

ÅRSREDOVISNING 2025



Transportstyrelsen

Årsredovisningen finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats
transportstyrelsen.se

TSG 2026-46

Februari 2026

Innehåll

1	GENERALDIREKTÖREN HAR ORDET	6
2	OM TRANSPORTSTYRELSEN	9
2.1	Transportstyrelsens uppdrag	9
2.2	Sveriges transportpolitiska mål.....	10
3	RESULTATREDOVISNING.....	12
3.1	Inledning	12
3.1.1	Resultatredovisningens innehåll.....	12
3.1.2	Ekonomisk översikt.....	13
3.1.3	Tre prioriterade områden inom myndigheten	17
3.2	Regelgivning	17
3.2.1	Trafikslagsövergripande	21
3.2.2	Luftfart	24
3.2.3	Sjöfart	25
3.2.4	Spårtrafik	27
3.2.5	Vägtrafik	27
3.3	Tillståndsprövning	30
3.3.1	Trafikslagsövergripande	32
3.3.2	Luftfart	33
3.3.3	Sjöfart	36
3.3.4	Spårtrafik	37
3.3.5	Vägtrafik	38
3.4	Tillsyn.....	45
3.4.1	Trafikslagsövergripande	48
3.4.2	Luftfart	50
3.4.3	Sjöfart	51
3.4.4	Spårtrafik	51
3.4.5	Vägtrafik	52
3.5	Registerhållning	55
3.5.1	Trafikslagsövergripande	57
3.5.2	Luftfart	57
3.5.3	Sjöfart	58
3.5.4	Spårtrafik	58
3.5.5	Vägtrafik	59
3.6	Service och bemötande	64
3.6.1	Service i digitala kanaler	67
3.6.2	Service i icke-digitala kanaler	68
3.6.3	Kund- och intressentundersökningar.....	69
3.7	Bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse	70
3.7.1	Tillgänglighet	71
3.7.2	Säkerhet	73
3.7.3	Miljö och hälsa.....	84

3.8	Redovisning av avgiftsbelagd verksamhet	88
3.8.1	Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna disponeras	89
3.8.2	Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna ej disponeras.....	90
3.8.3	Övrig återrapportering av avgiftsbelagd verksamhet	93
3.9	Uppföljning av investeringsbudget.....	95
3.10	Medarbetare och kompetens	97
3.10.1	Attrahera och rekrytera.....	97
3.10.2	Utveckla och behålla	98
3.10.3	Avveckla	99
3.10.4	Personallån mellan myndigheter	99
3.10.5	Anställda och personalomsättning	100
3.10.6	Sjukfrånvaro	102
3.11	Övrig återrapportering.....	103
3.11.1	Transportstyrelsens totalförsvarsarbete – redovisning av medel för civilt försvar.....	103
3.11.2	Elektronisk hantering av beställningar av varor och tjänster..	104
3.11.3	Sammanställning av regeringsuppdrag.....	105
4	FINANSIELL REDOVISNING.....	108
4.1	Resultaträkning	109
4.2	Balansräkning	110
4.3	Anslagsredovisning.....	112
4.3.1	Villkor för anslag	113
4.4	Redovisning mot inkomstitel	113
4.5	Finansieringsanalys	114
4.6	Sammanställning av väsentliga uppgifter	116
4.7	Tilläggsuppgifter och noter	117
4.7.1	Redovisningsprinciper	117
4.7.2	Redovisningsprinciper i uppbördsverksamheten	117
4.7.3	Värdering av ansvarsförbindelser.....	117
4.7.4	Värderingsprinciper	117
4.7.5	Styrelsen.....	119
4.7.6	Ledande befattningshavare	119
4.7.7	Noter	119
5	INTERN STYRNING OCH KONTROLL	132
6	UNDERSKRIFTER	137



Generaldirektören har ordet

1 Generaldirektören har ordet



Året som gått har i hög utsträckning präglats av stora ansträngningar för att komma i balans efter den ekonomiska situation som uppstod i myndigheten 2024. Myndigheten har haft svårt att snabbt lösa behovet av kompetens, särskilt avseende nyckelkompetenser. Under 2025 lyckades vi inte rekrytera medarbetare i den takt som var önskvärd, vilket ledde till att delar av vår verksamhet fick stå tillbaka.

Återkommande förändringar i myndighetens ekonomiska förutsättningar innebär

planeringsutmaningar. Under 2025 ledde detta till att vi inte fullt ut kunde omsätta tilldelade medel. Trots detta har vi levererat tillfredsställande resultat inom flera områden. Brister finns främst inom tillsynsarbetet.

En fortsatt oro i omvärlden påverkar Transportstyrelsens internationella arbete. Tillsammans med ett antal länder i Östersjöregionen bidrog vi till att den civila luftfartsorganisationen ICAO:s generalförsamling antog en resolution som fördömer Rysslands radiofrekvensstörningar i Östersjöregionen, vilket är en framgång för Sverige. Även frågan om åtgärder för att hantera den så kallade ryska skuggflottan har behandlats vid flera internationella möten, bland annat inom den internationella sjöfartsorganisationen IMO. Omvärldsläget ställer också stora krav på myndighetens deltagande i Beredskapssektor Transporter och uppbyggnaden av den civila försvarsförmågan.

Genom vår tillsyn av landets fyra största infrastrukturhållare bidrog vi till att öka kunskapen om brister och förbättringsbehov. Beredskap för att hantera ogynnsamma väderförhållanden för att minska risken för störningar i tågtrafiken har stor påverkan på robustheten i transportsystemet.

Transportstyrelsen har under en längre tid arbetat med att modernisera och förtydliga de medicinska föreskrifterna på körkortsområdet. Sverige har haft långtgående krav vad gäller alkohol och körkortsinnehav och reglerna anpassas nu till den kravnivå som EU:s medlemsstater har kommit överens om. Regler om körkortsinnehav kopplat till trafikmedicinska krav har debatterats intensivt i media och sociala medier under året.

Transportstyrelsen har en viktig roll i det brottsförebyggande arbetet, eftersom transporter pekats ut som en av nyckelfunktionerna i den kriminella infrastrukturen. Hotbilden mot hamnar är en del som betonas, och även yrkestrafiken på väg pekas ut som attraktiv för kriminella. Särskilt fokus under året låg därför på att bistå Polismyndigheten och Tullverket med underlag inför särskilda satsningar.

Inom utvecklingsverksamheten har ett prioriterat område varit att utveckla ett nytt vägtrafikregister. Ett riskområde som tidigt identifierades var informationsförsörjningen till myndigheter, företag och andra organisationer. Under året togs stora delar av informationsförsörjningen till Polismyndigheten och Skatteverket i produktion. Det var ett viktigt steg som minskar riskerna avseende informationsförsörjningen till externa intressenter.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Astrid Zylf', followed by a long horizontal flourish.



Om Transportstyrelsen

2 Om Transportstyrelsen

Transportstyrelsens huvuduppgifter och ansvar är enligt myndighetens instruktion regelgivning, tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning inom transportområdet. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt, konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem. Tillsammans med andra aktörer i samhället ska Transportstyrelsen verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

2.1 Transportstyrelsens uppdrag

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

2.2 Sveriges transportpolitiska mål

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

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

Hänsynsmålet för säkerhet, miljö och ökad hälsa innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

3

Resultatredovisning



3 Resultatredovisning

3.1 Inledning

3.1.1 Resultatredovisningens innehåll

Strukturen i resultatredovisning följer verksamhetskategorierna som angetts i regleringsbrevet:

- regelgivning
- tillståndsprövning
- tillsyn
- registerhållning.

För respektive kategori redovisas kostnader och insatser uppdelat på trafikslagen luftfart, sjöfart, spårtrafik och vägtrafik. För ärendeslag med 5 000 ärenden eller fler per år redovisas antal, totalkostnader och styckkostnader, med samma uppdelning.

Utöver de fyra verksamhetskategorierna redovisas insatser som gäller

- service och bemötande.

För dessa fem områden har Transportstyrelsen gjort en samlad bedömning av verksamhetens resultat. Bedömningen är en sammanvägning av olika resultatindikatorer och övriga relevanta underlag som myndigheten stödjer sig på. Transportstyrelsen bedriver ett löpande arbete för att på en myndighetsövergripande nivå systematiskt analysera tillståndet i verksamheten och prioritera arbetet. Analyserna baseras på uppföljning i fyra dimensioner. Dimensionerna beaktar intern styrning, arbetet inför kommande krav eller behov, hur myndigheten lever upp till krav som regelverk ställer på verksamheten samt bidrag till förverkligande av de transportpolitiska målen. Detta arbete har varit ett viktigt underlag för resultatredovisningen, både för den samlade bedömningen och för analyserna generellt.

Bedömningarna i resultatredovisningen görs utifrån följande fyra nivåer:

Gott resultat: Verksamheten uppnår ett gott resultat där myndigheten ser en klar förbättring, eller generellt håller en god nivå. Myndigheten ser endast ett fåtal behov av förbättringar, och strävar efter att bibehålla ett gott resultat.

Tillfredsställande resultat: Verksamheten fungerar på ett tillfredsställande sätt, men det finns utrymme för förbättringar.

Delvis inte tillfredsställande resultat: Det finns avvikelser och verksamheten fungerar i viss utsträckning inte på ett tillfredsställande sätt.

Inte tillfredsställande: Verksamheten har betydande avvikelser och fungerar inte på ett tillfredsställande sätt.

Jämfört med årsredovisningen 2024 har nivån delvis inte tillfredsställande tillkommit och definitionerna av alla nivåer har justerats.

Utöver de fem områdena redovisas följande i separata kapitel:

- bidrag till transportpolitiska mål uppdelat på tillgänglighet, säkerhet respektive miljö och hälsa
- avgiftsbelagd verksamhet
- uppföljning av investeringsbudget
- insatser och uppgifter om medarbetare och kompetens
- återrapporteringskrav och regeringsuppdrag som inte kan placeras under övriga rubriker.

Av tabellen nedan framgår var särskilda återrapporteringskrav i regleringsbrevet samt regeringsuppdrag som ska ingå i årsredovisningen redovisas. Årlig redovisning enligt Transportstyrelsens instruktion som ingår i årsredovisningen finns även med i tabellen.

	Redovisas i avsnitt	Sida
Återrapporteringskrav i regleringsbrev 2025		
Elektronisk hantering av beställningar av varor och tjänster	3.11.2 Elektronisk hantering av beställningar av varor och tjänster	104
Regeringsuppdrag		
Personallån mellan myndigheter	3.10.4 Personallån mellan myndigheter	99
Transportstyrelsens totalförsvarsarbete	3.11.1 Transportstyrelsens totalförsvarsarbete	103
Instruktion för Transportstyrelsen		
Åtgärder för att bidra till ett klimateffektivt transportsystem (§ 11.1.)	3.7.3 Bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse – Miljö och hälsa	84
	3.2.2 Regelgivning luftfart - Sverige bidrog till skärpta krav för nya flygplanstyper på koldioxidutsläpp och buller	24
	3.2.3 Regelgivning sjöfart – Styrmedel för minskade växthusgasutsläpp	26
	3.2.5 Regelgivning vägtrafik – Nya bestämmelser inom emissionsreglering	28
	3.5.5 Registerhållning vägtrafik – Clean Vehicles Directive (CVD)	63

3.1.2 Ekonomisk översikt

Kostnaderna för Transportstyrelsens huvudsakliga uppgifter belastar förvaltningsanslaget (1:12 Transportstyrelsen) som är uppdelat i de två

anslagsposterna verksamhet som finansieras med avgifter respektive verksamhet som inte finansieras med avgifter.

Tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning ska som huvudregel finansieras med avgifter som tas ut av brukarna, medan regelgivning ska finansieras med skattemedel. Merparten av avgifterna har krav på full kostnadstäckning, vilket betyder att avgiftsintäkter och kostnader mot anslagsposten ska vara i balans över tid. En ökning av kostnaderna som belastar anslagsposten verksamhet som finansieras med avgifter innebär att Transportstyrelsen även behöver öka avgiftsuttaget. Detta antingen genom nya eller höjda avgifter eller genom ökade volymer, för att balans ska uppnås över tid.

Nedan redovisas en ekonomisk översikt över intäkter, kostnader och årsarbetskrafter för Transportstyrelsens huvuduppgifter, tillika verksamhetskategorier enligt regleringsbrevet. En kortfattad analys av väsentliga förändringar mellan 2024 och 2025 redogörs för i texten under tabell 1.

Tabell 1. Ekonomisk översikt, fördelning av intäkter och kostnader (tusen kronor) samt årsarbetskrafter per verksamhetskategori

	2023	2024	2025
Regelgivning			
Intäkter:			
anslag för verksamhet som finansieras med avgifter	0	0	0
anslag för verksamhet som inte finansieras med avgifter	349 607	353 270	377 189
anslag för civilt försvar	4 664	5 030	6 084
övriga intäkter	8 590	9 689	12 543
Summa intäkter	362 860	367 988	395 816
Kostnader	373 097	378 509	405 007
Årsarbetskrafter	353	345	331
Tillståndsprövning			
Intäkter:			
anslag för verksamhet som finansieras med avgifter	456 729	517 608	543 199
anslag för verksamhet som inte finansieras med avgifter	173 575	177 057	190 657
anslag för civilt försvar	8 795	9 525	11 346
övriga intäkter	58 075	7 958	8 778
Summa intäkter	697 174	712 148	753 980
Kostnader	697 983	712 622	754 957
Årsarbetskrafter	578	550	544

	2023	2024	2025
Tillsyn			
Intäkter:			
anslag för verksamhet som finansieras med avgifter	334 741	358 908	369 277
anslag för verksamhet som inte finansieras med avgifter	86 319	96 410	102 780
anslag för civilt försvar	8 766	9 347	10 674
övriga intäkter	279 718	247 398	239 202
Summa intäkter	709 544	712 064	721 933
Kostnader	696 494	699 980	711 536
Årsarbetskrafter	375	386	360
Registerhållning			
Intäkter:			
anslag för verksamhet som finansieras med avgifter	874 315	815 639	793 850
anslag för verksamhet som inte finansieras med avgifter	210 687	197 971	184 840
anslag för trängselskatt i Stockholm	60 279	68 785	58 694
anslag för trängselskatt i Göteborg	93 790	106 807	91 577
anslag för civilt försvar	17 844	18 525	19 701
övriga intäkter	165 120	175 029	188 139
Summa intäkter	1 422 035	1 382 757	1 336 802
Kostnader	1 416 113	1 385 923	1 310 798
Årsarbetskrafter	746	770	745
Totalt alla verksamhetskategorier			
Intäkter:			
anslag för verksamhet som finansieras med avgifter	1 665 785	1 692 156	1 706 325
anslag för verksamhet som inte finansieras med avgifter	820 189	824 708	855 467
anslag för trängselskatt i Stockholm	60 279	68 785	58 694
anslag för trängselskatt i Göteborg	93 790	106 807	91 577
anslag för civilt försvar	40 068	42 427	47 805
övriga intäkter	511 503	440 074	448 662
Summa intäkter	3 191 613	3 174 957	3 208 530
Kostnader	3 183 687	3 177 034	3 182 298
Årsarbetskrafter	2 052	2 105	2 053

De totala kostnaderna var i stort sett oförändrade och ökade med 0,2 procent eller cirka 5 miljoner kronor. Trots flera stora avtalsrelaterade kostnadsökningar, har kostnadsnivån på totalnivå varit relativt jämn de senaste tre åren.

Det ansträngda ekonomiska läget lättade under 2025 och året präglades i stor utsträckning av att Transportstyrelsen skulle komma i balans efter de besparingsåtgärder som behövde vidtas 2024. Kompetensförsörjning har

varit utmanande. Det anställningsstopp och omställningsarbete som genomfördes under 2024 påverkade kompetensförsörjningen i varierande utsträckning inom olika delar av verksamheten. Myndigheten har inte kunnat ersättningsrekrytera i den takt och omfattning som hade behövts, vilket ledde till en ansträngd arbetssituation och en negativ påverkan på flera delar av verksamheten även 2025. Transportstyrelsen förbrukade inte tillgängliga medel på avgiftsanslaget och skatteanslaget och överför anslagssparande på 3 procent på båda anslagsposterna till 2026.

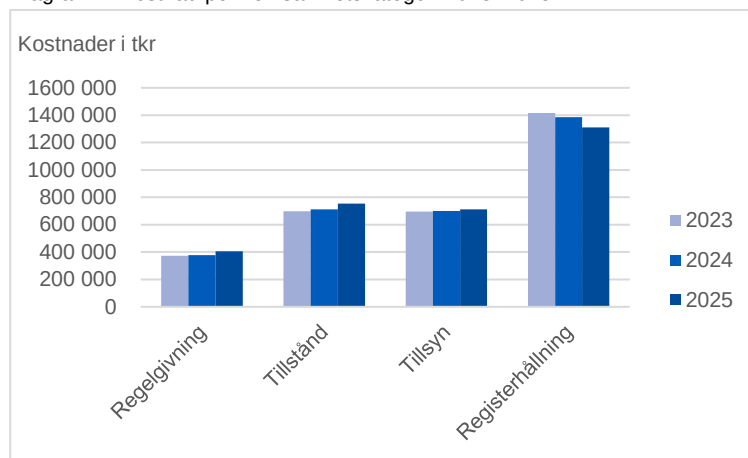
Inom registerhållning har kostnaderna fortsatt minska och de var 5 procent lägre 2025 jämfört med 2024. Kostnaden minskade bland annat till följd av de insatser som gjorts för att öka förmågan för automatisk läsning av nummerskyltar inom intag av trängselskatt och infrastrukturavgift. Minskningen berodde också på att kostnaden för it-lösningar var lägre. Samtidigt ökade kostnaden för registreringsskyltar till följd av ett interimsavtal.

Inom regelgivning ökade kostnaderna 7 procent. Resekostnaderna återgick till ungefär samma nivå som 2023 och konsultkostnader ökade.

Kostnaden för tillståndsprövning ökade 6 procent. De främsta orsakerna var att kostnaden för personal, porto och råkort ökade. Totalt för samtliga verksamhetskategorier ökade emellertid portokostnaderna i mindre utsträckning än tidigare på grund av lägre volymer. Den totala ökningen förklaras av den tillkommande kostnaden för digitalt porto som uppgick till ungefär 6 miljoner kronor.

För tillsyn var den totala kostnaden 2 procent högre. Kostnaden för undervägsverksamheten (en route) återgick till ungefär samma nivå som 2023, bland annat på grund av att medlemsavgiften till Eurocontrol temporärt var lägre under 2024. Konsulttjänster och inköp av varor ökade. Samtidigt var personalkostnaden lägre och räntekostnaderna för det gemensamma avgiftsutjämnningssystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS) minskade med 31 miljoner kronor.

