summeringar och avrundningar enligt rapporteringen i Hermes. Differenser kan uppstå vid summeringar av olika avsnitt. Siffror inom parantes i löpande text avser 2011.

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

Av intäkter av avgifter och andra ersättningar utgör 6 731 tkr (7 333) Intäkter enligt 4 § avgiftsförordningen

| <b>Not 2 Kostnader för personal</b>   | <b>2012</b>      | <b>2011</b>    |
|---|------------------|----------------|
| Lönekostnader (exkl arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal) | 674 087          | 640 376        |
| Sociala avgifter  | 322 661          | 299 161        |
| Övriga personalkostnader  | 17 151           | 27 021         |
|   | <b>1 013 899</b> | <b>966 558</b> |

#### Not 3 Övriga driftkostnader

|   | <b>2012</b>      | <b>2011</b>      |
|---|------------------|------------------|
| Reparationer och underhåll                        | 26 223           | 18 701           |
| Off.rättsliga avgifter, skatter, kundförluster mm | 545              | 185              |
| Resor, representation, information                | 62 010           | 56 044           |
| Medlemsavgifter                                   | 120 654          | 101 311          |
| Inköp av varor                                    | 147 654          | 185 350          |
| Köp av tjänster                                   | 737 663          | 776 310          |
|   | <b>1 094 749</b> | <b>1 137 901</b> |

Medlemsavgifter består huvudsakligen av Sveriges medlemsavgift i Eurocontrol.

#### Not 4 Saldo uppbörd

|   |               |                |
|---|---------------|----------------|
| Periodiserade avgifter som ej disponeras av myndigheten | -             | 5 822          |
| Befarade kundförluster i uppbördverksamheten            | -             | -5 842         |
| Återföring av föregående års periodiserade skatter      | -139 601      | -              |
| Periodiserade trängselskatter                           | 145 493       | 139 601        |
| Periodiserade fordonskatter                             | 54 454        | -              |
|   | <b>60 346</b> | <b>139 581</b> |

#### Not 5 Avsättning till/upplösning av fonder för transfereringsändamål

| Bilskrotningsfonden:              | <b>2012</b> | <b>2011</b> |
|-----------------------------------|-------------|-------------|
| Inbetalningar under året          | -           | -           |
| Transfereringar                   | -           | 53          |
| Upplösning av Bilskrotningsfonden | <b>0</b>    | <b>53</b>   |

#### Not 6 Lämnade bidrag

| Lämnade bidrag avser:   | <b>2012</b>    | <b>2011</b>    |
|---|----------------|----------------|
| Supermiljöbilspremie  | 20 000         | -              |
| Skrotningspremier   | -              | 53             |
| Bidrag till VINNOVA   | 938            | 1 292          |
| Bidrag till krisberedskap   | 8 034          | 5 773          |
| Flygplatsers kostnader, Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)           | 644 988        | 667 506        |
| Flygplatsers kostnader, Communication, Navigation, Surveillance (CNS)     | 78 108         | 74 744         |
| Rikspolisstyrelsen, Kompensation för registerkontroll i trafikövervakning | 14 000         | 14 000         |
|   | <b>766 068</b> | <b>763 368</b> |

#### Not 7 Saldo transfereringar

Saldo transfereringar -489 tkr (-12 766 tkr) består i sin helhet till resultat av Gemensam avgift säkerhetskontroll. Under-/övertäckningen regleras genom avgiftssättning.

| <b>Not 8 Balanserade utgifter för utveckling</b>   | <b>2012-12-31</b> | <b>2011-12-31</b> |
|--|-------------------|-------------------|
| Ingående anskaffningsvärde   | 313 269           | 244 133           |
| Årets anskaffningar  | 65 475            | 69 821            |
| Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)   | -104 130          | -685              |
| Utgående anskaffningsvärde   | 274 614           | 313 269           |
| Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar   | -183 421          | -141 285          |
| Årets avskrivningar  | -50 442           | -42 421           |
| Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)  | 97 642            | 285               |
| Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar   | -136 221          | -183 421          |
| <b>Bokfört värde</b>   | <b>138 393</b>    | <b>129 848</b>    |
| <b>Not 9 Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar</b>  | <b>2012-12-31</b> | <b>2011-12-31</b> |
| Ingående anskaffningsvärde   | 14 777            | 14 656            |
| Årets anskaffningar  | 1 625             | 342               |
| Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)   | -                 | -221              |
| Utgående anskaffningsvärde   | 16 402            | 14 777            |
| Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar   | -7 547            | -4 872            |
| Årets avskrivningar  | -2 996            | -2 896            |
| Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)  | -                 | 221               |
| Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar   | -10 543           | -7 547            |
| <b>Bokfört värde</b>   | <b>5 859</b>      | <b>7 230</b>      |
| <b>Not 10 Pågående immateriella anläggningstillgångar</b>  | <b>2012-12-31</b> | <b>2011-12-31</b> |
| Ingående anskaffningsvärde   | 122 558           | 113 228           |
| Årets anskaffningar  | 48 425            | 88 552            |
| Årets färdigställda anläggningar   | -64 925           | -73 029           |
| Återförda IB-värden  | -19 789           | -6 193            |
| Utgående anskaffningsvärde   | 86 269            | 122 558           |
| Ej färdigställda immateriella anläggningstillgångar ingår inte i lån i Riksgälden.   |                   |                   |
| Ingående anskaffningsvärde   | 147 334           | 28 427            |
| Årets anskaffningar  | 187 106           | 118 907           |
| Utgående anskaffningsvärde   | 334 440           | 147 334           |
| Ej färdigställda immateriella anläggningstillgångar som finansieras med lån i Riksgälden (kap 7 6 § BL)<br>Avser projekt Trångselskatt Göteborg. Upptagna lån 321 239 tkr. |                   |                   |
| <b>Bokfört värde</b>   | <b>420 709</b>    | <b>269 892</b>    |
| <b>Not 11 Förbättringsutgifter på annans fastighet</b>   | <b>2012-12-31</b> | <b>2011-12-31</b> |
| Ingående anskaffningsvärde   | 16 554            | 2 588             |
| Årets anskaffningar  | -                 | 13 966            |
| Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)   | -                 | -                 |
| Utgående anskaffningsvärde   | 16 554            | 16 554            |
| Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar   | -3 219            | -1 314            |
| Årets avskrivningar  | -3 099            | -1 905            |
| Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)  | -                 | -                 |
| Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar   | -6 318            | -3 219            |
| <b>Bokfört värde</b>   | <b>10 236</b>     | <b>13 335</b>     |
| <b>Not 12 Maskiner, inventarier, installationer m.m.</b>   | <b>2012-12-31</b> | <b>2011-12-31</b> |
| Ingående anskaffningsvärde   | 154 626           | 152 295           |
| Årets anskaffningar  | 23 302            | 35 884            |
| Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)   | -18 274           | -33 553           |
| Utgående anskaffningsvärde   | 159 654           | 154 626           |
| Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar   | -93 202           | -110 256          |
| Årets avskrivningar  | -21 261           | -16 145           |
| Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)  | 15 685            | 33 199            |
| Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar   | -98 778           | -93 202           |
| <b>Bokfört värde</b>   | <b>60 876</b>     | <b>61 424</b>     |

|   | 2012-12-31     | 2011-12-31     |
|---|----------------|----------------|
| <b>Not 13 Pågående nyanläggningar</b>   |                |                |
| Ingående anskaffningsvärde  | 15 090         | 1 736          |
| Årets anskaffningar   | 1 896          | 35 540         |
| Årets färdigställda anläggningar  | -12 974        | -22 186        |
| Utgående anskaffningsvärde  | <b>4 012</b>   | <b>15 090</b>  |
| <b>Not 14 Beredskapstillgångar</b>  |                |                |
| Ingående anskaffningsvärde  | 0              | 4 914          |
| Årets uträningar (återförda anskaffningsvärden)   |                | -4 914         |
| Utgående anskaffningsvärde  | 0              | 0              |
| Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar  | 0              | -410           |
| Årets avskrivningar   | -              | 0              |
| Årets uträningar (återförda avskrivningar)  | -              | 410            |
| Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar  | 0              | 0              |
| <b>Bokfört värde</b>  | <b>0</b>       | <b>0</b>       |
| Alla beredskapstillgångar har överflyttats till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap i och med deras övertagande av Svenska Nationella Ambulansflyget från och med 2011. |                |                |
| <b>Not 15 Kundfordringar</b>  |                |                |
| <i>Kundfordringar</i>   |                |                |
| Fakturerade   | 201 765        | 170 898        |
| Aviserade   | 2 847          | 5 943          |
| <i>Avgår</i>  |                |                |
| Uppbördsfordringar, avgifter  | -37 377        | -41 770        |
| Osäkra kundfordringar   | -16 238        | -24 792        |
|   | <b>150 997</b> | <b>110 279</b> |
| Årets kostnad för befarade kundförluster uppgår till -530 tkr (10 558 tkr) och årets kostnad för konstaterade kundförluster uppgår till 1 837 tkr (1 474 tkr) .                 |                |                |
| <b>Not 16 Fordringar hos andra myndigheter</b>  |                |                |
| Kundfordringar hos andra myndigheter  | 6 384          | 15 904         |
| Fordran ingående mervärdesskatt   | 58 131         | 87 473         |
|   | <b>64 515</b>  | <b>103 377</b> |
| <b>Not 17 Övriga fordringar</b>   |                |                |
| Uppbördsfordringar  |                |                |
| Uppbördsfordringar, avgifter  | 37 377         | 41 770         |
| Osäkra uppbördsfordringar, avgifter   | -13 878        | -5 855         |
| Uppbördsfordringar, trängselskatter   | 192 389        | 64 416         |
| Osäkra uppbördsfordringar, trängselskatter  | -100 921       | -              |
| Uppbördsfordringar, fordonskatter   | 300 259        | -              |
| Osäkra uppbördsfordringar, fordonskatter  | -245 806       | -              |
| Eurocontrol, fakturerade avgifter   | 25 177         | 21 367         |
| Eurocontrol, avräkning  | 2 881          | 21 973         |
| Övrigt  | 4 383          | 3 163          |
|   | <b>201 861</b> | <b>146 834</b> |