Diagram 1. Kostnad per verksamhetskategori 2023–2025



Kommentarer om kostnadsutvecklingen för respektive verksamhetskategori finns i avsnitten 3.2–3.5.

3.1.3 Tre prioriterade områden inom myndigheten

Transportstyrelsen har pekat ut tre prioriterade områden och arbetet har pågått under flera år och påverkar alla delar av myndigheten. Bland annat innebär det att kompetens och medel styrs till de tre områdena.

Utveckla ett nytt vägtrafikregister: Se redovisning under 3.5.5 Registerhållning Vägtrafik.

Säkra framtida it-drift: Det externa avtalet för it-drift löpte ut under 2024. All it-infrastruktur togs då över av Transportstyrelsen och it-driften planeras och utförs av i huvudsak medarbetare inom Transportstyrelsen. Under 2025 handlade det främst om att slutföra avvecklingen av de externa leveranserna.

Genomföra fortsatta it-säkerhetsåtgärder: Baserat på behov av och krav på informationssäkerhets- och säkerhetsskyddsåtgärder, arbetar Transportstyrelsen med att genomföra fortsatta åtgärder. Ett förändrat omvärldsläge och en ökad hotbild medför en del omprioriteringar och i vissa fall även ett snabbare genomförande.

3.2 Regelgivning

Inom ramen för regelgivning ingår internationellt och nationellt regelarbete, övriga internationella uppdrag samt att bistå regeringen. Det kan handla om att biträda regeringen med beredning av ärenden i internationella samarbeten såväl som att genomföra regeringsuppdrag med förslag på regeländringar.

Transportstyrelsens regler ska vara ändamålsenliga och begripliga. De ska utfärdas i rätt tid samt vara kostnadseffektiva och enkla för medborgare

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

Myndighetens arbete i internationella forum ska vara väletablerat och bidra till ett genomslag för svenska ståndpunkter. I det internationella arbetet ska myndigheten inom alla trafikslag arbeta aktivt för att göra det möjligt att ta tillvara potentialen i ny teknik.

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

Samlad analys och bedömning

Transportstyrelsen bedömer att årets resultat inom regelgivning som helhet var delvis inte tillfredsställande.

Sammantaget når regelgivningen inte upp till myndighetens målbild om tidsenliga regler som möjliggör samhällets utveckling. Myndigheten har en fortsatt regelskuld där föråldrade och svårbegripliga regler kan försvåra teknik- och samhällsutveckling. Föreskriftsarbeten har försenats och utrymmet att analysera effekter av införda regler är fortsatt begränsat. Den allra mest kritiska regelutvecklingen följer emellertid i stort planen och det totala antalet föreskrifter som gavs ut under 2025 är jämförbart med föregående år.

En stor del av de föreskrifter Transportstyrelsen ger ut har sin grund i de internationella reglerna. Myndigheten vill bidra till att regelverken blir funktionella, bidrar till hög säkerhet och får genomslag på övergripande miljömål. Det påverkar förutsättningarna för att Transportstyrelsens föreskrifter ska kunna utformas på ett ändamålsenligt sätt, när de internationella reglerna sedan ska införlivas nationellt. Transportstyrelsens internationella arbete kunde öka jämfört med 2024. Ambitionsnivån var dock lägre än önskvärt på flera områden och att upprätthålla Sveriges roll i det internationella samarbetet blir därför svårare.

Brist på tillgänglig personal och prioritering av andra arbeten var den främsta orsaken till att föreskriftsarbeten försenats. I en del föreskriftsarbeten berodde dock förseningen på yttre faktorer, till exempel att regeringens arbete med överordnad reglering behövde inväntas. Dessutom prioriteras regeringsuppdrag före föreskriftsarbete. Anställningsstoppet och omställningsarbetet som genomfördes under 2024 påverkade myndighetens förmåga inom flera delar av regelgivningen också under 2025, även om viss återhämtning skedde. Det saknas fortsatt specialistkompetens på flera områden.

Transportstyrelsens arbete för att på en myndighetsövergripande nivå systematiskt analysera verksamheten (se avsnitt 3.1.1) innefattar inom regelgivningen 35 verksamhetsområden. Analysen visar att 19 (54 procent) av områdena bedrev en verksamhet som bedömdes som tillfredsställande. Inom 14 (40 procent) av områdena bedömdes att verksamheten delvis inte fungerade på ett tillfredsställande sätt och inom 2 (6 procent) bedömdes att verksamheten hade mer omfattande avvikelser och inte fungerade tillfredsställande.

Nedan redovisas ett urval av de resultat som ligger till grund för den samlade bedömningen att resultatet för regelgivning delvis inte var tillfredsställande. För vissa punkter finns utförligare redovisning under respektive trafikslag eller under trafikslagsövergripande.

Gott resultat:

- Transportstyrelsen följde upp effekterna av ändrade krav för körkortsinnehav vid diabetes. Uppföljningen visade att dispensärenden för högre körkortsbehörigheter upphört och att behovet av medicinska bevakningsvillkor minskat, vilket tyder på tydligare och mer ändamålsenliga regler.
- Mot bakgrund av det nationella handlingsprogrammet för arbete med psykisk hälsa och suicidprevention, tog Transportstyrelsen fram ändringsföreskrifter för byggregler. Nya krav angående suicidskydd på broar och utformning av trafiksäkra gång- och cykelbanor infördes.
- Transportstyrelsen arbetade fram ett förslag till en nationell trafikregleringsmodell för att möjliggöra en säker användning av automatiserade fordon i Sverige.
- Transportstyrelsen tog fram en prestationsplan för flygtrafiktjänster för perioden 2025–2029 och fick den godkänd av Europeiska kommissionen.
- Transportstyrelsen levererade under 2025 samtliga regeringsuppdrag som hade tilldelats myndigheten med rapporteringsdatum under året.

Tillfredsställande resultat:

- Transportstyrelsen beslutade om nya regler för AM-utbildningen så att elever får möjlighet att träna på två-, tre- och fyrhjuliga mopeder.
- Transportstyrelsen tog bort de medicinska kraven för körkortsinnehav vid adhd och autismspektrumtillstånd. Ändringen medför att enskilda med dessa diagnoser inte längre kommer att prövas på grund av sin diagnos eller behöva lämna in läkarintyg.

- Transportstyrelsen omarbetade på kort tid förslaget om att förtydliga kraven om alkohol i relation till körkort. Ändringar i regelverket beslutades och de svenska kraven anpassades till EU:s kravnivå.
- Transportstyrelsen beslutade om nya regler om bilbälte och särskild skyddsanordning för barn vid medicinska hinder. Reglerna gör det möjligt för fler att få undantag. Det kan minska isolering för dem som i dag ofta är begränsade till hemmet.
- De interna rutinerna kring överklaganden i sista instans avseende trafikreglering stärktes för att effektivisera processen och öka tydligheten externt.
- Genom en överenskommelse med Luftfartsverket skapades en robust struktur för framtidens hantering av obemannad lufttrafik.

Delvis inte tillfredsställande resultat:

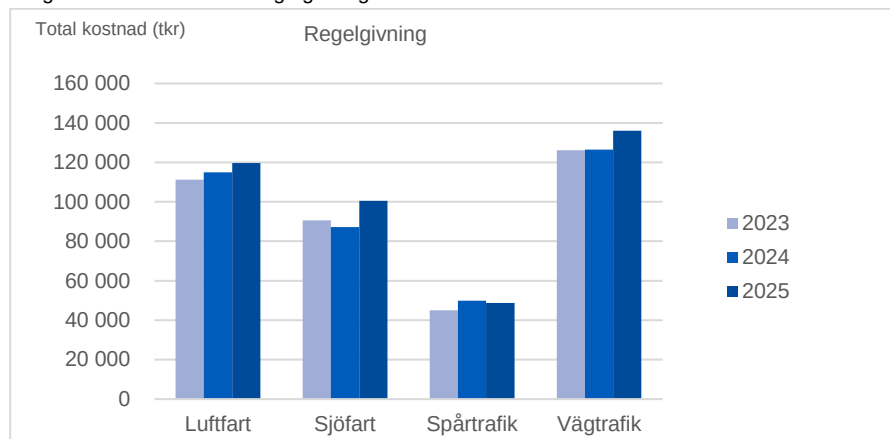
- Transportstyrelsen nådde inte målet som fastställdes i den interna regelutvecklingsplanen i början av 2025. Den allra mest kritiska regelutvecklingen följer i stort planen.
- Det internationella arbetet kunde utökas något och är närmare ett normalläge jämfört med föregående år.
- Transportstyrelsen har inte analyserat effekterna av införda regler i den utsträckning som skulle vara önskvärd för att säkerställa att dessa uppnår sitt syfte.
- Det kvarstår föråldrade och svårbegripliga regelverk som ännu inte uppdaterats. Det medför att vissa regler inte är tidsenliga och begränsar samhällets utveckling.
- Implementeringen av internationella regler till nationellt regelverk skedde inte i tillräcklig takt inom sjöfart, luftfart och spårtrafik.

Inte tillfredsställande resultat:

- Föreskriftsarbetet inom sjöfarten, särskilt inom skeppsbyggnad och arbetsmiljö, försenades.

3.2.1 Trafikslagsövergripande

Diagram 2. Kostnader för regelgivning 2023–2025



Kostnaderna för regelgivning uppgick 2025 till 405 miljoner kronor, vilket var 7 procent högre än föregående år. Regelgivning utgjorde 13 procent av den totala verksamhetskostnaden. Kostnadsutvecklingen redovisas under respektive trafikslag.

Arbetet med föreskrifter och allmänna råd

Transportstyrelsen hade vid utgången av 2025 regelansvar för 416 gällande grundförfattningar (föreskrifter). Under året gavs det ut 86 nya föreskrifter och 1 beslut om tillkännagivande i Transportstyrelsens författningssamling. Av dessa utgjorde 13 nya grundförfattningar och 73 ändringsförfattningar.

Tabell 2. Antal föreskrifter som givits ut 2023–2025

	2023	2024	2025
Antal föreskrifter	71	88	87

Främst avses föreskrifter i Transportstyrelsens egen författningssamling (TSFS), men statistiken kan även innefatta föreskrifter i författningssamlingarna JvSFS, LFS, SJÖFS, VVFS och TSVFS som myndigheten har bemyndigande för. Siffrorna inkluderar fristående allmänna råd och tillkännagivanden som publicerats i TSFS.

Av antalet utgivna föreskrifter framgår inte vilken arbetsinsats som lagts ner eller hur effektivt arbetet utförts. En utgiven föreskrift kan innebära allt från en enkel justering, till en helt ny och omfattande reglering. Att ta fram en ny grundföreskrift tar vanligtvis mycket längre tid än att göra en ändring i en befintlig, men även inom dessa kategorier finns det stora variationer när det gäller vilken arbetsinsats som krävs. Som mått på resultatet bör därför siffrorna som redovisas tolkas med försiktighet.

I januari fastställdes Transportstyrelsens gemensamma regelutvecklingsplan för året. I regelutvecklingsplanen ingick de föreskriftsarbeten som bedömdes vara prioriterade att besluta om under året, utifrån vad som var känt vid fastställande av planen. Det övergripande målet var att 75 procent av de påbörjade föreskriftsarbetena skulle genomföras i tid enligt fastställd plan. Med genomföras avses att föreskrifterna beslutats att införas.

Uppföljningen av målet visar att cirka 28 procent av föreskriftsarbetena i planen genomfördes i tid.

Anledningen till att föreskriftsarbetena inte genomfördes enligt planen uppgavs i de flesta fallen vara resursbrist i någon form eller att andra arbeten var tvungna att prioriteras. I några fall angavs det även bero på yttre orsaker som Transportstyrelsen inte har möjlighet att påverka, såsom att arbete i Regeringskansliet behövde inväntas. I några fall lades också föreskriftsarbetena ner eftersom något behov av nya eller ändrade föreskrifter inte längre ansågs finnas.

Konsekvenserna av att föreskriftsarbetena inte genomfördes enligt planen, beskrevs i merparten av fallen som ringa till måttliga. I ett antal fall bedömdes det dock finnas risk för att mer allvarliga konsekvenser uppstår. Det kan exempelvis vara att Sverige inte uppfyller sina internationella åtaganden i tid eller att trafiksäkerheten påverkas negativt.

Bättre förutsättningar att föra Sveriges talan i det internationella arbetet

Det internationella arbetet kunde under 2025 utökas något och blev närmare ett normalläge jämfört med året innan. Till stor del sker det internationella arbetet genom fysiska möten och Transportstyrelsens närvaro är nödvändig för att upprätthålla de relationer som krävs för att inhämta nödvändig information. Närvaron bibehåller och utvecklar medarbetarnas expertis och ger bättre förutsättningar att få genomslag för Sveriges ståndpunkter. Transportstyrelsen

- deltog vid obligatoriska möten i olika kommittéer
- biträdde Regeringskansliet som sakkunnig i till exempel EU-förhandlingarna om den nya kapacitetsförordningen, som reglerar hur kapaciteten på järnvägsnätet ska tilldelas
- deltog i EU:s juridiska och språkliga granskning av det fjärde körkortsdirektivet och lämnade synpunkter på den svenska översättningen
- gav stöd till Regeringskansliet inför rådsmöten om en ny inriktning om mer resurseffektiv konstruktion och hantering av fordon under hela livscykeln. Inriktningen innehåller kriterier för vad som utgör ett uttjänt fordon samt undantag för fordon med kulturellt värde. Förändringen kommer att påverka Transportstyrelsens typgodkännande- och registreringsverksamhet
- gav stöd till Regeringskansliet med underlag, support vid möten i rådsarbetsgruppen och remissvar när det gällde EU:s revidering av besiktningsregler. Förslagen syftar till ökad trafiksäkerhet och till att främja hållbar mobilitet och att underlätta den fria rörligheten inom

EU. Förändringarna innebär inledningsvis kostnader för Transportstyrelsen, bland annat för it-utveckling, men väntas på sikt leda till en mer effektiv och digitaliserad besiktningsprocess

- deltog i rådsarbete med nytt direktiv om mått och vikt kopplat till regler för färdskrivare och i regelutveckling om tekniska krav för färdskrivare
- deltog aktivt i arbetet med kompletterande genomförandebestämmelser till de nya utsläppsreglerna Euro 7. Arbetet omfattade regler om avgasutsläpp, skydd mot manipulering, cybersäkerhet samt övervakning av utsläpp (OBM) och införandet av ett miljöfordonspass
- stärkte arbetet med att påverka europeiska standarder för kompositbromsblock i samarbete med den norska myndigheten, vilket bidrar till en harmoniserad och säker järnvägsutveckling
- representerade Sverige i European Aviation Safety Agency (EASA) och drev framgångsrikt ståndpunkten att förslaget om nya regler för flygledare kunde leda till avsevärt högre kostnader och administrativt betungande process, som inte var motiverade ur säkerhetssynpunkt. Detta hade drabbat svenska flygtrafikledningsorganisationer. De regler som antogs innehöll de ändringar som Sverige föreslagit, så att de negativa konsekvenserna kunde undvikas
- deltog i förhandlingar inom Maritime Labor Convention om nya regler för sjöpersonal samt inom IMO:s miljöskyddskommitté om styrmedel för utsläpp av växthusgaser
- medverkade i olika arbetsgrupper inom UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) i syfte att bland annat skapa förutsättningar för säkrare, effektivare och mer miljövänliga elfordon och ta fram internationell reglering för fordon med full automation.

Brist på specialistkompetens och omfördelning av resurser medförde emellertid ambitionssänkningar inom en del områden. Bland annat inom UNECE:s fordonsgrupp WP.29 där Transportstyrelsen bemannade tre av gruppens sex undergrupper. Det innebar att Sverige saknade representation i grupperna för fordonssäkerhet, däck och buller samt belysning. Det gällde även inom fartygsområdets arbete inom EU, IMO och andra organisationer.

När Transportstyrelsen inte deltar är det svårt att upprätthålla Sveriges roll i det internationella samarbetet. Det kan på sikt påverka såväl möjligheten till inflytande som förmågan att bidra till utvecklingen av internationella regler.

3.2.2 Luftfart

Tabell 3. Kostnader för regelgivning inom luftfart 2023–2025, tusen kronor

	2023	2024	2025
Total kostnad	111 189	114 976	119 720

De totala kostnaderna för regelgivning inom luftfart ökade jämfört med 2024. Bland annat ökade kostnaderna för resor till följd av att resandet återgick till samma nivå som 2023. Under 2025 sammanträdde ICAO:s generalförsamling, något som sker vart tredje år, där Sverige deltog vilket också bidrog till ökade kostnader. I övrigt var verksamheten i stort jämförbar med tidigare år och det var den allmänna prisökningen som medförde att kostnaderna ökade.

Radiofrekvensstörningar i Östersjöområdet fördöms

Under ICAO:s generalförsamling, där Transportstyrelsen deltog, fattades beslut om bland annat en resolution som fördömer Rysslands radiofrekvensstörningar i Östersjöregionen. Att resolutionen antogs var en framgång för Sverige som tillsammans med fem andra stater i regionen hade presenterat underlag till ICAO:s råd om störningarna. Generalförsamlingen konstaterade att Rysslands agerande är en överträdelse mot Chicagokonventionen och dess grundprinciper om en säker och hållbar internationell luftfart.

Sverige bidrog till skärpta krav för nya flygplanstyper på koldioxidutsläpp och buller

I ICAO:s miljökommitté, Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP) bidrog Sverige till att skärpa kraven på nya flygplanstyper både avseende koldioxidutsläpp och buller. Det var splittring inom CAEP. Sverige förespråkade både en skärpt koldioxidstandard och en skärpt bullerstandard, men andra stater motsatte sig detta. CAEP beslutade om bland annat en kombinerad koldioxid- och bullerstandard och en metodik för uppföljning och rapportering av hur den civila luftfarten presterar i förhållande till ICAO:s långsiktiga klimatmål. CAEP beslutade också om emissionsvärden för alternativa flygbränslen. Sverige är en av 34 medlemsstater inom ICAO som, genom Transportstyrelsen, är medlemmar i CAEP. Det ger möjlighet att direkt påverka utformningen av regelverket.