Eurocontrol, avräkning avser undertäckning 2007-2012. Regleras genom avgiftssättning.

| <b>Not 18 Periodavgränsningsposter</b>                                       | <b>2012-12-31</b> | <b>2011-12-31</b> |
|--|-------------------|-------------------|
| <i>Förutbetalda kostnader</i>  |                   |                   |
| Meeteringavtal Unisys  | 43 159            | 58 168            |
| Medlemsavgifter  | 32 592            | 30 198            |
| Hyror  | 15 630            | 18 060            |
| Övrigt   | 38 721            | 21 998            |
|  | <b>130 102</b>    | <b>128 424</b>    |
| <i>Upplupna bidragsintäkter</i>  |                   |                   |
| Övriga myndigheter   | -                 | 400               |
|  | <b>0</b>          | <b>400</b>        |
| <i>Upplupna övriga intäkter</i>  |                   |                   |
| Trängselskatt  | 54 026            | 75 186            |
| Eurocontrol  | 19 448            | 17 388            |
| Övrigt   | 9 383             | 12 767            |
|  | <b>82 857</b>     | <b>105 341</b>    |
| Summa periodavgränsningsposter   | <b>212 959</b>    | <b>234 165</b>    |
| <br>   |                   |                   |
| <b>Not 19 Avräkning med statsverket</b>                                      | <b>2012-12-31</b> | <b>2011-12-31</b> |
| <i>Uppbörd</i>   |                   |                   |
| Ingående balans  | 44 797            | 64 955            |
| Övergångseffekt ändrad redovisning uppbördsmedel                             | 20                | -                 |
| Redovisat mot inkomsttitel   | -14 232 854       | -14 264 283       |
| Uppbördsmedel som betalats till icke räntebärande flöde                      | 14 229 280        | 14 244 125        |
| Medel från räntekonto som tillförts inkomsttitel                             | 0                 | 0                 |
| Fordringar avseende Uppbörd  | 41 243            | 44 797            |
| <i>Anslag i icke räntebärande flöde</i>                                      |                   |                   |
| Ingående balans  | 0                 | 0                 |
| Redovisat mot anslag   | 20 000            | 0                 |
| Medel hänförliga till transfereringar mm som betalats från icke räntebärande | -20 000           | 0                 |
| Fordringar/Skulder avseende anslag i icke räntebärande flöde                 | 0                 | 0                 |
| <i>Anslag i räntebärande flöde</i>   |                   |                   |
| Ingående balans  | -323 788          | -27 525           |
| Redovisat mot anslag   | 1 986 720         | 2 027 397         |
| Anslagsmedel som tillförts räntekonto  | -2 174 973        | -2 323 660        |
| Återbetalning av anslagsmedel  | 140 309           | -                 |
| Skulder avseende anslag i räntebärande flöde                                 | -371 732          | -323 788          |
| <i>Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag</i> |                   |                   |
| Ingående balans  | 6 749             | 6 899             |
| Redovisat mot anslag under året enligt undantagsregeln                       | -2 250            | -150              |
| Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag        | 4 499             | 6 749             |
| <i>Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto i Riksbanken</i>        |                   |                   |
| Ingående balans  | 1 302             | 55 593            |
| Inbetalningar i icke räntebärande flöde                                      | 15 863 589        | 16 438 939        |
| Utbetalningar i icke räntebärande flöde                                      | -1 680 586        | -2 249 105        |
| Betalningar hänförliga till anslag och inkomsttitlar                         | -14 209 280       | -14 244 125       |
| Saldo  | -24 976           | 1 302             |
| <i>Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto i Riksbanken</i>        | -24 976           | 1 302             |
| <b>Saldo avräkning med statsverket</b>                                       | <b>-350 966</b>   | <b>-270 941</b>   |