Transportstyrelsen och Luftfartsverket i nytt samarbete för säkrare drönarflygning

Transportstyrelsen ingick en överenskommelse med Luftfartsverket (LFV) om att LFV ska överta ansvaret för offentliggörandet av geografiska UAS-zoner (områden där särskilda regler gäller för flygning med obemannade luftfartyg). Genom att nyttja LFV:s etablerade informationskanaler och tekniska plattformar kan information om flygrestriktioner förmedlas snabbare och med högre tillförlitlighet. Överenskommelsen skapar därmed en robust struktur för framtidens hantering av obemannad lufttrafik, i

enlighet med nationella och europeiska regelverk. Transportstyrelsen fattar fortfarande beslut om zonernas omfattning och innehåll samt tillhandahåller den information som krävs för publicering. Samarbetet har en avgörande betydelse för att underlätta för operatörer av obemannade luftfartyg och att stärka säkerheten i det svenska luftrummet.

3.2.3 Sjöfart

Tabell 4. Kostnader för regelgivning inom sjöfart 2023–2025, tusen kronor

	2023	2024	2025
Total kostnad	90 674	87 231	100 470

De totala kostnaderna för regelgivning inom sjöfart ökade jämfört med tidigare år. Största orsaken till ökningen var utveckling av it-system till följd av en regelförändring. Även antalet resor ökade, bland annat till följd av en återsvalskampanj inom IMO, där Sverige valdes in i IMO:s råd för perioden 2026–2027.

Betydande utmaningar inom regelutveckling för fartyg

Inom sjöfartsområdet medför personalbristen problem. Bland annat påverkas myndighetens förmåga att upprätthålla den kvalitet och expertis som krävs för att möta de komplexa kraven i branschen. Kompetensgapet innebär att myndigheten riskerar förseningar och ytterligare ökad arbetsbelastning på de befintliga handläggarna. Den mest kritiska regelutvecklingen följer i stort planen. Planen är emellertid anpassad efter befintliga personella resurser, vilket innebär att flera föreskriftsarbeten läggs på hög. Särskilt påtagligt är problemet inom området skeppsbyggnation och arbetsmiljö.

Överträdelseärende inom sjöfarts- och hamnskydd

EU-kommissionen har sedan början av 2023 drivit ett överträdelseärende mot Sverige på grund av brister i hur reglerna för sjöfarts- och hamnskydd genomförs. Transportstyrelsen tog tidigt fram en handlingsplan och genomförde därefter flera åtgärder. Myndigheten redovisade även ett regeringsuppdrag som analyserar hamnskyddsdirektivets bestämmelser. Trots detta konstaterade EU-kommissionens inspektörer vid en granskning att flera brister fortfarande kvarstår. Till exempel är de svenska författningarna ännu inte uppdaterade i enlighet med EU:s krav. Kommissionen valde därför att ta ärendet vidare till EU-domstolen.

Arbetet med att rätta till bristerna pågår, men Sverige och kommissionen är oeniga om tidsplanen. Kommissionen krävde åtgärder redan till hösten 2025, medan Regeringskansliet bedömde att lagändringar tidigast kan träda i kraft 2027. Transportstyrelsen bistår regeringen med underlag och fortsatt analys i ärendet samt fortsätter att åtgärda de brister som Transportstyrelsen råder över.

Rapporteringskrav på försäkringscertifikat

Frågan om hur den så kallade ryska skuggflottan ska hanteras har diskuterats vid ett stort antal internationella möten. Den har även behandlats inom de internationella organisationer där Transportstyrelsen normalt verkar, bland annat inom IMO och Paris MoU (överenskommelse mellan 27 länder, Paris Memorandum of Understanding on Port State Control).

Inom ramen för hamnstatskontrollen utövar Transportstyrelsen tillsyn över civila fartyg i kommersiell trafik, varav vissa ingår i skuggflottan. Eventuella åtgärder som övervägs måste därför vara förenliga med det regelverk som Transportstyrelsen ansvarar för att tillämpa.

Sverige var värd för det årliga mötet för Paris MoU:s hamnstatskontrollskommitté. Där lyfte Sverige frågan om skuggflottan och föreslog en kortare kampanj med fokus på försäkringscertifikat för tankfartyg. Kampanjen innebär att man ska fokusera på att fråga om fartyget har försäkringscertifikat vid en hamnstatskontroll. Förslaget om en gemensam insats fick stöd från flera medlemsstater. Kommittén enades om att genomföra den föreslagna kampanjen och skapa en medlemsplattform på Paris MoU:s hemsida för informationsdelning.

EU fattade beslut att ändra övervakningsdirektivet i syfte att införa ett obligatoriskt rapporteringskrav på försäkringscertifikat när fartyg passerar obligatoriska fartygsrapporteringsystem (MRS). Syftet är också att denna information ska delas via Safe Sea Net, ett informationssystem om fartyg i EU-vatten. För att obligatorisk rapportering ska bli internationellt bindande krävs även beslut av IMO. Frågan togs därför upp, på initiativ av EU:s medlemsstater, för behandling av IMO:s underkommitté. Av de tio fartygsrapporteringsystem som lagts fram av EU:s medlemsstater var det endast de föreslagna ändringarna för två system (Stora Bält och Öresund) som godkändes, eftersom flera stater motsatte sig förslaget.

Styrmedel för minskade växthusgasutsläpp

IMO beslutade 2023 om reviderade klimatmål och har under flera år förhandlat om klimatstyrmedel som ska ställa om den internationella sjöfarten till nettonoll växthusgasutsläpp, till eller omkring år 2050. Styrmedlet, Net-Zero framework, ställer krav på fartyg som leder till successivt högre andel noll- och nära-noll-drivmedel i energianvändningen och prissättning av utsläpp som överstiger givna nivåer införs.

Net-Zero framework var redo för slutligt antagande vid IMO:s extrainsatta miljökommittémöte. Mötet påverkades av geopolitiska spänningar. USA och vissa oljeproducerande länder satte press på andra medlemsländer att inte rösta för antagandet. Efter en omröstning ajournerades mötet, vilket innebär att beslutet om att anta styrmedlet skjuts upp ett år. Sverige

arbetade, genom Transportstyrelsen, med utformningen av regelverket och hade en drivande och ledande roll genom EU i förhandlingarna.

Ändrade regler för sjöpersonal

Den särskilda kommittén för ändringar till sjöarbetskonventionen (Maritime Labor Convention), sammanträdde för att förhandla ändringar i konventionen. Det viktigaste resultatet var ändringar som medför att våld och trakasserier särskilt ska bekämpas i den maritima sektorn, och med särskilt fokus på framförallt sexuella trakasserier, mobbning och sexuell våld. Vidare antogs förändringar som innebär att sjöpersonal ska betraktas som samhällsviktig personal, vilket visade sig vara väldigt viktigt mot bakgrund av coronapandemin.

3.2.4 Spårtrafik

Tabell 5. Kostnader för regelgivning inom spårtrafik 2023–2025, tusen kronor

	2023	2024	2025
Total kostnad	45 083	49 805	48 690

Kostnaden var något lägre än föregående år eftersom det var färre årsarbetskrafter inom både nationell och internationell regelgivning.

Skyddsåtgärder som stärker trygghet och jämställdhet i kollektivtrafiken

Transportstyrelsen tog fram underlag till ett nationellt program för skydd av järnvägs- och kollektivtrafiksystemet. Syftet är att förebygga allvarliga och avsiktliga händelser, skapa enhetlig hantering av skyddsfrågor samt stärka krisberedskapen. Arbetet har en tydlig koppling till jämställdhetsmålen eftersom kvinnor, enligt statistik från kollektivtrafikbarometern, utgör en större andel av kollektivtrafikens resenärer. Åtgärder som ökar tryggheten bidrar därför särskilt till ökad jämställdhet och ett mer inkluderande transportsystem.

3.2.5 Vägtrafik

Tabell 6. Kostnader för regelgivning inom vägtrafik 2023–2025, tusen kronor

	2023	2024	2025
Total kostnad	126 151	126 497	136 127

Kostnaden var högre än tidigare år främst på grund av att det prioriterades fler årsarbetskrafter och mer köp av tjänst inom nationell regelgivning. Det stora massmediala trycket kring alkoholmarkören PEth var resurskrävande. Dessutom genomfördes en förstudie inför fjärde körkortsdirektivet. Kostnaderna för regeringsuppdrag blev lägre eftersom uppdragen var mindre omfattande. Till ett av de större uppdragen fick myndigheten ett ekonomiskt bidrag.

Införandet av det fjärde körkortsdirektivet inleddes

Det fjärde körkortsdirektivet syftar till att skapa mer moderna och gemensamma regler för körkort inom EU. Reglerna förväntas vara mer framtidssäkra, leda till minskade trafikolyckor, stärkt kontroll av högriskförare, enklare och mer digitala körkortsprocesser samt bättre förutsättningar för hållbara fordon. En förstudie analyserade hur direktivet påverkar regelverk, systemstöd och rutiner för handläggning inom förarutbildning, förarprovning och körkortshantering, inklusive medicinska krav. Omkring 30 föreskrifter behöver ses över och flera nya tas fram. Tillsammans med införande av digitala körkort innebär det en stor utmaning, särskilt på grund av behovet av omfattande it-utveckling.

Under 2025 deltog Transportstyrelsen i EU:s juridiska och språkliga granskning av direktivet och lämnade synpunkter på den svenska översättningen. Europaparlamentet beslutade formellt om direktivet, som ska vara helt infört i november 2029, men vissa delar ska införas tidigare.

Transportstyrelsen tar bort särkraven för alkohol och körkortsinnehav

Ett moderniseringsarbete genomfördes för att förtydliga kraven om alkohol och droger i relation till körkort. De nuvarande reglerna innehåller särkrav som hindrar personer med missbruksdiagnos eller långvarigt skadligt bruk från att ha körkort, vilket är strängare än EU-direktivet.

I januari 2025 remitterades ett förslag där särkraven var kvar men hade kompletterats med ytterligare kriterier, såsom bristande kontroll över alkoholkonsumtion, nedsatt kognitiv funktion eller abstinensbehov. Syftet var att stärka läkarens bedömning vid rapportering av personer som utgör en trafikfara. Alternativet att ta bort särkraven ingick inte. Remissinstanserna hade inga större invändningar. En omfattande debatt, framför allt utifrån PEth-testerna, ifrågasatte särkravens påverkan på körkortstillgängligheten. Mot denna bakgrund beslutade Transportstyrelsen att utreda frågan vidare. Utredningen visade att Sveriges särkrav saknar vetenskapligt stöd och är oproportionerliga. Ett omarbetat förslag har därför beslutats, där endast alkoholberoende leder till återkallelse.

Nya bestämmelser inom emissionsreglering

Nya utsläppsregler (Euro 7) trädde i kraft 2024. Euro 7 blir obligatoriskt för alla nya personbilar (lätta fordon) som registreras från november 2027 samt tunga fordon som registreras från maj 2029. För att reglerna ska kunna tillämpas krävs kompletterande genomförandebestämmelser, varav två antogs under 2025. Transportstyrelsen deltog aktivt i arbetet, som omfattade regler om avgasutsläpp, skydd mot manipulering, cybersäkerhet samt övervakning av utsläpp (OBM) och införandet av ett miljöfordonspass. OBM-reglerna innebär att fordonet självt ska övervaka utsläpp och rapportera till myndigheten, via tillverkaren. Detta är data som sedan kan användas i framtida hållbarhetskontroll och marknadskontroll samt In

Service Conformity (ISC). Arbetet med genomförandeförordningar fortsätter nu för tunga fordon samt de sista delarna för att kunna genomföra Euro 7 för lätta fordon.

Ökad likabehandling mellan svenska och utländska transportföretag

Flera ändringar av regleringen om bland annat kör- och vilotider samt färdskrivare har trätt i kraft. Sanktionsavgift ska till exempel tas ut för överträdelser av reglerna om färdskrivare som har begåtts i ett annat land. Samtidigt infördes lättnader i och med att sanktionsavgiften togs bort för otillåtna kortuttag. Därmed ökade likabehandlingen mellan svenska och utländska transportföretag som kör i Sverige.

Rekommendationer föreslås för en säker introduktion av autonoma fordon

Arbetet fortgår med att skapa förutsättningar för en säker introduktion av automatiserade och helautomatiserade fordon i Sverige. En förstudie analyserade möjliga svenska modeller för trafikreglering med utgångspunkt i erfarenheter från Storbritannien, Tyskland, Frankrike och Schweiz. Synpunkter från industrin samlades in via Mobility Sweden och man tog hänsyn till EU:s typgodkännanderegler.

Förstudien visade att Sverige i dag saknar nationella regler och lyfte särskilt behovet av att först klargöra ansvarsfrågan innan ett svenskt automatiserat vägtransportsystem utvecklas. Rapporten innehåller flera rekommendationer, bland annat att man ska skapa en nationell samordningsfunktion.

Ett konkurrensneutralt regelverk för rallybilar

Nya föreskrifter beslutades som bland annat innebär att man tillåter användning av rallybilar på tävlingar som arrangeras av andra aktörer än endast Svenska bilsportförbundet. Därmed ökade konkurrensneutraliteten. Föreskrifterna innebär även att bilar som byggts uteslutande för tävlingar (rallybilar av specialtyp) ska godkännas vid en registreringsbesiktning i stället för nuvarande dispenshantering. De nya reglerna innebär även en smidigare och snabbare registreringsprocess.

Föreskrifter om tillfälligt undantag underlättade godsförsörjningen i Norge

Med anledning av jordskredet på E6 i Norge meddelade Transportstyrelsen tillfälliga föreskrifter om undantag som gällde under en månad. Jordskredet innebar att tunga transporter behövde ledas om via Sverige. Omvägen gjorde att körtiderna blev längre och transportererna behövde korsa landsgränsen. Undantagen möjliggjorde att de kunde köra utan att bryta mot reglerna om kör- och vilotider och medgav att de fick köra i Sverige med fel version av färdskrivare. Undantagen gällde endast för norska transportföretag och enbart i Jämtlands län. Föreskrifterna bidrog till en ökad säkerhet genom att tunga transporter kunde välja en säkrare väg genom

Sverige och därigenom även till en minskad negativ påverkan på godsförsörjningen i Norge.

3.3 Tillståndsprövning

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

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

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

Samlad analys och bedömning

Transportstyrelsen bedömer att årets resultat inom tillståndsprövning som helhet var tillfredsställande.

Det finns stora skillnader mellan olika typer av ärenden. En del kan ha handläggningstider på flera år när det handlar om komplex infrastruktur eller att företag ska starta en helt ny verksamhet. Andra handläggs automatiskt samma dag som ärendet kommer in till myndigheten.

För de flesta ärendetyperna med stort antal ärenden är handläggningstiderna på tillfredsställande nivåer. Det gäller främst ärenden inom körkortsområdet, med undantag för körkortsingripanden där körkortet inte omhändertagits vid vägkant. För den ärendetypen är balanserna fortsatt höga och de totala handläggningstiderna är långa. Handläggningstiderna var längre än önskat även inom några andra ärendetyper, bland annat inom drönar- och helikopterområdet. För ärenden inom sjöfartsområdet, som i vissa delar har haft långa handläggningstider, förbättrades förutsättningarna under 2025 när personalstyrkan kunde utökas.

Skälet till långa handläggningstider inom vissa områden var främst utmaningar med bemanningen. Myndigheten lyckades inte, efter de besparingar som gjordes 2024, rekrytera som planerat, vilket påverkade handläggningsskapaciteten. Utmaningarna är särskilt stora när det gäller specialistkompetenser, främst inom luftfart.

I jämförelse med 2024 förbättrades flera handläggningstider. För att hålla nere handläggningstiderna använde myndigheten bland annat konsulter för att minska balanser av körkortsingripanden. Omfördelning av handläggande

personal, extra insatser och riktade effektiviseringar var andra åtgärder för att minska handläggningstider inom olika områden. Under året ökade automatiseringsgraden främst inom körkortsområdet, vilket också bidrog till att korta handläggningstiderna. Vidare prioriterades tillståndsprövning före tillsyn eftersom brister i tillståndsverksamheten omedelbart får en negativ påverkan på transportsystemet.

I arbetet med att systematiskt analysera tillståndsprövningen på en myndighetsövergripande nivå (se avsnitt 3.1.1) innefattades 62 verksamhetsområden. Jämfört med 2024 har körkortsverksamhetens områden lagts till. Analysen visar att 30 av områdena (48 procent) bedrev en verksamhet som bedöms som tillfredsställande, medan 7 områden (11 procent) hade mer omfattande avvikelser och inte fungerade tillfredsställande.

Nedan redovisas ett urval av de resultat som ligger till grund för den samlade bedömningen att resultatet för tillståndsprövning var tillfredsställande. För vissa punkter finns utförligare redovisning under respektive trafikslag eller under trafikslagsövergripande.

Gott resultat:

- Handläggningstiderna minskade och automatiseringsgraden ökade för de flesta ärendetyper inom körkortsverksamheten. Ärendetyper med stora volymer kännetecknas av att en stor andel handläggs helt automatiskt.
- Ärendebalansen för körkort med medicinska bevakningsvillkor minskade och närmade sig ett normalläge.

Tillfredsställande resultat:

- Stora delar av tillståndsverksamheten höll en god servicenivå och levde upp till föreskrivna krav trots att komplexiteten och ärendeflödena fortsatte öka, bland annat inom försöksverksamhet med automatiserade fordon och tekniskt godkännande inom spårtrafik.
- Handläggningstiderna för undantag från fordonsregler kortades ned genom riktade effektiviseringar och tydliga prioriteringar.
- Antalet ärenden för personliga certifikat och behörigheter inom sjöfart och luftfart ökade och handläggningstiderna låg fortfarande på acceptabla nivåer.

Delvis inte tillfredsställande resultat:

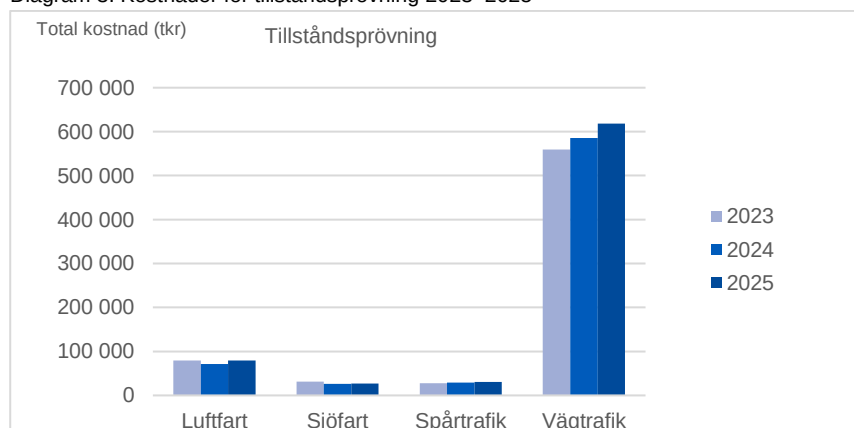
- Handläggningstiderna inom sjöfartsskydd och hamnskydd minskade, men var fortfarande långa.
- Vissa tillståndsärenden, bland annat körkortsärenden kopplade till undantag från medicinska krav, handlades inte inom förvaltningslagens tidsramar.
- Tillståndsverksamheten inom spårtrafik uppfyllde i vissa fall inte kraven i internationella regelverk eller samarbeten.
- Handläggningstiderna inom typgodkännande av fordon ökade och mottagandet av nya kunder begränsades.
- Den systemutveckling som krävs för att uppfylla önskad digitalisering genomfördes inte i förväntad utsträckning.
- Ärendebalanserna vid körkortsingripanden var fortfarande höga för ärenden utan särskilt reglerade skyndsamhetskrav, även om verksamheten gjorde framsteg. Det medför långa kötider innan ärenden påbörjas och i sin tur lång total handläggningstid för sådana beslut.

Inte tillfredsställande resultat:

- Handläggningstiderna för hamnskydds-, drönar- och helikopterärenden var fortsatt långa. De tillstånd som har stor inverkan på organisationernas möjlighet att genomföra sin verksamhet prioriterades.

3.3.1 Trafikslagsövergripande

Diagram 3. Kostnader för tillståndsprövning 2023–2025



Kostnaderna för tillståndsprövning uppgick 2025 till 755 miljoner kronor, vilket är cirka 6 procent mer än föregående år. Tillståndsprövningen utgjorde 24 procent av den totala verksamhetskostnaden. 82 procent av kostnaden för tillståndsprövning fanns inom vägtrafik. Kostnadsutvecklingen redovisas under respektive trafikslag.

3.3.2 Luftfart

Tabell 7. Kostnader för tillståndsprövning inom luftfart 2023–2025, tusen kronor

	2023	2024	2025
Total kostnad	79 710	71 256	79 180

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

Kostnaderna för tillståndsprövning inom luftfarten ökade jämfört med föregående år. Det berodde främst på den allmänna prisutvecklingen. Under 2025 var det fler nyanställda på grund av ersättningsrekryteringar efter anställningsstoppet 2024. Det medförde ökade kostnader för bland annat utbildning.

Tabell 8. Ärendeslag med stort antal ärenden inom luftfart 2023–2025

Ärendeslag	Antal fattade beslut ¹			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Personliga certifikat	10 769	10 080	10 022	14 022	13 939	14 110	1 302	1 383	1 408
Varav: Kvinnor	882	958	1 035						
Män	9 255	8 503	8 368						
Registerkontroll²	12 051	17 618	11 341	12 129	11 350	15 303	1 006	644	1 349
Varav: Kvinnor	4 535	6 066	4 301						
Män	7 499	11 550	7 030						
Drönarkort	8 034	7 062	7 079	6 540	6 016	6 364	814	852	899
Varav: Kvinnor	949	852	838						
Män	7 085	6 209	6 241						
Registrering av drönaroperatör	5 506	7 631	9 501	7 754	8 099	8 133	1 408	1 061	856
Varav: Kvinnor	335	508	629						
Män	4 770	6 731	8 393						

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

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

Oförändrat antal ärenden av personliga certifikat inom luftfart

Mängden ärenden 2025 var lika stor som 2024. Kvinnor står för 10 procent av det totala antalet ärenden, och andelen är oförändrad. Män står för 84

procent och resterande 6 procent kan inte kopplas till kön i ärendehanteringssystemet.

Antalet certifikatinnehavare med personliga certifikat inom luftfarten i Sverige minskar. Under 2025 minskade antalet trafikflygare med 2 procent och sedan 2015 med 15 procent. Även antalet flygledare med aktiva certifikat minskade under 2025 med cirka 3 procent. Sedan 2015 har antalet flygledare minskat med över 8 procent.

Att mängden ärenden inte har förändrats i lika stor utsträckning som antalet certifikatinnehavare beror på att Transportstyrelsen har infört en digital hantering. Den har skapat en ny ärendetyp för godkännande av utländska kontrollanter. En annan orsak är att trafikflygare ofta genererar fler ärenden per person. Många av dem som innehar certifikat har flera olika behörigheter. Mängden behörigheter bidrar till en ökad mängd ärenden, eftersom giltigheten för behörigheterna behöver underhållas. Kostnaderna för att hantera personliga certifikat var i nivå med tidigare år och detsamma gällde kostnad per beslut.

Färre registerkontroller inom luftfartsskydd

Handläggningen av registerkontroller sker till största delen digitalt i it-systemet REKON. Ett fåtal ansökningar skickas in i pappersform från utländska verksamheter som inte har tillgång till systemet. I REKON handläggs ansökningar om registerkontroller automatiskt. Det har medfört att handläggningstiderna har förkortats jämfört med tidigare arbetssätt.

Kostnaden för registerkontroller ökade 2025, både den totala kostnaden och kostnaden per ärende. De totala kostnaderna ökade eftersom avskrivningskostnader för REKON belastade registerkontrollerna. Samtidigt minskade volymerna vilket fick till följd att kostnaden per ärende också steg. Volymen var lägre 2025 eftersom det under åren innan genomfördes nya registerkontroller för all personal som fortsatt skulle vara placerad i säkerhetsklass 3.

Fler drönaroperatörer och samma antal drönarkort

Antal nyregistreringar av drönaroperatörer minskade successivt 2021–2023 men 2024 ökade nyregistreringarna och ökningen fortsatte även under 2025. Antalet organisationer som registrerar sig som drönaroperatörer ligger någorlunda konstant mellan åren.

Ökningen 2025 kan bero på olika faktorer. Drönarflygguiden på externwebben, som ska underlätta för fjärrpiloter att förstå reglerna, var fortsatt välbesökt. Det kan innebära att fler vill göra rätt. De som livnär sig på att flyga drönare kan också sätta press på andra drönarpiloter att följa reglerna. En annan bidragande faktor är sannolikt kravet på nätverks-ID och

C-klassning av drönare, vilket tvingar fjärrpiloten att skriva in sitt nätverks-ID i drönaren.

Antalet registrerade drönarkort under 2025 var jämförbart med 2024. Även ärendenas fördelning på kön är jämförbar med 2024. Kvinnor stod för 12 procent av det totala antalet, och män stod för 88 procent. Majoriteten av kostnaderna för drönarkort och drönaroperatörer består av fasta it-kostnader som inte förändras av antalet handlagda ärenden. Det medför att styckkostnaden varierar med antalet ärenden.

Färre elever i pilotutbildning och färre utfärdade kommersiella flygcertifikat

Antalet nyutfärdade kommersiella flygcertifikat var fortsatt på låga nivåer. Under 2024 och 2025 utfärdades mindre än hälften så många certifikat per år som medelvärdet för de senaste tio åren innan 2024. Under den tioårsperioden utfärdades 135 certifikat per år, i jämförelse med 75 stycken under 2025. Samtidigt kämpade flygskolor med bristande elevunderlag och ekonomi. Antalet flygskolor minskade också under 2025, främst på grund av sviktande lönsamhet. Konsekvenserna av detta är att de svenska flygbolagen får svårt att möta sina rekryteringsbehov och tvingas rekrytera från andra länder. Ur ett totalförsvarsperspektiv är detta bekymmersamt eftersom det försvårar för Sverige att bibehålla de transporter som krävs under höjd beredskap eller krig.

Långa handläggningstider för drönare

Handläggningstiden för tillstånd för hur drönaroperatörer får flyga var lång under 2025. I genomsnitt var väntetiden innan handläggningen började cirka 6 månader. Detta påverkade organisationernas möjligheter att genomföra sin verksamhet. Väntetiden påverkade även operatörer från andra länder som vill bedriva verksamhet i Sverige.

Flygplatser tillgång till radardata

Sedan tidigare har Luftfartsverket sagt upp de avtal som bland annat omfattade nätverkstjänster för att leverera radardata till ett antal regionala flygplatser. Dessa flygplatser kontrakterade en ny leverantör men med anledning av glappet som blev mellan leverantörerna, behövde flygtrafikledningen under en period arbeta utan radar. Hanteringen utan radar medförde vissa förseningar och det påverkade även Försvarsmaktens verksamhet på övnings- och skjutfält i närheten av dessa flygplatser. En ny nätleverantör skickade in en ansökan som Transportstyrelsen kunde fatta beslut om att godkänna, och flygtrafikledningsenheterna har därmed åter tillgång till radarbilder.

3.3.3 Sjöfart

Tabell 9. Kostnader för tillståndsprövning inom sjöfart 2023–2025, tusen kronor

	2023	2024	2025
Total kostnad	31 341	26 430	27 274

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

Tillståndsverksamheten var relativt oförändrad jämfört med tidigare år. Kostnaderna ökade för behörigheter, certifikat och förarbevis inom sjöfart på grund av en allmän kostnadsökning.

Behörigheter, certifikat och förarbevis inom sjöfart

Tabell 10. Ärendeslag med stort antal ärenden inom sjöfart 2023–2025

Ärendeslag	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Behörigheter och certifikat	10 255	11 653	13 248	9 580	8 223	9 553	934	706	721
Varav: Kvinnor	1 927	1 770	1 925						
Män	8 328	9 883	11 323						
Förarbevis vattenskoter¹	42 628	7 288	7 261	10 748	7 590	6 482	252	1 041	893
Varav: Kvinnor	9 518	1 698	1 738						
Män	33 110	5 590	5 523						

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

Antalet utfärdade förarbevis för vattenskoter har kontinuerligt minskat sedan införandet, men den minskningen ser nu ut att ha upphört. Ungefär lika många förarbevis utfärdades 2024 som 2025.

Att antalet utfärdade förarbevis minskat tidigare beror på möjligheten som funnits att få ett förarbevis mot bakgrund av vissa tidigare genomgångna nautiska utbildningar. Dessa övergångsregler upphörde under år 2023. Det innebär att man under 2024 och 2025 enbart kunde få sitt förarbevis efter en genomgången vattenskoterförarutbildning. Volymen för vattenskoterärenden var i nivå med förgående år och eftersom kostnaderna för underhåll av it-systemet för vattenskoter har minskat, minskade även kostnaden per beslut.

Kostnaden per beslut för behörigheter och certifikat var i nivå med 2024 eftersom den högre volymen medförde att också handläggningstimmarna blev fler. Att antalet utfärdade behörigheter och certifikat ökade 2025 var väntat. Tillstånden är tidsbegränsade till fem år men tidsbegränsningen på ett tillstånd kan variera på grund av skillnader i reglerna som gällde vid tillståndets utfärdande. Antalet beslut förväntas att nå sin topp 2026.

Acceptabla handläggningstider för personliga behörigheter och certifikat

Tabell 11. Genomsnittliga handläggningstider, behov av kompletteringar, andel beslut om avslag och antal ärenden på området behörigheter och certifikat där mätningar utförs 2023–2025

Ärendeslag	Handläggningstider (dagar)			Andel behov av kompletteringar (%)			Andel beslut om avslag (%)			Antal ärenden		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Personliga tillstånd – behörigheter	3,3	2,8	3,1	16,6	13,4	15,2	3,3	1,7	2,04	2 968	3 528	3 776
Personliga tillstånd – certifikat	2,2	2,2	3,2	4,7	4,5	4,3	0,2	0,5	0,65	5 200	5 857	6 778

Handläggningstiderna ökade något i jämförelse med föregående år, men var fortfarande korta och acceptabla. Orsaken till den något längre handläggningstiden berodde förmodligen på att upplärning av ny personal skedde parallellt med ärendehandläggningen. Behovet av att begära komplettering av ett ärende ökade 2025 i jämförelse med föregående år, men låg lägre än 2023. Andelen beslut som ledde till avslag ökade också något. Detta gällde särskilt beslut rörande behörigheter.

3.3.4 Spårtrafik

Tabell 12. Kostnader för tillståndsprövning inom spårtrafik 2023–2025, tusen kronor

	2023	2024	2025
Total kostnad	27 677	29 285	30 526

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

Den totala kostnaden var något högre än föregående år, vilket i stort sett motsvarar den normala kostnadsutvecklingen. Antalet ansökningar om infrastruktur tillstånd ökade kraftigt till följd av att den gamla järnvägslagen upphörde. Det innebär att kostnaderna för tillståndsgivningen till infrastruktur förvaltare ökade. Dessutom var det mer arbete med yttranden i ärenden till Europeiska järnvägsbyrån (ERA).

Övergången till de nya tillstånden enligt järnvägssäkerhetslagen hanterades och säkerställde därmed kontinuitet i tillståndsgivningen.

Stärkt driftsäkerhet och interoperabilitet på Malmbanan

Transportstyrelsen godkände ändringar av tågskyddssystemet European Train Traffic Management Systems (ERTMS) på Malmbanan. Dessutom rättades flera fel inom det ERTMS-styrda området. Nya versioner av marksystemet infördes som krävde att alla fordonstyper som trafikerade dessa sträckor testades och registrerades i det europeiska fordonstypsregistret. Arbetet säkerställde spårbarhet och efterlevnad av gällande säkerhets- och interoperabilitetskrav inom det europeiska järnvägssystemet, samtidigt som det var grundläggande för en mer enhetlig och driftsäker tågtrafik på Malmbanan.

3.3.5 Vägtrafik

Tabell 13. Kostnader för tillståndsprövning inom vägtrafiken 2023–2025, tusen kronor

	2023	2024	2025
Total kostnad	559 255	585 651	617 976

Området omfattar provning av körkortsärenden, tillverkning och distribution av körkort samt provning av yrkestrafiktillstånd och taxitrafiktillstånd.

Den totala kostnaden för tillståndsprövning inom vägtrafik ökade jämfört med förra året. Det som främst bidrog till de ökade kostnaderna var helårseffekten av de stora avgiftshöjningarna för porto som infördes under hösten 2024. Höjningarna medförde att kostnaden för att distribuera ett körkort blev dyrare, eftersom det skickas med rekommenderad post och personlig utlämning. Kostnaderna ökade även på grund av en högre bemanning inom verksamheterna för körkort, yrkesmässig trafik och taxiförarlegitimation. Kostnaderna för it-driften av körkortsverksamheten var lägre jämfört med 2024. Däremot ökade kostnaden för it-utveckling för att effektivisera handläggningen inom typgodkännande som har haft ett ökat inflöde av ärenden.

Ärenden för körkort och förarbevis inom vägtrafik

Tabell 14. Tillståndsärenden körkort, med stort antal ärenden 2023–2025

Ärendeslag	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Körkortstillstånd¹	302 955	307 518	313 432	91 132	98 568	101 269	301	321	323
Kvinnor	122 237	125 763	129 239						
Män	180 718	181 755	184 193						
Godkännande handledare	280 525	293 706	301 339	22 573	23 612	22 219	80	80	74
Kvinnor	99 219	104 466	108 526						
Män	181 306	189 240	192 813						
Förlängning av högre behörighet	81 567	73 606	78 986	19 185	22 505	25 572	235	306	324
Kvinnor	7 474	7 197	7 907						
Män	74 093	66 409	71 079						
Utbyte/förnyelse av utländskt körkort	14 560	14 831	13 535	9 778	11 036	10 116	672	744	747
Kvinnor	5 875	6 270	5 673						
Män	8 685	8 561	7 862						

¹ I årsredovisning 2023 redovisades körkortstillstånd efter återkallelse separat men inkluderas här i körkortstillstånd.

För förlängning av högre körkortsbehörigheter ökade antalet ärenden. Det berodde på att det var fler som hade förfallodag för sina behörigheter under 2025. Ökade lönekostnader och övertidsinsatser innebar att även styckkostnaderna ökade. Övriga styckkostnader i tabellerna är ungefär på samma nivå som föregående år.

Tabell 15. Övriga ärenden körkort med stort antal ärenden 2023–2025

Ärendeslag	Antal fattade beslut ¹			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Ingripanden körkort	77 571	87 334	98 934	111 558	116 639	125 473	1 438	1 336	1 268
Kvinnor	14 266	16 336	18 878						
Män	63 092	70 485	79 377						
Medicinska bevakningsvillkor	41 275	42 515	36 684	41 229	42 288	41 272	999	995	1 125
Kvinnor	9 749	10 387	8 045						
Män	31 526	32 128	28 639						
Utfärdande och förnyelse av körkort och förarbevis²	1 055 761	1 073 896	1 058 217	165 265	172 406	180 306	157	161	170

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

² Uppgift om kön saknas.

För ingripandeärenden blev styckkostnaderna lägre, vilket till viss del förklaras av att produktiviteten förbättrades. För medicinska bevakningsvillkor blev styckkostnaden högre på grund av minskade volymer eftersom kostnaderna till största delen är fasta. För utfärdande och

förnyelse av körkort och förarbevis har kostnaderna för porto ökat. Kostnaden för distribution av tillverkade körkort blev 7 procent högre än 2024, trots jämförbara utskicksvolymer. I jämförelsen för portokostnader gällde inte prisökningen hela 2024. Styckkostnaden för utfärdande och förnyelser av körkort och förarbevis ökade därmed jämfört med 2024.

Handläggningstider och ärendebalanser inom körkortsverksamheten

Tabell 16. Handläggningstider körkortsärenden 2023–2025

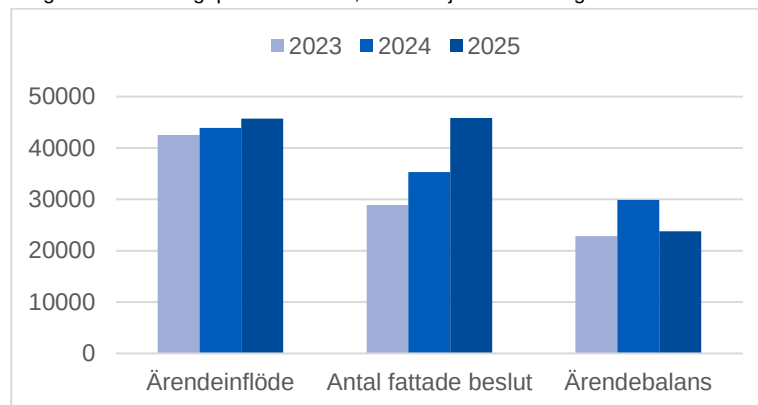
Ärendeslag	Handläggningstid, antal dagar			Förändring 2024-2025	
	2023	2024	2025	antal dagar	procent
Körkortstillstånd, grupp I-3	39	34	38	4	12,2%
Körkortstillstånd efter återkallelse	139	128	126	-2	-1,8%
Handledarskap	42	38	41	3	7,6%
Förlängning högre behörigheter	259	262	257	-6	-2,2%
Utbyte utländskt körkort	127	124	114	-10	-8,3%
Ingripande, omhändertaget	129	112	104	-8	-7,0%
Ingripande, ej omhändertaget	202	193	171	-23	-11,7%
Medicinska bevakningsvillkor	406	331	284	-47	-14,1%

De flesta ärendetyper kan redovisa förbättrade handläggningstider. Däremot ökade handläggningstiderna för körkortstillstånd och handledarskap något, vilket huvudsakligen förklaras av nya synföreskrifter från den 1 februari 2025. Detta bidrog till ökad manuell hantering av körkortstillstånd. Blanketter för syn- och läkarintyg är mer omfattande och innebar alltså ökad manuell hantering. Hanteringen av vissa medicinska utredningar kopplat till alkoholbruk pausades under en period, vilket även det medförde längre handläggningstider. När det gäller handledarskap ökade handläggningstiderna främst på grund av prioritering av resurser som i stället lades på körkortstillstånd.