| <b>Not 20 Balanserad kapitalförändring</b>    | <b>2012-12-31</b> | <b>2011-12-31</b> |
|---|-------------------|-------------------|
| Akkumulerade överskott undervägsavgifter      | 91 899            | 70 941            |
| Akkumulerade underskott GAS                   | -13 750           | -984              |
| Akkumulerade överskott i uppdragsverksamheten | 110 166           | 124 321           |
| Periodiserade skatter                         | 139 601           | -                 |
|   | <b>327 916</b>    | <b>194 278</b>    |

Under 2012 ändrades regelverket avseende redovisning mot inkomstillar. Denna förändring innebar en övergångseffekt i balanserad kapitalförändring på 20 tkr.

| <b>Not 21 Kapitalförändring enligt resultaträkningen</b> | <b>2012-12-31</b> | <b>2011-12-31</b> |
|--|-------------------|-------------------|
| Överskott undervägsavgifter                              | 22 367            | 20 958            |
| Underskott GAS   | -489              | -12 766           |
| Underskott i uppdragsverksamheten                        | -27 239           | -14 155           |
| Periodiserade skatter                                    | 60 346            | 139 601           |
| Periodiserade avgifter som ej disponeras av myndigheten  | -                 | 5 822             |
| Befarade kundförluster i uppdragsverksamheten            | -                 | -5 842            |
|  | <b>54 985</b>     | <b>133 618</b>    |

| <b>Not 22 Fonder</b> | <b>2012-12-31</b> | <b>2011-12-31</b> |
|----------------------|-------------------|-------------------|
| Bilskrotningsfonden: |                   |                   |
| Ingående balans      | 0                 | 405               |
| Årets förändring     | -                 | -53               |
| Avslut av fonden     | -                 | -352              |
| Utgående balans      | <b>0</b>          | <b>0</b>          |

Föregående års förändring specificeras i not 5 Avsättning till upplösning av fonder för transfereringsändamål. Fonden avslutades 2011.

| <b>Not 23 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser</b> | <b>2012-12-31</b> | <b>2011-12-31</b> |
|---|-------------------|-------------------|
| Ingående avsättning   | 1 650             | 2 068             |
| Årets pensionskostnad   | 2 453             | 1 320             |
| Årets pensionsutbetalningar   | -1 440            | -1 738            |
| Utgående avsättning   | <b>2 663</b>      | <b>1 650</b>      |

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

| <b>Not 24 Övriga avsättningar</b> | <b>2012-12-31</b> | <b>2011-12-31</b> |
|-----------------------------------|-------------------|-------------------|
| Ingående avsättning               | 5 236             | 1 334             |
| Årets avsättning                  | -5 757            | 5 738             |
| Årets nyttjade medel              | 1 584             | -1 836            |
| Utgående avsättning               | <b>1 063</b>      | <b>5 236</b>      |

Avser avsättningar till följd av omstruktureringar.

| <b>Not 25 Lån i Riksgälden</b> | <b>2012-12-31</b> | <b>2011-12-31</b> |
|--------------------------------|-------------------|-------------------|
| Ingående balans                | 206 805           | 159 897           |
| Under året upplågna lån        | 94 834            | 115 483           |
| Årets amorteringar             | -87 226           | -68 575           |
|                                | <b>214 413</b>    | <b>206 805</b>    |
| Beviljad låneram               | 300 000           | 300 000           |