Handläggningen av körkortsingripanden där körkortet inte omhändertagits av polisen kännetecknas av en hög ärendebalans. Handläggningstiden räknas från start till mål, men som en följd av ärendebalansen dröjer den första utredningsåtgärden. På så sätt påverkas handläggningstiden negativt. En bidragande orsak till balansen är att det totala ärendeinflödet på ingripandeområdet ökat över tid och att ärendetyper med krav på hög skyndsamhet behövt prioriteras. Exempel på ärenden där reglerad skyndsamhet råder är överklaganden och körkortsingripanden där körkortet omhändertagits på vägen av polisen. Polisens beslut om att omhänderta ett körkort är inte möjligt att överklaga och Transportstyrelsen ska därför skyndsamt pröva förutsättningarna för ett korrekt omhändertagande och ett möjligt ingripande. Med en hög ärendebalans blir många ingripandeärenden som inte har samma skyndsamhetskrav gamla, och beslut delges långt efter den förseelse som föranlett ingripandet. Resultatet är därför inte helt

tillfredsställande. Ingripandeärenden är också manuellt krävande och därför svåra att automatisera. Ärenden av denna typen är nämligen ofta komplexa och tar lång tid att utreda.

Diagram 4. Antal ingripandeärenden, körkort ej omhändertaget 2023–2025



Inflödet av ingripandeärenden, körkort ej omhändertaget ökade jämfört med tidigare år.

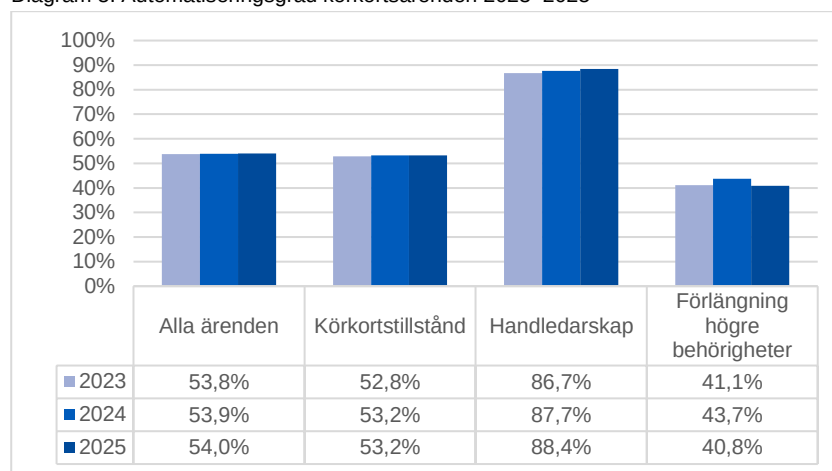
Ärendebalansen var fortsatt under 2025 på en för hög nivå, men ett riktat arbete gav viss effekt. En positiv utveckling uppnåddes genom att ytterligare tilldelade medel möjliggjorde en extra satsning på bemanning av konsulter. Detta kan återspeglas i att antalet fattade beslut i ärendetypen ingripande, körkort ej omhändertaget ökade och handläggningstiden minskade. Vid utgången av 2025 arbetade verksamheten med ärenden som var cirka åtta månader gamla, vilket innebär att man inte uppfyllde de generella krav på skyndsamhet som råder för all ärendehantering. Genom det riktade arbetet förbättrades arbetsproduktiviteten och handläggningstiden minskade. Transportstyrelsen behöver även framåt ha fortsatt fokus på att få ned handläggningstiderna.

För medicinska bevakningsvillkor minskade både inflödet och ärendebalansen under året. Detta berodde på flera faktorer, såsom volymvariationer kopplat till inträdet av fem års förnyelser för högre behörigheter och de sätt på vilka dessa ärenden behövde prioriteras. Dessutom kunde uppföljningen av villkor i vissa fall glesas ut till följd av medicinska föreskrifter. När det gäller handläggningstid för utbyten av utländska körkort krävs det numera fler kontroller vid varje ansökan om utbyte. Det har även varit stor uppmärksamhet kring den så kallade körkortsturismen. Uppmärksamheten kan möjligen ha påverkat såväl inflödet av nya ärenden som de minskade besluten under 2025.

Det kan även nämnas att olika utvecklingsinsatser inneburit förbättrad och effektivare handläggning. Exempelvis direktåtkomsten till registret över legitimerad hälso- och sjukvårdspersonal (HOSP) som är en it-lösning som möjliggör direktåtkomst till Socialstyrelsens register över legitimerad hälso-

och sjukvårdspersonal. Transportstyrelsen tar emot en stor mängd läkar- och synintyg varje år för medicinsk bedömning. Bedömning påbörjas efter att intygsskrivande läkare är kontrollerad. Tidigare behövde Transportstyrelsens handläggare invänta svar från Socialstyrelsen innan en utredningsåtgärd påbörjades. Direktåtkomsten har medfört minskade liggtider och en effektivare handläggning. Tekniken Robotic Process Automation (RPA) är en automatiseringsteknik som används alltmer och ses som en digital medarbetare. Under året driftsattes inom körkortsverksamheten en lösning som hanterar rekviderade handlingar. Den digitala medarbetaren hanterade fram till årets slut cirka 44 000 handlingar och sparade cirka 1 500 arbetstimmar.

Diagram 5. Automatiseringsgrad körkortsärenden 2023–2025¹



¹Uppgifterna för 2024 i diagrammet har korrigerats jämfört med ÅR 2024.

Ärendetyperna med störst volym kännetecknas av att en stor andel handläggs helt automatiskt. Allt från registrering till beslut utförs av en autohandläggare. Under 2025 behandlades cirka 490 000 körkortsärenden med full automatik och automatiseringsgraden höjdes något mot föregående år.

Ökat antal överklaganden

Tabell 17. Överklaganden av körkortsärenden 2023–2025

	2023	2024	2025
Antal beslut i överklagandeärenden	5 641	5 951	6 640
Andel ändringsdomar	3,8 %	3,8 %	4,9%

Medborgare kan överklaga besluten och få dem prövade i förvaltningsrätt. I vissa fall leder överklagandet till en ändringsdom, vilket innebär att ett beslut ändrats, helt eller delvis. Antalet beslut i överklagandeärenden ökade, vilket bedöms ha ett samband med att fler beslut togs i körkortsverksamheten. Dessutom fick verksamheten mycket medial

uppmärksamhet under året vilket också bidrog till att fler överklagade och begärde omprövning av tidigare beslut. Andelen ändringsdomar visar hur stor andel av Transportstyrelsens beslut som ändrades av överinstans under året. Andelen ligger på 4,9 procent, vilket är en ökning mot tidigare år.

Ändrad praxis för användning av alkoholmarkören PEth i körkortsärenden

I samband med att förslaget om nya regler för alkohol och droger vid körkort remitterades, eskalerad frågan om alkoholmarkörer.

Transportstyrelsen kritiserades för sin tillämpning av PEth-prov, och media rapporterade om tusentals återkallelser på grund av enstaka förhöjda värden. Transportstyrelsens manuella granskning av 2024 års återkallelser visade att cirka 40 körkort återkallades enbart på grund av två PEth-prov över gränsvärdet, utan kompletterande läkarintyg. Efter en kammarrättsdom som slog fast att två förhöjda PEth-värden inte räcker för återkallelse, ändrades praxis. Numera ska enstaka förhöjda testvärden alltid styrkas av en läkares helhetsbedömning av medicinsk olämplighet. I väntan på de nya reglerna inrättade Transportstyrelsen en expertgrupp som säkerställde att den nya inriktningen togs till vara i handläggningen.

Arbetet med att ta fram och förmedla korrekta fakta, bemöta rykten och besvara frågor från media och allmänheten samt hantera ett ökat antal utlämnanden av allmänna handlingar, var under en period intensivt. Det ledde också till undanträngningseffekter på övrig ärendehandläggning.

Nya regler ger kortare kö och snabbare handläggning av synärenden

Under 2025 infördes nya regler som gör att fler personer klarar synkraven. Under övergångsperioden har tillfälliga ärendeköer uppstått. Även vårens debatt om PEth och körkortsåterkallelser påverkade handläggningen och bidrog till att målet om beslut inom tre månader inte nåddes.

Handläggningstiden minskade emellertid från ett år till fem månader under 2025. En nära dialog med kunderna fördes för att minimera den negativa inverkan av de tillfälliga ärendeköerna.

De nya reglerna innebär att gränsvärdena för synfältsnedsättning justeras till nivåer som liknar Norge och Storbritanniens. Det beräknas innebära att cirka 1 000 personer per år kan behålla eller återfå sitt körkort. Optiker får nu utfärda fler typer av synintyg, samtidigt som det grundläggande synintyget fortsatt krävs vid ansökan om körkortstillstånd. Syftet med förändringarna är att underlätta för enskilda, avlasta ögonsjukvården och samtidigt bibehålla hög trafiksäkerhet.

Flexibla finansiering ska stärka typgodkännandeverksamheten

Tabell 18. Typgodkännandearbenden (stort antal ärenden) 2023–2025

Ärendeslag	Antal fattade beslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/beslut (kronor)		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Certifikat typgodkännande	3 894	6 540	8 444	16 676	26 339	35 351	4 282	4 027	4 187

Inflödet av typgodkännandebeslut var fortsatt högt och antalet utfärdade certifikat ökade med 29 procent jämfört med föregående år. Det stora inflödet ledde till att personal behövde arbeta övertid och tillfällig personal lånades in för att hantera efterfrågan. Rekrytering av ytterligare personal pågår.

För att inte öka efterfrågan ytterligare informerades tillverkare och tekniska tjänster som ville bli kunder om att myndigheten tillfälligt saknade kapacitet. Det resulterade i att cirka 30 tillverkare och tekniska tjänster nekades att ansöka hos Transportstyrelsen. De redan utsedda tekniska tjänsterna ombads att begränsa inflödet och i stället hänvisa kunder till andra typgodkännandemyndigheter.

Regeringen beslutade att Transportstyrelsen ska få disponera avgiftsintäkterna från och med den 1 januari 2026. Syftet är att skapa en mer flexibel finansiering som bättre kan anpassas efter efterfrågan. Det ger ökad möjlighet att styra resursallokeringen, upprätthålla service och kvalitet samt förbättra de långsiktiga planeringsförutsättningarna. Myndigheten har arbetat med att förbereda inför den nya finansieringsformen.

Automatiserade leveransrobotar tar plats på svenska vägar

Försöksverksamheten för automatiserade fordon hade ett normalt inflöde av intresseanmälningar och ansökningar. Tretton tillstånd utfärdades och försöken ökar både i omfattning och geografisk spridning. Tekniken närmar sig även kommersialisering och företag vill förbereda en marknadsintroduktion genom att lära upp systemen utifrån nationella trafikförhållanden.

Leveransrobotar började trafikera Södermalm i Stockholm. Platsobservationer visade att robotarna rör sig långsamt över gator och utgör ibland hinder för gående, vilket ledde till att tillståndsinnehavaren tog fram en åtgärdsplan. Efter en ny bedömning på plats kunde Transportstyrelsen bifalla ansökan och utfärda ett tillstånd. Ett nytt inslag i dessa försök är att systemen är självlärande och utvecklas över tid, vilket kan påverka tillståndsprövningsprocessen eftersom platsobservationer inte längre speglar hela försöksperioden.

3.4 Tillsyn

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

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

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

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

Samlad analys och bedömning

Transportstyrelsen bedömer att årets resultat inom tillsyn inte var tillfredsställande. Även om det finns tillsynsområden som har ett tillfredsställande resultat bedöms bristerna vara så allvarliga att de väger över i helhetsbedömningen.

Tillsyn är fortsatt den verksamhetskategori där myndighetens utmaningar är störst. När myndigheten måste prioritera mellan verksamheter prioriteras tillstånd i många fall före tillsyn. Detta eftersom brister inom tillståndsprövningen får omedelbar negativ effekt i transportsystemet genom att verksamhet inte kan komma igång eller bedrivas. Tillsyn har en mer successiv och fördröjd effekt som verkar över tid. Negativa effekter, exempelvis sämre trafiksäkerhet eller osund konkurrens, märks inte omedelbart, utan uppstår gradvis. Effektsambanden är inte heller lika uppenbara och regelefterlevnad kan uppnås med fler medel än tillsyn.

Det anställningsstopp och omställningsarbete som genomfördes under 2024 påverkade kompetensförsörjningen i varierande utsträckning inom olika delar av verksamheten. Antalet medarbetare var för få i flera delar av verksamheten eftersom myndigheten inte kunde ersättningsrekrytera i nödvändig takt. Det ledde till en ansträngd arbetssituation som hade en negativ påverkan på resultatet 2025. Påverkan blev större inom de delar där det krävs specifik kompetens och erfarenhet. Det var särskilt tydligt inom sjöfart och luftfart, där det för vissa roller kan ta flera år att bygga upp kompetens på nytt. Skälet till färre tillsyner inom spårtrafik och vägtrafik var främst att tillståndshantering behövde prioriteras.

Till följd av brist på personal nådde vissa tillsynsområden inte upp till den omfattning som krävs enligt EU-krav eller internationella överenskommelser. Utöver risker för säkerhet och miljö, kan detta leda till överträdelseförfaranden från kommissionen. Kraven uppfylldes bland annat

inte fullt ut inom hamnskydd, hamnstats- och värdestatskontroll samt tillsyn av drönaneroperatörer och inspektioner av luftfartyg. Vägtrafikens emissionstester av fordon och maskiner i verklig drift (ISC och ISV) eller hållbarhetsprovning utfördes inte i tillräcklig omfattning. Detta till följd av att de externa aktörer som utför testerna inte kunde anlitas i tillräcklig omfattning trots omfördelning av ekonomiska medel under 2025.

Vägsäkerhet, tunnelsäkerhet, intelligenta transportsystem och alternativa drivmedel är andra områden där tillsynen skedde i begränsad omfattning. Den antalsökning, fördjupning och förstärkning av tillsyner inom yrkestrafikområdet som skedde 2024 var inte möjlig att bibehålla.

Tillsyn genomfördes enligt uppsatta mål eller kvoter inom delar av verksamheten, bland annat inom kör- och vilotider och inom förarprovningen. Tillsynen av flygteknikerskolor bedrevs i huvudsak tillfredsställande. Förbättringen i jämförelse med 2024 var möjlig genom att inspektörer kunde rekryteras.

I arbetet med att systematiskt analysera tillsyn på en myndighetsövergripande nivå (se avsnitt 3.1.1) innefattades 86 verksamhetsområden. Analysen visar att 30 verksamhetsområden (35 procent) bedrev en verksamhet som var tillfredsställande. Inom 46 (53 procent) av områdena bedömdes att verksamheten delvis inte fungerade tillfredsställande och inom 10 (12 procent) bedömdes att verksamheten hade mer omfattande avvikelser och inte fungerade tillfredsställande.

Nedan redovisas ett urval av de resultat som ligger till grund för den samlade bedömningen att resultatet för tillsyn inte var tillfredsställande. För vissa punkter finns utförligare redovisning under respektive trafikslag eller under trafikslagsövergripande.

Gott resultat:

- Inom vissa områden genomfördes tillsynen enligt föreskrivna krav, uppsatta mål eller kvoter. Det gällde bland annat tillsyn av kontrollarbetsdagar inom kör- och vilotider samt granskande och medåkande tillsyn av förarprovningen.
- Arbetet mot illegal förarutbildning och fusk vid förarprov intensifierades.
- Proaktiva åtgärder, informations- och samverkansinsatser genomfördes i syfte att stärka regelefterlevnad och säkerhet.

Tillfredsställande resultat:

- Tillsyn av säkerhetskulturen hos järnvägsföretag bidrog till ett förbättrat säkerhetsarbete.

- Tillsyn inom lokförarutbildning ledde till förbud att bedriva utbildning. Därigenom säkerställdes att verksamheter som inte håller tillräcklig kvalitet och kontroll inte bedriver utbildning.
- Varningssystem vid överträdelser av reglerna om kör- och vilotider samt färdskrivare infördes.
- Överprövning utifrån den nya lagen om klampning av fordon förenklades och effektiviserades i samarbete med Polisen.

Delvis inte tillfredsställande resultat:

- Inom flera tillsynsområden av spårtrafik har inte tillsyn utförts i föreskriven omfattning, men riskbaserad tillsynsmetodik har riktat insatser dit de gör mest nytta.
- Inom tillsyn vägarbetsid, vilket handlar om sociala villkor och trafiksäkerhet, uppfylldes inte alla krav.
- Tillsyn inom vägsäkerhet, tunnelsäkerhet och besiktning samt marknadskontroll skedde i begränsad omfattning.
- Tillsyn mot bristande överföring till redovisningscentral genomfördes endast i samband med annan tillsyn, så som vid underrättelse om brott eller uppkomna skulder.

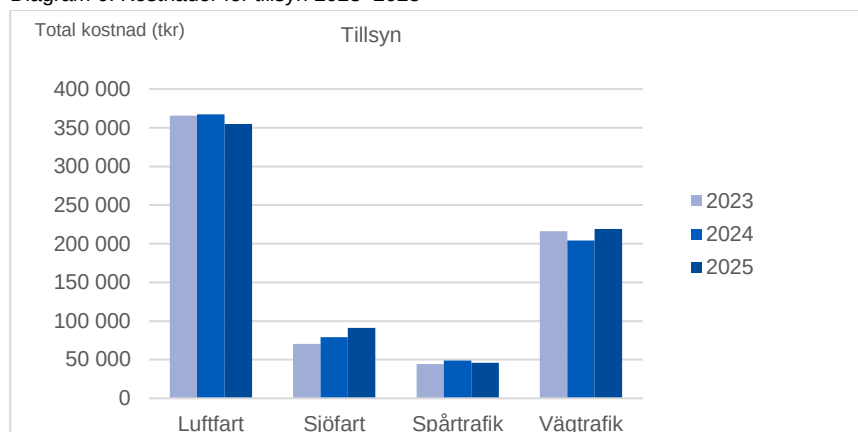
Inte tillfredsställande resultat:

- Strikta prioriteringar var nödvändiga inom informations- och cybersäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster. Det innebar utmaningar att förbereda inför den nya Cybersäkerhetslagen (implementering av EU-direktiven NIS 2 och CER) och tillsynen inom cybersäkerhet var fortsatt på en alltför låg nivå.
- Tillsyn utfördes inte i reglerad omfattning inom sjöfartsskydd och hamnskydd.
- Tillsyn av drönaroperatörer och marknadskontroll inom drömarområdet, genomfördes inte under året.
- Antalet inspektioner av luftfartyg uppfyllde inte EU-krav.
- Kontroll av att fordon och maskiner i verklig drift uppfyller krav och angivna nivåer för emissioner, koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning genomfördes inte i den omfattning som krävs enligt EU-regler. Hållbarhetsprovning av fordons avgasrening utfördes inte heller i föreskriven omfattning. För fortlöpande kontroll av tillverkare (COP) finns en stor eftersläpande skuld att hantera, och föreskrivna krav uppfylldes inte.

- Tillsyn av läkare och psykologer som utför undersökning av förare för spårtrafik genomfördes inte.
- Tillsynsområdena hamnstats- och värdstatskontroll samt avfallshantering enligt mottagningsdirektivet genomfördes inte fullt ut enligt kraven, vilket riskerar överträdelseförfaranden från kommissionen. Inte heller tillsynen av nationellt tonnage genomfördes på en tillfredsställande nivå.
- Hanteringen av ny- och ombyggnadsärenden samt inflaggningar inom sjöfartsområdet uppfyllde inte branschens behov.
- Tillsyn av sjökollektivtrafik prioriterades bort, vilket innebär att Transportstyrelsen inte uppfyllde uppdraget enligt kollektivtrafiklagstiftningen.

3.4.1 Trafikslagsövergripande

Diagram 6. Kostnader för tillsyn 2023–2025



Kostnaderna för tillsyn uppgick 2025 till 712 miljoner kronor, vilket är 1,7 procent mer än föregående år. Tillsyn utgjorde 22 procent av den totala verksamhetskostnaden. Ungefär hälften av kostnaden för tillsyn fanns inom luftfart. Kostnadsutvecklingen redovisas under respektive trafikslag.

Proaktiva åtgärder och samverkan bidrar till regelefterlevnad

Tillsynens syfte, att uppnå en god regelefterlevnad som leder till hög säkerhet och konkurrensneutralitet inom transportsektorn, kan uppnås med fler medel än de enskilda tillsynstillfällena. Förutom tillsyn har Transportstyrelsen genomfört flera informations- och samverkansinsatser. Nedan följer några exempel på sådana insatser.

Inom spårtrafik redovisade Transportstyrelsen en första järnvägsmarknadsrapport. Rapporten ökade insynen i Transportstyrelsens tillsyn och styrning, vilket bidrog till en mer säker, rättvis och välfungerande järnvägsmarknad.

Inom vägtrafik togs förberedande kontakter med Sveriges Trafikskolors Riksförbund och Trafikutbildarnas Riksorganisation, inför att nya krav i AM-utbildningen träder i kraft. Ett nytt samverkansforum för körkortsbehörighet B etablerades. Det nya samverkansforumet väntas stärka likvärdighet, kvalitet och långsiktig utveckling av förarutbildningen. Upplysande samtal genomfördes även med nya tillståndshavare inom körkortsutbildning, vilka handlade om regelverket och deras ansvar.

Samverkansmöten genomfördes även med aktörer inom yrkesförarkompetensutbildning och skriftlig information om vanliga tillsynsiakttagelser skickades till samtliga tillståndshavare. Syftet var att stärka regelefterlevnad och utbildningskvalitet, främja egenansvar samt informera om vanliga tillsynsresultat och aktuella regler. Till följd av den tillståndsmätning av gods och sociala villkor som genomfördes under 2024, inledde Transportstyrelsen under 2025 en dialog med branschen och andra aktörer. Dialogen handlade om hur regelefterlevnaden med enkla medel kan förbättras, till exempel vad gäller enklare tekniska fordonsbrister och hastighetsöverträdelser. Eftersom utfallen från Polisens vägkontroller har stor påverkan på urvalet för tillsynen inom yrkestrafik prioriterades det viktiga samarbetet med Polisen. För att öka både antalet ärenden och kvaliteten på inkomna ärenden låg fokus i samarbetet på att underlätta rapporteringen och öka kunskapen om effekterna av det gemensamma arbetet.

Inom sjöfart och luftfart genomförs regelbundet branschmöten med olika intresseorganisationer. Vid mötena informerar Transportstyrelsen om bland annat nya regler, säkerhetskultur, hur det gått med tillsynen på en övergripande nivå och eventuella problemområden. Detta bedöms bidra till en ökad regelefterlevnad.

Samverkan ger även Transportstyrelsen värdefull kunskap som kan omsättas i mer träffsäker tillsyn, tydligare information och utvecklade arbetssätt framöver.

Förbättringar efter revisioner

Transportstyrelsens verksamhet revideras kontinuerligt av olika EU-organ i syfte att säkerställa att internationella regler följs, att en hög säkerhet upprätthålls och att konkurrensen är rättvis.

Under 2025 godkändes och implementerades en handlingsplan för att åtgärda brister som identifierats i Europeiska järnvägsbyråns revision. Vissa brister åtgärdades under 2025 vilket bland annat resulterade i ökad kvalitet och kontroll av ärendehantering. Ett arbete inleddes för att samordna och effektivisera processerna för tillståndsprövning och tillsyn, vilket förväntas stärka enhetlighet och rättssäkerhet i verksamheten.

Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet genomförde en extra revision mot helikopterverksamhet på grund av resultatet från en tidigare revision. Revisionen visade på förbättringar sedan den förra inspektionen, även om vissa brister kvarstod. Bristerna var främst orsakade av otillräcklig bemanning.

Stärkt samordning av brottsförebyggande arbete

I arbetet med brottsförebyggande samordning mellan myndigheter har bland annat transporter pekats ut som en nyckelfunktion i den kriminella infrastrukturen. Transportsektorn är attraktiv för kriminella eftersom den möjliggör storskalig handel med narkotika, vapen, stöldgoods och människor, samt penningtvätt via transportföretag.

Transportstyrelsen stärkte under 2025 sin samordning av brottsförebyggande arbete. Hotbilden mot hamnar är en aspekt som betonas. Särskilt fokus låg därför på att bistå Polisen och Tullverket med underlag inför särskilda satsningar. Därutöver togs en handlingsplan fram för att hantera sårbarheter kopplade till otillåten påverkan inom handläggning av yrkestrafik. Arbetet innebar också att, utifrån identifierade riskområden, föreslå åtgärder för att motverka brottslighet samt att ta fram en rutin för hantering av informationsdelning.

3.4.2 Luftfart

Tabell 19. Kostnader för tillsyn inom luftfart 2023–2025, tusen kronor

	2023	2024	2025
Total kostnad	365 656	367 531	354 947
Kostnad exkl. undervägsverksamheten (en route)	183 528	199 954	170 522

¹ Undervägsverksamheten (en route) utgör 52 procent av de totala tillsynskostnaderna inom luftfarten för 2025 och huvuddelen är medlemsavgift till Eurocontrol, 164 219 tkr.

Tillsynen inom luftfart riktar sig främst mot flygoperatörer, infrastrukturförvaltare och flygverkstäder.

Kostnaderna minskade under 2025 jämfört med tidigare år. Det berodde på minskade räntekostnader för det gemensamma avgiftsutjämnningssystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage. Den tid som lades på tillsyn minskade vilket också bidrog till lägre kostnader.

Kostnaderna för Eurocontrol var högre än 2024 och i nivå med 2023. Under 2024 sänktes medlemsavgiften till Eurocontrol tillfälligt eftersom Transportstyrelsen fick tillbaka outnyttjade medel från Eurocontrol. Medlemsavgiften var på en normal nivå under 2025 vilket bidrog till högre kostnader jämfört med 2024. Samtidigt motverkades detta till viss del eftersom räntekostnaderna var lägre jämfört med tidigare år. Övriga kostnader var på samma nivå som tidigare år.

3.4.3 Sjöfart

Tabell 20. Kostnader för tillsyn inom sjöfart 2023–2025, tusen kronor

	2023	2024	2025
Total kostnad	70 568	79 130	91 301

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

Kostnaderna för tillsyn inom sjöfart ökade jämfört med tidigare år och det berodde bland annat på att bemanning och tillsyn ökade inom sjöfarts- och hamnskydd. Den tid som lades på tillsyn ökade totalt sett, vilket tillsammans med inflation också bidrog till ökade kostnader. Även utveckling av it-system bidrog till de ökade kostnaderna.

Tillsyn av fartyg

De tilldelade kvoterna för tillsyn inom hamnstatskontroll och av mottagningsdirektivet uppnåddes inte. Transportstyrelsen tog emot ett påpekande från Paris MoU om att vi inte uppfyllt kvoten för hamnstatskontroller under de senaste tre åren. Kvoterna inom dessa områden är bestämda enligt särskilda EU-krav. Tillsyn inom dessa områden syftar till att säkerställa sjösäkerhet, miljöskydd och regelefterlevnad. Bristande tillsyn som innebär att Transportstyrelsen inte når upp till EU-reglerade krav kan, utöver riskerna för säkerhet och miljö, leda till överträdelseförfaranden från Europeiska kommissionen. Det kan i förlängningen innebära ekonomiska konsekvenser för Transportstyrelsen eller Sverige.

Ökad inflaggning till svensk flagg

Inflaggningen till svensk flagg ökade. Två större rederier flaggade in totalt två fartyg och ytterligare inflaggningar är aviserade. En bidragande orsak är avskaffandet av stämpelskatten. För Transportstyrelsen innebär utvecklingen ökat arbete inom inflaggningsprocessen för registrering, bemanning, certifikatshantering, tillsyn samt samordning med rederier och organisationer. Sverige har även tecknat avtal med flera länder vilket gör det möjligt för sjömän från dessa nationer att tjänstgöra på svenska fartyg. Detta underlättar rederiernas bemanningsplanering och kan bidra till ett ökat intresse för svensk flagg.

3.4.4 Spårtrafik

Tabell 21. Kostnader för tillsyn inom spårtrafik 2023–2025, tusen kronor

	2023	2024	2025
Total kostnad	44 212	48 984	46 089

Tillsynen inom spårtrafik går ut på att säkerställa att bland annat infrastrukturhållare, järnvägsföretag, utbildningsanordnare, läkare och

psykologer följer befintliga krav. Det ingår också att övervaka konkurrenssituationen på järnvägsmarknaden.

Kostnadsminskningen berodde på minskade it-kostnader och färre årsarbetskrafter.

Hantering av ogynnsamma väderförhållanden

Genom en proaktiv tillsyn mot landets fyra största infrastrukturförvaltare, säkerställdes att rutiner och beredskap fanns för att hantera ogynnsamma väderförhållanden, och därmed minska risken för framtida störningar i tågtrafiken. Tillsynen bidrog också till att öka kunskapen om brister och förbättringsbehov. Majoriteten av de fyra infrastrukturförvaltarna visade ett förbättringsbehov.

Tillsyn över Trafikverket för åtgärder till en säkrare och mer rättvis järnväg

Som landets största infrastrukturförvaltare var Trafikverket även under 2025 föremål för återkommande tillsyn. Vid tillsynen av tillträdet till rangerbangårdar fanns brister som resulterade i ett föreläggande för att garantera ett rättvist och transparent tillträde.

Efter en allvarlig olycka och flera tillbud vid arbete i spåren, utfärdades ett föreläggande med vite. Förbättrade säkerhetsrutiner bidrar till det långsiktiga målet att ingen ska dö eller skadas i spårtrafiken.

Tillsynen av införandet av planeringssystemet för marknadsanpassad planering av kapacitet medförde förbättrad riskhantering och kompetensstyrning, vilket stärkte både säkerheten och systemets pålitlighet. Sammantaget ledde Transportstyrelsens insatser till konkreta förbättringar i Trafikverkets processer och bidrog till en säkrare och mer rättvis järnvägssektor.

3.4.5 Vägtrafik

Tabell 22. Kostnader för tillsyn inom vägtrafik 2023–2025, tusen kronor

	2023	2024	2025
Total kostnad	216 058	204 334	219 200

Tillsyn inom vägtrafik avser främst yrkestrafik, typgodkännande av fordon och komponenter, besiktningsföretag och utbildningsorganisationer. Inom yrkestrafiken utövas tillsyn över företag som har yrkestrafiktillstånd och taxitrafiktillstånd. Inom utbildningsorganisationer utövas tillsyner över trafikskolor och organisationer med förordnade förarprovare, till exempel gymnasieskolor, Försvarsmakten och Trafikverket.

Den ökade kostnaden berodde främst på fler provningar av överensstämmelse av utsläpp och bränsleförbrukning för fordon och maskiner i drift (ISC och ISV). Det genomfördes även hållbarhetsprovningar av fordonens avgasrening, men fortfarande uppfylls

inte kraven i sin helhet. Inom tillsyn av utbildningsorganisationer och organisationer med förordnade förarprövare var det ökade it-kostnader. Däremot var det lägre kostnader inom tillsyn av företag med trafiktillstånd och inom tillsyn av taxiförare.

Tabell 23. Ärendeslag med stort antal ärenden inom vägtrafik 2023–2025

Ärendeslag	Antal tillsyner			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/tillsyn (kronor)		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Yrkestrafikföretag och taxiförare ¹	27 008	24 639	23 055	78 029	75 184	61 663	2 889	3 051	2 675

¹ Förtydligande av text, dessa har ingått i antal och kostnad även tidigare år.

De lägre kostnaderna förklaras av färre årsarbetskrafter och lägre kostnad för it-utveckling.

Antalet tillsyner av yrkestrafikföretag minskade under året till följd av nödvändiga nedprioriteringar. Exempelvis fick arbetet med varningar för trafikförseelser hos taxiföretag lägre prioritet. För att minska konsekvenserna förmedlade myndigheten i samband med beslut om en varning riktad mot taxiförare att varningarna samlas ihop och kan ingå i bedömningen vid en eventuell kommande tillsyn av taxiföretaget.

Yrkesförarkompetensutbildningen har färre, men fortfarande betydande brister

Tillsyn av yrkesförarkompetensutbildning säkerställer att utbildningar följer reglerna, bidrar till trygg trafik och motverkar fusk och brottslighet. Under året avslutades 21 tillsynsärenden, varav 13 innehöll allvarliga brister. Andelen brister var ovanligt hög i början av året eftersom flera uppföljande tillsynsbesök sköts upp under 2024 av ekonomiska skäl.

Tre tillstånd återkallades på grund av allvarliga dokumentationsbrister och felaktig rapportering av elevers kursdeltagande.

Prioritering, proaktiva insatser och samverkan ska ge säkrare förare

Tillsyn över förarutbildning utförs för att säkerställa att utbildningarna följer regelverket och främjar trafiksäkerhet. Tillsynen fokuserade på obligatoriska utbildningar, såsom riskutbildning för behörighet B, medan tillsyn av trafikskolor prioriterades lägre.

Riktad och effektiv tillsyn stärker rättssäker och likvärdig förarprovning

Kraven på Transportstyrelsens tillsyn över förarprovning uppfylldes både för granskande och medåkande tillsyn. Fokus låg på gymnasieskolor och vuxenutbildningar, där brister tidigare identifierats, samt skolor med egen förarprovning. Syftet med denna tillsyn är att säkerställa korrekt genomförande och att provningen är likvärdig och rättssäker i hela landet.

Arbetet effektiviserades genom bland annat digitala inlednings- och slutsamtal. Tillsyn samordnades när Försvarsmaktens förarprövare även blev förordnade vid Trafikverket. För gymnasie- och vuxenutbildningar kan vissa moment nu, efter ändrade föreskriftskrav, granskas genom stickprov vart femte år i stället för årligen. Tillsammans med Skolverket uppdaterades ett stödmaterial och det beskrivs av skolorna som ett tydligt och användbart stöd.

Sammanfattningsvis visade tillsynen att förarprovningen i huvudsak fungerar väl, men att brister kvarstår. Den riktade tillsynen och de effektiviserade arbetssätten bidrar till högre kvalitet, ökad rättssäkerhet och större likvärdighet i landets förarprovning.

Besiktningens företags regelefterlevnad säkerställs genom tillsyn

Tillsynen av besiktningens företag motverkar att fordon som har brister godkänns och bidrar därmed till att fordon i större utsträckning uppfyller de krav som ställs på säkerhet och miljö. Riktade tillsyner genomfördes inom området registreringsbesiktning. I flera fall konstaterades brister såsom felaktiga bedömningar, uteblivna kontroller eller kontroller som genomförts på felaktigt sätt eller med fel metod eller utrustning. Det framkom också att bedömningarna ibland skiljer sig åt mellan olika besiktningens företag.

Fortsatt hög andel brister inom återföring av bensinångor vid tankning

Ett fungerande system för återföring av bensinångor vid bensinpumpar är viktigt för att begränsa utsläppen av flyktiga organiska ämnen (VOC). Dessa är cancerogena och bidrar till bildande av ozon. Transportstyrelsen genomförde 102 tillsyner, varav det i cirka 19 procent (17 procent 2024) identifierades brister. Nivån på bristerna motsvarade tidigare års nivåer och andelen är fortsatt relativt hög.

Ökat behov av tillsyn för väg- och tunnelsäkerhet

Tillsyn enligt vägsäkerhetslagen och lagen om säkerhet i vägtunnlar är omfattande och viktigt för att upprätthålla ett säkert och motståndskraftigt vägnät. De senaste årens klimatrelaterade händelser, så som skred och bortspolade vägar, samt betydelsen av infrastruktur ur totalförsvarsperspektiv betonar också vikten av tillsyn. Prioritering utifrån tillgänglig personal innebar att endast en del av området kunde granskas. Bland det som granskades kan följande nämnas:

- rapportering av dödsolyckor
- regelbundna vägsäkerhetsinspektioner
- vägsäkerhetsbedömning och trafiksäkerhetsgranskningar
- rapportering av olyckor och allvarliga olyckstillbud i tunnel
- regelbundna kontroller och övningar i tunnlar.