|  |                   |                   |
|--|-------------------|-------------------|
| <b>Not 26 Räntekontokredit i Riksgälden</b>                          | <b>2012-12-31</b> | <b>2011-12-31</b> |
| Beviljad kreditram   | 100 000           | 500 000           |
| Räntekontokredit i Riksgälden har ej nyttjats under 2012.            | -                 | 210 397           |
| <b>Not 27 Övriga krediter i Riksgälden</b>                           | <b>2012-12-31</b> | <b>2011-12-31</b> |
| Beviljad kreditram   | 450 000           | 278 000           |
| Övriga krediter i Riksgälden uppgår till 321 239 tkr per 2012-12-31. |                   |                   |
| <b>Not 28 Periodavgränsningsposter</b>                               | <b>2012-12-31</b> | <b>2011-12-31</b> |
| <i>Upplupna kostnader</i>  |                   |                   |
| Upplupna löneskulder inkl. sociala avgifter                          | 3 692             | 4 770             |
| Upplupna semesterlöner inkl. sociala avgifter                        | 78 227            | 65 863            |
| Avsatta trygghetsmedel   | 9 829             | 8 041             |
| Övriga upplupna kostnader  | 55 748            | 90 186            |
|  | 147 496           | 168 859           |
| <i>Oförbrukade bidrag</i>  |                   |                   |
| Myndigheten för samhällsskydd och beredskap                          | 3 990             | -                 |
| Luftfartsverket  | -                 | 103               |
| Jordbruksverket  | 3 000             | -                 |
| Övriga myndigheter   | 75                | 1 970             |
|  | 7 065             | 2 073             |
| Förutbetalda intäkter  |                   |                   |
| Övriga förutbetalda intäkter   | -                 | 8 597             |
|  | 0                 | 8 597             |
| Summa periodavgränsningsposter                                       | <b>154 561</b>    | <b>179 529</b>    |
| Oförbrukade bidrag planeras att användas under 2013.                 |                   |                   |
| <b>Not 29 Finansieringsanalys, kostnader</b>                         | <b>2012</b>       | <b>2011</b>       |
| Kostnader enligt resultaträkningen                                   | -2 278 814        | -2 267 812        |
| Justering:   |                   |                   |
| Årets förändringar av avsättningar                                   | -3 161            | 3 485             |
| Realisationsförluster  | 8 748             | 581               |
| Årets avskrivningskostnader  | 77 808            | 63 368            |
|  | <b>-2 195 419</b> | <b>-2 200 378</b> |
| <b>Not 30 Finansieringsanalys, intäkter</b>                          | <b>2012</b>       | <b>2011</b>       |
| Summa medel som tillförts för finansiering av drift                  | 2 273 942         | 2 274 615         |
| Justering:   |                   |                   |
| Bidrag LfV för täckning av avskrivningskostnader                     | -103              | -179              |
| Reavinst vid försäljning av anläggningstillgångar                    | -74               | -181              |
|  | <b>2 273 765</b>  | <b>2 274 255</b>  |
| <b>Not 31 Kortfristiga fordringar, finansieringsanalys</b>           | <b>2012</b>       | <b>2011</b>       |
| Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB   | 594 655           | 619 409           |
| Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB   | -630 332          | -594 655          |
| Justering årets förändring:  |                   |                   |
| Periodiseringar uppbörd  | 60 366            | 139 581           |
| Befarade kundförluster GAS   | -4 041            | 5 268             |
| Förändring under året  | <b>20 648</b>     | <b>169 603</b>    |

| <b>Not 32 Kortfristiga skulder, finansieringsanalys</b>            | <b>2012</b>    | <b>2011</b>    |
|--|----------------|----------------|
| Skulder mm och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB | -870 488       | -854 265       |
| Skulder mm och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB | 1 135 426      | 870 488        |
| Justering årets förändring:  |                |                |
| Lån i Riksgälden   | -7 608         | -46 908        |
| Räntekredit i Riksgälden,  | 0              | 146 648        |
| Övriga krediter i Riksgälden                                       | -192 846       | -105 580       |
| Upplupna kostnader GAS, transfereringar                            | 20 738         | -50 610        |
| Oförbrukade bidrag avseende investeringar                          | 103            | 4 684          |
|  | <b>85 324</b>  | <b>-35 542</b> |
| <br>   |                |                |
| <b>Not 33 Kortfristiga fordringar och skulder, transfereringar</b> | <b>2012</b>    | <b>2011</b>    |
| Årets förändring:  |                |                |
| Osäkra kundfordringar, GAS   | 4 041          | -5 268         |
|  | <b>4 041</b>   | <b>-5 268</b>  |
| Årets förändring:  |                |                |
| Upplupna kostnader GAS, transfereringar                            | -20 738        | 50 610         |
|  | <b>-20 738</b> | <b>50 610</b>  |
| <br>   |                |                |
| Förändring av kortfristiga fordringar och skulder                  | <b>-16 697</b> | <b>45 342</b>  |

### **13.10 Underskrift**

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

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

Carola Gunnarsson  
*Ordförande*

Rolf Annerberg

Svante Axelsson

Pia Kinhult

Jan-Eric Nilsson

Eva Karin Olin Hempel  
*Vice ordförande*

Staffan Widlert  
*Generaldirektör*

Norrköping den 14 februari 2013