Vid fältinspektioner låg fokus på väghållares efterlevnad av kraven på regelbundna vägsäkerhetsinspektioner. Brister identifierades i vägunderhåll som bedömdes kunna innebära förhöjd risk för olyckor med allvarliga konsekvenser. Genom tillsynens uppföljning vidtogs åtgärder skyndsamt, vilket säkerställde att berörda vägsträckor återfick en tillfredsställande säkerhetsnivå. Tillsynen bidrog därmed inte enbart till att konkreta brister åtgärdades, utan även till att väghållarnas rutiner för egenkontroll och riskuppföljning förstärktes, vilket långsiktigt stärker både trafiksäkerheten och systemets robusthet.

3.5 Registerhållning

Registerhållningen omfattar register med uppgifter om framför allt fordon, farkoster, förare och infrastrukturhållare. Transportstyrelsen ansvarar även för ett informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportsystemet. Syftet med registerhållningen varierar något mellan trafikslagen, men den kan i huvudsak sägas omfatta att det finns korrekta uppgifter om identifikation, prestanda, ägare och eventuella säkerheter eller inteckningar i samband med krediter. Registerhållningen omfattar också kontinuerliga uppdateringar för att följa gällande och kommande lagstiftning.

Inom ramen för registerhållning redovisas i årsredovisningen även myndighetens arbete med att ta in fordonsskatt, trängselskatt och infrastrukturavgifter.

Registren är nödvändiga för att Transportstyrelsen ska kunna tillhandahålla grundläggande information om transportsystemet. Informationen ska göras tillgänglig till låg kostnad så att samhället kan använda den effektivt. Registerhållningen ska kännetecknas av hög effektivitet och driftsäkerhet.

Samlad analys och bedömning

Transportstyrelsen bedömer att resultat inom registerhållning som helhet var tillfredsställande.

Hög andel automation och kvalitet i myndighetens flöden för registerhållning samt god handläggningstid på manuella ärenden bidrog till att vägtrafikregistret i stort innehåller korrekta uppgifter. Tillgängligheten till informationen i registren var god och förbättrades ytterligare genom ökad digitalisering, bland annat via Mina sidor. Vägtrafikregistret har till fullo inte kunnat uppdateras utifrån aktuell lagstiftning med anledning av komplexiteten i den nuvarande it-miljön.

Myndigheten tog in skatter och avgifter till en låg kostnad, och trots de stora generella prisökningar som varit sjönk kostnaderna. Det kvarstår emellertid utvecklingsbehov av systemlösningen för uppbördsverksamheten.

Arbetet för att systematiskt analysera och prioritera registerhållning på en myndighetsövergripande nivå (se avsnitt 3.1.1) utvidgades under 2025 till att omfatta även fordons- och körkortsinformation, och innefattade 32 verksamhetsområden. Analysen visar att 14 verksamhetsområden (44 procent) bedrev en verksamhet som var tillfredsställande. Inom 18 (56 procent) av områdena bedömdes att verksamheten delvis inte fungerade tillfredsställande. Inget område bedömdes ha mer omfattande avvikelser och inte fungera tillfredsställande.

Nedan redovisas ett urval av de resultat som ligger till grund för den samlade bedömningen att resultatet för registerhållning var tillfredsställande. För vissa punkter finns utförligare redovisning under respektive trafikslag eller under trafikslagsövergripande.

Gott resultat:

- Handläggningstiden för fordonsärenden låg inom satta mål och kvaliteten i handläggningen var god.
- Tillgängligheten till informationen i registren var god och ytterligare förbättring skedde under 2025.
- Registerhållningen inom luftfart och sjöfart höll god kvalitet och uppdateringar i registren utfördes i tid.
- Myndigheten tog ut skatter och avgifter till en låg kostnad.

Tillfredsställande resultat:

- Korrekta uppgifter fanns inom stora delar av vägtrafikregistret.

Delvis inte tillfredsställande resultat:

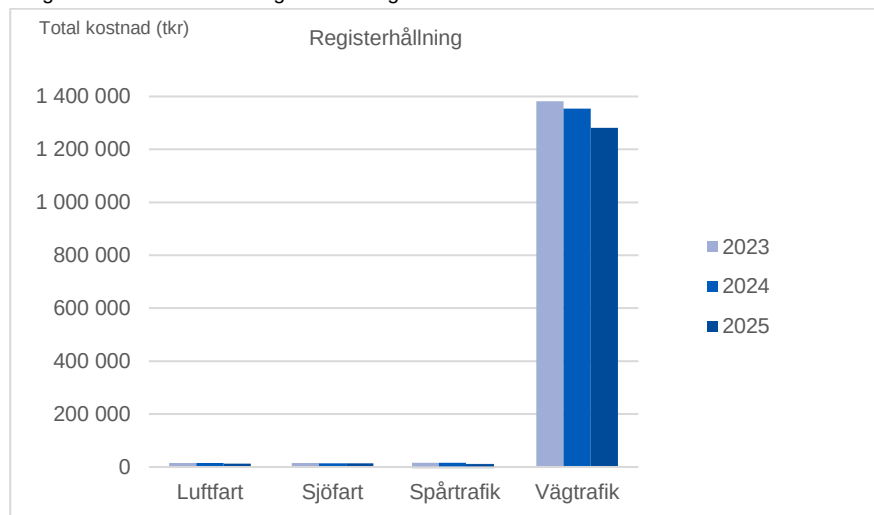
- Med utvecklingen av uppkopplade och automatiserade fordon uppstår nya krav i registerhållningen som i nuläget inte kan mötas.
- Bristande inrapportering orsakar sämre informationskvalitet i Strada. Transportstyrelsen vidtog åtgärder för att stärka Strada som nationell olycks- och skadedatabas.

Inte tillfredsställande resultat:

- Den nuvarande systemlösningen för skatter och avgifter inom vägtrafik är ålderstigen och lever inte upp till befintliga krav.

3.5.1 Trafikslagsövergripande

Diagram 7. Kostnader för registerhållning 2023–2025



Kostnaden för registerhållning uppgick 2025 till 1 311 miljoner kronor, vilket är 5,4 procent mindre än föregående år. Registerhållning utgjorde 41 procent av den totala verksamhetskostnaden. Vägtrafik utgjorde 98 procent av kostnaden för registerhållning. Kostnadsutvecklingen redovisas under respektive trafikslag.

3.5.2 Luftfart

Tabell 24. Kostnader för registerhållning inom luftfart 2023–2025, tusen kronor

	2023	2024	2025
Total kostnad	15 293	15 128	13 041

Kostnaderna för registerhållning inom luftfart minskade under 2025 jämfört med tidigare år. Bemanningen var något mindre bland annat på grund av ett förändrat arbetssätt.

Tabell 25. Registerförda luftfartyg 2023–2025

	2023	2024	2025
Antal luftfartyg	2 913	2 881	2 874

Minskningen av antalet luftfartyg bromsade in 2025 jämfört med de senaste fyra åren. Totalt registrerades 99 luftfartyg samtidigt som 106 avregistrerades, varav 71 avregistrerades på grund av export. Fler helikoptrar registrerades jämfört med tidigare år, vilket föranletts av affärsmöjligheter för bolag. Därutöver blev det tolv fler större luftfartyg i kategorin högsta tillåtna startmassa om 10 ton eller större. Två bolag stod för drygt två tredjedelar av dessa.

De största luftfartygen genomgick även många ägarbyten, det vill säga omsättning av befintligt registrerade luftfartyg som kvarstår i

luftfartygsregistret. Det var framför allt ett större bolag som ansökte om dessa ägarbyten. Under 2025 var det drygt 30 procent fler luftfartygsregisterärenden och drygt 40 procent fler ärenden om inskrivning av rättigheter i inskrivningsregistret för luftfartyg, vilket är ungefär i nivå med åren 2021 och 2022.

Att antalet luftfartyg kontinuerligt minskat årligen, påverkar möjligheterna för den civila beredskapen eftersom det finns färre svenskregistrerade luftfartyg att fatta beslut om uttag för, i händelse av höjd beredskap. Ett trendbrott skedde 2025 eftersom det inte har registrerats så pass många luftfartyg sedan 2021. Dessutom har det tillkommit fler luftfartyg som kan bidra till beredskapen genom fler helikoptrar och större luftfartyg.

3.5.3 Sjöfart

Tabell 26. Kostnader för registerhållning inom sjöfart 2023–2025, tusen kronor

	2023	2024	2025
Total kostnad	15 258	13 986	14 333

Kostnaderna för registerhållning inom sjöfart var på samma nivå som 2024. Från 2023 minskade kostnaderna, på grund av lägre avskrivningskostnader för it-systemen.

Tabell 27. Registerförda fartyg 2023–2025

	2023	2024	2025
Antal fartyg	7 837	7 651	7 556

Antalet fartyg i fartygsregistret fortsatte att minska, vilket varit en trend sedan flera år tillbaka. Såväl antalet skepp, det vill säga fartyg som är över 24 meter långa, som antalet båtar fortsatte minska. Uppdatering av information i Transportstyrelsens tillsynssystem medförde avregistreringar av båtar som inte längre är registreringspliktiga på grund av att de inte används yrkesmässigt. En negativ effekt av minskningen är möjligheterna för den civila beredskapen, eftersom det finns färre svenskregistrerade fartyg att fatta beslut om uttag för. Under 2025 kom emellertid indikationer på att sloandet av stämpelskatt bidrar till att intresset av att registrera fartyg i Sverige ökar. Tre så kallade Suezmaxfartyg registrerades i svenskt register och det aviserades även att ytterligare två fartyg kan tillkomma. Ett annat trendbrott som hållt i sig sedan 2024 är att det registrerades fler skepp med en bruttodräktighet över 500.

3.5.4 Spårtrafik

Tabell 28. Kostnader för registerhållning inom spårtrafik 2023–2025, tusen kronor

	2023	2024	2025
Total kostnad	3 449	2 991	1 365

De lägre kostnaderna förklaras med mindre årsarbetskrafter och lägre it-kostnader.

Tabell 29. Registerförda godkända fordon inom spårtrafik 2023–2025

	2023	2024	2025
Nationella fordonsregistret NVR	2 925	3 047	3 014
Europeiska fordonsregistret EVR	16 079	15 689	15 250
Totalt	19 004	18 736	18 264

Antalet järnvägsfordon som har Sverige som registrerande land i det europeiska fordonsregistret var vid 2025 års utgång 15 250 stycken, varav 14 245 var aktiva. I det nationella fordonsregistret fanns vid 2025 års utgång 3 014 godkända järnvägsfordon.

3.5.5 Vägtrafik

Tabell 30. Kostnader för registerhållning inom vägtrafik 2023–2025, tusen kronor

	2023	2024	2025
Total kostnad	1 382 114	1 353 819	1 282 059

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

Kostnaderna för registerhållning minskade ytterligare 2025, delvis som en effekt av tidigare års besparingskrav. Kostnaderna minskade framför allt inom it-lösningar.

Utveckling av ett nytt vägtrafikregister

Vägtrafikregistret är ett av de mest nyttjade offentliga registren och måste vara tillgängligt dygnet runt för att försörja myndigheter, företag och enskilda med uppgifter. Eftersom behov finns av ett nytt vägtrafikregister, pågår ett utvecklingsarbete inom myndigheten. Det är det mest omfattande utvecklingsarbete som Transportstyrelsen har utfört och arbetet kommer att pågå under många år och kräva omfattande resurser.

På grund av lägre bemanning än planerat, skjuts delar av arbetet framåt. De uppdaterade planerna sträcker sig över längre tid, men med lägre årskostnader och lägre bemanning. Uppdateringen av planerna utgick från en tydligare riskbaserad inriktning, vilket innebar att de delar som är mest kritiska ur verksamhetsperspektivet prioriteras högre och utvecklas tidigare. Det handlar exempelvis om kritiska verksamhetsuppgifter och att möta förändringsbehov till följd av kommande författningsändringar. Det nya

vägtrafikregistret kommer att vara färdigt senast år 2031. Den totala omfattningen och kostnaden påverkas inte av förändringarna.

I takt med att arbetet fortskrider ökar kunskapen och förståelsen. Under året ledde det till att strategier för utvecklingsarbetet inom körkortsområdet uppdaterades. De nya strategierna skapar bättre förutsättningar att möta de förändringsbehov som följer av EU:s nyligen beslutade fjärde körkortsdirektiv.

Ett riskområde som tidigt identifierades i utvecklingen av det nya registret var informationsförsörjningen till externa intressenter som myndigheter, företag och andra organisationer. Under 2025 togs hälften av informationsförsörjningen till Polisen och Skatteverket i produktion. Det är en betydande riskreducering. Dialog pågår med övriga externa intressenter med målsättning att all informationsförsörjning ska vara flyttad vid utgången av 2027.

Inom körkortsområdet togs den första delen i produktion under 2025. Det handlade om det så kallade LOB-registret som relaterar till lagen om omhändertagande av berusade. Registreringen är av intresse för bedömningen av lämpligheten vid körkortsinnehav.

Andra större delar som utvecklades under 2025 var funktionalitet för hantering av digitala underlag för registrering av fordon samt yrkestrafikens system för taxiförarlegitimationer, vilka planeras att tas i produktion i början av 2026. Digitala underlag för fordonsregistrering innebär minskad pappers- och brevanvändning och följer av EU-förordning om godkännande av motorfordon med mera.

Fordon i trafik samt avställda och avregistrerade

Tabell 31. Registerförda fordon inom vägtrafik 2023–2025

	2023	2024	2025
Registerförda fordon totalt	12 075 490	11 994 645	12 002 084
Avställda fordon	3 118 343	3 079 864	3 087 259
Ägda av kvinnor	370 767	368 970	372 723
Ägda av män	2 194 381	2 170 522	2 194 245
Ägda av juridisk person	553 195	540 372	520 291
Avregistrerade fordon¹	768 383	679 884	601 341
Ägda av kvinnor	34 080	30 795	27 701
Ägda av män	237 759	228 131	203 236
Ägda av juridisk person	496 528	420 945	370 389
Fordon i trafik²	8 188 764	8 234 897	8 313 484
Ägda av kvinnor	1 841 926	1 855 957	1 879 724
Ägda av män	4 872 328	4 904 179	4 953 523
Ägda av juridisk person	1 474 510	1 474 761	1 480 237
Antal genomförda ägarbyten under året	3 667 208	3 717 633	3 729 902
Antal genomförda avregistreringar av fordon	359 292	396 393	311 255
Antal fordon tagna i trafik första gången	438 478	412 107	403 405

¹ För ett fåtal fordon saknas uppgift om ägare.² För uppgifterna om avställda fordon och fordon i trafik skiljer sig det totala antalet från summan för de olika ägarna. Differensen beror på att uppgifterna tas fram vid olika datauttag och ett antal registreringar har hunnit göras mellan uttagen.

Antalet registerförda fordon var i stort sett oförändrat i jämförelse med 2024. Av de personbilar som nyregistrerades under 2025 var drygt 173 000 elbilar eller laddhybrider. Det motsvarade 61 procent av alla nyregistrerade personbilar, vilket innebar en ökning med 4 procentenheter jämfört med 2024.

Antalet fordon i trafik ökade marginellt under de tre senaste åren. Det totala antalet nyregistrerade fordon var lägre 2025 än 2024, vilket kan förklaras av en fortsatt svag nybilsmarknad. Förstärkningen av kronan medförde en minskad export av fordon.

Andelen ägarbyten som genomfördes via auktoriserade bilhandlare eller någon av myndighetens digitala tjänster låg på 84 procent, vilket var en ökning med 1 procentenhet jämfört med 2024 och ytterligare 1 procentenhet jämfört med 2023. Det visar på att trenden med en allmänt ökande användning av digitala tjänster håller i sig. Ökningen kan dock inte bli så mycket större så länge som Transportstyrelsen bland annat saknar stöd för ombudshantering, det vill säga att juridiska personer kan utföra e-tjänster på samma sätt som fysiska personer kan.

Fordonsskatt, trängselskatt och infrastrukturavgifter

Tabell 32. Utveckling av ärendeslag med stort antal ärenden inom uppbörd av skatter och infrastrukturavgifter 2023–2025

Ärendeslag	Antal skattebeslut			Kostnad (tusen kronor)			Kostnad/antal (kronor)		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Fordonsskatt	9 576 086	9 544 493	9 632 154	129 589	126 812	125 594	14	13	13
Trängselskatt Stockholm	7 938 731	7 923 784	8 005 227	61 746	68 795	58 701	8	9	7
Trängselskatt Göteborg	5 977 022	6 022 090	6 137 239	94 950	106 818	91 577	16	18	15
Infrastrukturavgifter, Motala	875 888	865 725	941 880	3 568	3 148	3 059	4	4	3
Infrastrukturavgifter, Sundsvall	1 169 871	1 129 916	1 215 044	5 054	4 936	4 566	4	4	4
Infrastrukturavgifter, Skuru	333 133	2 000 711	2 042 973	2 488	15 832	13 733	7	8	7

En ny version av motorn för automatisk avläsning och igenkänning av registreringsskyltar, så kallad ALPR (Automatic License Plate Recognition), togs i bruk under 2024. Detta för att förbättra datakvaliteten inom intag av trängselskatt och infrastrukturavgift. Efter träning och djupinlärning av motorn ökade identifieringsgraden från 95,1 procent till 97,7 procent. Den förbättrade datakvaliteten och den ökade identifieringsgraden ledde till färre omprövningar och cirka 6 miljoner färre manuella bildgranskningar, vilket motsvarade minst 10 000 timmar handläggning per år.

Inom trängselskatt kan ökningen av antal beslut härledas till att myndigheten identifierade fler fordon till följd av förbättrad ALPR-motor samt att väderförhållandena under vintern 2024/2025 var gynnsammare för avläsning av motorn än vintern 2023/2024. De lägre kostnaderna för trängselskatt är hänförliga i huvudsak till personal- och konsultkostnader, samt driftkostnad av it-lösningar.

Över tid har kostnaderna för hantering av trängselskatt minskat. Detta framkommer i en översyn som Trafikanalys har genomfört av berörda myndigheters administrativa kostnader för hanteringen av trängselskatt. Översynen visade att de samlade kostnaderna för trängselskatteadministration har sänkts mycket påtagligt mellan 2007 och 2024 och att Transportstyrelsens effektiviseringar står för en dominerande del av den utvecklingen. Kostnadssänkningar har skett trots att systemen byggts ut och antalet passager som ska hanteras ökat. Kostnadsminskningarna har bland annat varit möjliga genom insatser för att öka förmågan för automatisk läsning av nummerskyltar och ett gemensamt arbete mellan Trafikverket och Transportstyrelsen.

Variationerna avseende fordonsskatt härleds till det samhällsekonomiska läget i Sverige under föregående år med ökade drivmedelskostnader, hög arbetslöshet och påverkan på branscher i samhället. Kostnadsminskningen förra året höll i sig även under 2025 och bankkostnaderna minskade fortsatt till följd av att Transportstyrelsen skickar ut insättningsbesked i egen regi.

Transportstyrelsen hanterar skatter och avgifter motsvarande cirka 20 miljarder kronor per år inom vägtrafikområdet. Det är stora volymer både i antal ärenden och i kronor. Det ställer höga krav på såväl säkerhet och korrekthet som effektiv hantering. Den nuvarande systemlösningen för skatter och avgifter inom vägtrafik är ålderstigen och lever inte upp till de befintliga kraven. Därför pågår sedan flera år tillbaka ett arbete med att införa en ny systemlösning för uppbörd och sidoordnad bokföring. Arbetet fick under 2025 till viss del stå tillbaka till förmån för utvecklandet av ett nytt vägtrafikregister. Trots det gick utvecklingen framåt och tydliga resultat kunde ses under 2025 utifrån de driftsättningar som gjordes under 2024. Andelen nationella inbetalningar som hanterades helt eller delvis automatiskt ökade från 98,8 till 99,3 procent. För internationella betalningar har andelen inbetalningar som hanterats helt eller delvis automatiskt ökat från cirka 20 procent till 67 procent.

Registreringsskyltar bidrar till miljömål

Transportstyrelsen har gått över till att tillverka registreringsskyltar av återvunnen aluminium i stället för jungfrulig (primär) aluminium. De nya skyltarna innehåller 40 procent återvunnen aluminium och minskade energiåtgången med cirka 36 procent för tillverkning av registreringsskyltarna.

Personliga skyltar fortsatte öka

Under 2025 godkände Transportstyrelsen 3 407 ansökningar om personlig skylt. I dagsläget finns över 28 000 personliga skyltar i landet. Det är den högsta siffran någonsin. Det kostar 6 900 kronor att skaffa en personlig skylt. Licensen gäller i tio år och kan därefter förlängas i fem eller tio år mot en ny avgift. Den så kallade skyltfonden tar emot 5 500 kronor av ansökningsavgiften. Skyltfonden är en fond hos Trafikverket som det går att söka bidrag från för trafiksäkerhetshöjande projekt. Under 2025 lämnade Transportstyrelsen över 17 miljoner kronor till fonden.

Clean Vehicles Directive (CVD)

EU vill att offentliga aktörer ska gå före i klimatarbetet. CVD ställer krav på att en viss andel av fordon som upphandlas av organisationer som går under lag om offentlig upphandling och lag om upphandling inom försörjningssektorerna, uppfyller vissa miljökrav. Transportstyrelsen skapade förutsättningar för att samla in uppgifter om upphandlade fordon från aktörerna, för att kunna sammanställa uppgifterna i en rapport till regeringen.

Åtgärder vidtogs för att stärka datakvaliteten i Strada

Informationssystemet Strada, med data om skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet, bidrar till besluts- och forskningsunderlag. En analys av rapporteringsmönster och datakvalitet visar att sjukhusrapporteringen har ökat de senaste åren medan polisrapporteringen har minskat. Polisen uppger att minskningen beror på resursbrist och omprioriteringar.

Arbetet med att stärka Strada som nationell olycks- och skadedatabas fortsatte bland annat genom att en plan till 2030 togs fram. Planen syftar till att förbättra datakvalitet, öka användningen av information och säkerställa kostnads- och resurseffektivitet.

Exempel på åtgärder som vidtogs 2025 var utbildningar och nätverksmöten för sjukvårdsrapportörer och återkoppling till sjukhusen med statistik för 2024. Det genomfördes även stöttning till Statens väg- och transportforskningsinstitut i arbetet med att definiera krav på datakvalitet i Strada. Driftsättning av en teknisk lösning för säker kommunikation mellan Polisen och Transportstyrelsen gjordes också.

3.6 Service och bemötande

En grundläggande del i Transportstyrelsens uppdrag är att ha en verksamhet som tillhandahåller god service och tillgänglighet för både medborgare och företag.

Myndigheten ska göra kontakterna smidiga och enkla samt samverka med andra myndigheter. Transportstyrelsen möter kunder både digitalt och icke-digitalt. Kundmötet omfattar alla interaktioner som en kund har med myndigheten oavsett kanal, och oavsett om mötet initieras av kunden eller myndigheten. Transportstyrelsen strävar efter enhetliga kundmöten som utgår från kundens behov.

Samlad analys och bedömning

Transportstyrelsen har flera skilda kundgrupper med varierande förväntningar och behov av service. I avsnittet redovisas resultat och analyser av utvalda delar av myndighetens arbete för att ge kunderna god service och ett gott bemötande. Avsnittet visar hur Transportstyrelsen arbetar för att göra det enkelt att ta del av en rättighet eller fullgöra en skyldighet. Här finns även den samlade redovisningen av arbetet med att förbättra service och bemötande inom kundtjänst för körkort, fordon och yrkestrafik. Delar som kan kopplas till service men som har en naturlig plats i andra avsnitt redovisas och analyseras primärt där. Det gäller till exempel handläggningstider i ärenden utanför kundtjänst samt branschsamverkan.

Transportstyrelsen bedömer att myndigheten har uppnått ett tillfredsställande resultat inom service och bemötande genom en positiv

utveckling i flera avseenden. Servicenivån inom kundtjänst var jämförbar med tidigare år och inom satta mål. Användningen av digitala tjänster och digitala utskick ökade, vilket bedöms ha bidragit till förbättrad tillgänglighet och effektivitet. Den externa webbplatsens struktur, innehåll och tillgänglighet förbättrades ytterligare för att göra det ännu enklare för kunderna att själva uträtta sitt ärende eller söka information.

Branschsamverkan kunde bedrivas i högre grad jämfört med föregående år. Dessutom visade kundundersökningar inom flera områden att kunderna överlag var nöjda eller mycket nöjda med den service som gavs.

Samtidigt finns det fortfarande områden med utvecklingsbehov. Till exempel är Transportstyrelsens digitala kundmöte inte enhetligt inom myndigheten och motsvarar i flera delar inte vad kunderna förväntar sig. Kundernas förväntningar är till exempel att kunna följa sitt pågående ärende, få information om betalningar eller agera ombud för en annan privatperson eller ett företag. Här finns sannolikt möjlighet att minska onödig efterfrågan och bidra till ökad effektivitet och förenkling. Ytterligare ett förbättringsområde är behovet av stärkt förmåga att på myndighetsövergripande nivå samla in, analysera och använda nyckeltal som underlag för styrning och prioritering. Under året fattades ett beslut om att samla ansvaret för styrning och samordning av myndighetens kundmötesfrågor, inklusive myndighetsgemensamma tjänster och telefonifrågor, organisatoriskt på samma avdelning. Arbetet har påbörjats under året och förväntas skapa bättre förutsättningar för ett kunddrivet, effektivt och enhetligt kundmöte. Utvecklingsarbetet kommer att fortsätta under kommande år.

Nedan redovisas ett urval av de resultat som ligger till grund för bedömningen. För vissa punkter finns utförligare redovisning i textavsnitt.

Gott resultat:

- Kundundersökningar inom flera områden visade att kunderna var nöjda eller mycket nöjda överlag med Transportstyrelsens service. Kunderna var särskilt nöjda med myndighetens kompetens och bemötande.
- Andelen digitala utskick av myndighetshandlingar ökade, vilket bland annat gav fler kunder snabbare tillgång till information och fakturor.
- Andelen kunder som tog körkortsfoto digitalt ökade, vilket innebar att fler kunder fick en snabbare och enklare hantering av sitt körkortsärende.

- Fler kunder i telefonkön kunde hantera sitt ärende själva efter att ha fått sms-utskick med länk till en digital arena. Det förenklade för kunden och frigjorde tid för andra frågor och ärendehanläggning.
- Under året utvecklades en tjänst som gör det möjligt för en kundtjänsthandläggare att under pågående samtal skicka vissa efterfrågade handlingar direkt till kundens digitala brevlåda. Det förbättrade serviceupplevelsen och effektiviteten i ärendehanteringen.
- Genom samverkan fick Transportstyrelsen direktåtkomst till Socialstyrelsens register över legitimerad hälso- och sjukvårdspersonal (HOSP). Detta möjliggjorde snabbare beslut i ärenden där det krävs läkar- och synintyg.
- Kundanpassad telefonistyrning och språkval i växeln bidrog till att fler kunder hittade rätt kontakt direkt. Antalet samtal till växeln halverades efter åtgärderna, vilket indikerar att kontakten förenklades för kunderna.

Tillfredsställande resultat:

- Servicenivån i form av svarstider i telefon inom kundtjänst var jämförbar med tidigare år och inom satta mål.
- Samstyrning av fordons- och körkortskundtjänsterna bidrog till effekter som kortare handläggningstid, utjämnad tillgänglighet och ökad likabehandling mellan ärendetyper.
- Användningen av Mina sidor ökade under året och majoriteten av kunderna upplevde att de har nytta av innehållet i tjänsterna. Samtidigt kvarstår utvecklingsbehov för att utöka funktionaliteten.

Delvis inte tillfredsställande resultat:

- Besvarandegraden i fordons- och körkortskundtjänsterna var lägre jämfört med tidigare år.
- Färre tjänster än önskat utvecklades i Mina sidor under året och förbättringar gjordes i befintliga tjänster i begränsad omfattning.
- Kundundersökningar visade att servicen inom flera verksamhetsområden kan förbättras ytterligare genom ökad tillgänglighet och transparens samt kortare handläggningstider.

Inte tillfredsställande resultat:

- -

3.6.1 Service i digitala kanaler

Ökad användning av Mina sidor

I Mina sidor kan kunden logga in för att få information och själv utföra flera tjänster kopplade till körkorts- och fordonsfrågor dygnet runt.

Användningen har ökat jämfört med tidigare år och majoriteten av kunderna upplever att de har nytta av innehållet i tjänsterna.

Under året har en ny tjänst lagts till i Mina sidor där kunderna kan utföra tjänster för andra fordon än sina egna. Utöver det har utvecklingsaktiviteter utförts i befintliga tjänster för att göra dem tillgängliga för fler kunder.

Bland annat förenklades ägarbytesprocessen av fordon genom att möjliggöra på- och avställning av fordon direkt i samband med ägarbytet. Det gjordes även tillgänglighetsförbättringar i plattformen och vissa tjänster anpassades för att möjliggöra för personer med skyddade uppgifter att använda digitala tjänster.

Eftersom appen Mina fordon utvecklades under hösten 2025 gjordes också åtgärder för att kommunicera möjligheten att i stället använda Mina sidor. Ökningen i plattformen under året var sannolikt till stor del kunder som tidigare använde sig av appen, vilket indikerar att kunderna nåddes av budskapet.

Digitala utskick fortsätter att öka

Tabell 33. Fysiska och digitala utskick 2023–2025

	2023	2024	2025
Fysiska	16 424 827	13 757 221	12 358 049
Digitala	20 526 999	26 615 624	28 746 322
Summa	36 951 826	40 372 845	41 104 371
Andel digitala utskick	56 %	66 %	70 %

Digitala utskick via Mina meddelanden är en tjänst där privatpersoner och företag kan ta emot post från myndigheter och kommuner på ett säkert och effektivt sätt i valfri digital brevlåda.

Antalet digitala utskick från Transportstyrelsen ökade jämfört med föregående år till följd av att nya utskicksflöden digitaliserades och att andelen handlingar i befintliga flöden ökade. Under året digitaliserades bland annat flödet för nya körkort, fakturor för körkortsavgifter och påminnelser. Det skickades även ut informationsbrev digitalt, bland annat till aktörer inom yrkestrafiken om gällande och nya regelverk. Digitala utskick har medfört tydlig kundnytta genom snabbare leverans av viktig post, ökad säkerhet och förbättrad bekvämlighet. Möjligheten till direktbetalning och omedelbar tillgång till information bedöms ha bidragit till en förenkling för kunden och en minskad risk för uteblivna åtgärder och sena betalningar. Utöver den direkta kundnyttan är digitala utskick också ett

bättre miljöval än papperspost och tjänsten har bidragit till minskade kostnader för myndigheten.

3.6.2 Service i icke-digitala kanaler

Servicenivån i kundtjänst var inom satta mål

Kundtjänsten för frågor om körkort och yrkestrafik samt kundtjänsten för fordon besvarade i snitt cirka 4 500 samtal per dag. De hade en besvarandegrad på 66 procent samt en genomsnittlig väntetid på cirka 9 minuter. Kundtjänsten prioriterade ärendehandläggning framför telefoni för att ge kunderna snabbare besked i sina ärenden. Det minskade behovet av att kontakta kundtjänst för att fråga om pågående ärenden. Effekten av prioriteringen var dock en försämrad besvarandegrad. Från och med november 2024 samstyrs kundtjänsterna för att få ett förbättrat kundmöte med bland annat gemensamma öppettider och servicemål samt gemensam måluppföljning och rekrytering. Samstyringen har exempelvis gett följande effekter:

- kortare handläggningstid och utjämnad tillgänglighet i telefon då resurser har kunnat nyttjas utifrån kundens och inte organisationens behov
- ökad likabehandling med hjälp av gemensam riktning inom delar av kundmötet, till exempel likriktade väntetider, prioriteringsgrunder och kommunikationsmodeller mellan olika ärendeslag.

Transportstyrelsens ambition är att det ska vara enkelt för kunden att uträtta sitt ärende eller få svar på sin fråga. Inom kundtjänsten innebär det bland annat att automatiska sms med länkar till webbsidor och e-tjänster som rör efterfrågat ämne skickas ut till kunder som står i telefonkön. Kunden kan då få svar på sin fråga utan att prata med en handläggare, vilket har förenklat för kunden och frigjort tid till andra frågor och ärendehandläggning. Andelen sms ökade under året efter förbättringar som till exempel att frågor om överklagande av parkeringsanmärkning styrs om till Polismyndighetens webbplats där kunden kan bestrida avgiften. Under 2025 valde 28 procent av kunderna att lämna kön efter att man mottagit sms (Happy hangups).

Under året utvecklades dessutom en tjänst som gör det möjligt för en kundtjänsthandläggare att under pågående samtal med kunden, kontrollera om denne har en digital brevlåda och erbjuda att skicka handlingen som efterfrågats digitalt. Det kan till exempel handla om en faktura, ett beslut eller en begärd uppgift. Det är snabbt, smidigt och enkelt – både för kunden och för handläggaren. Under året skickades cirka 17 200 brev digitalt i stället för fysiskt genom denna tjänst, vilket utöver kundnyttan och intern effektivisering också innebar en besparing på cirka 180 000 kronor för året.

Tabell 34. Telefoni kundtjänst körkort, fordon och yrkestrafik 2023–2025

	2023	2024	2025
Anrop per år	1 847 943	1 686 476	1 675 321
Besvarade per år	1 238 320	1 237 526	1 109 155
Besvarandegrad¹	67 %	73 %	66%
Antal sms-utskick	464 402	632 588	676 419
Andel Happy hangups	35 %	28 %	28%

¹ Antal besvarade samtal i förhållande till totalt inkomna anrop.

Viktig funktion för hantering av regelfrågor

Inom Transportstyrelsen finns, förutom kundtjänst, en funktion för hantering av regelfrågor från allmänheten inom spår- och vägtrafik. Verksamheten hanterar årligen cirka 23 000 inkommande telefonsamtal och omkring 17 600 skriftliga ärenden. De vanligaste frågorna till verksamheten under året var om kommande regler för A-traktorer och förändringar i besiktningsföreskriften. Det var även många frågor om ledbelysning på fordon samt regeltolkningar inom yrkestrafiken. Verksamheten möjliggjorde under året snabba och korrekta svar till kunderna. Det hjälpte kunderna att förstå aktuella regler och möjliggjorde att de kunde göra rätt.

3.6.3 Kund- och intressentundersökningar

Ett vanligt nyckeltal för att mäta kundnöjdhet är nöjd-kund-index (NKI). NKI-värdet kan bli mellan 0 och 100. Enligt studier som Statistiska centralbyrån gjort, kan ett värde över 55 tolkas som att kunderna är nöjda och ett värde över 75 som att kunderna är mycket nöjda.

Tabell 35. NKI 2023–2025

NKI	2023	2024	2025
Kundtjänst körkort	71	74	73
Kundtjänst fordon	71	73	72
Sjöfartsbranschen	-	60	-
Luftfartsbranschen	-	64	-
Registerkontroll inom luftfartsskyddet	-	-	84
Typgodkännande fordon, system och komponenter	88	-	81

Kundundersökningar visar hög kundnöjdhet inom flera verksamhetsområden

Kundundersökningar som genomfördes under året visade att Transportstyrelsen hade hög eller mycket hög kundnöjdhet inom undersökta verksamhetsområden. Löpande telefoniutvärderingar inom fordons- och körkortsfrågor visade fortsatt mycket goda resultat gällande handläggarnas kompetens och bemötande (93 procents nöjdhet). Överlag var bemötande och kompetens områden som kunderna var särskilt nöjda med. Inom sjöfart och luftfart lyfte kunderna dessutom fram tillhandahållande av information

som en styrka och inom registerkontroll inom luftfartsskyddet nämndes möjligheten att använda digitala tjänster till sina ärenden. Områden där kunderna ansåg att myndigheten kan förbättra sig inom sjöfart och luftfart var tillgängligheten och handläggningstiderna. För registerkontroll inom luftfartsskyddet nämndes svårigheter att komma i kontakt med rätt person och möjligheterna till telefonkontakt. Inom typgodkännandeverksamheten ansåg kunderna att förbättringar kunde göras genom att korta handläggningstiderna och öka transparensen i ärendestatus.

Media upplever bra service från Transportstyrelsen

Transportstyrelsen genomförde under hösten en medierelationsbarometer som undersöker vad journalister anser om myndigheter och deras kontakter med media. Av resultatet framgick att Transportstyrelsen fungerar bra i sina relationer med media och den totala serviceupplevelsen har ökat.

Transportstyrelsen har gjort en mycket positiv resa sedan 2019 och ligger nu tydligt över genomsnittet för svenska myndigheter. Det är ett starkt resultat som visar att myndighetens arbete med medierelationer överlag har haft god effekt. Transportstyrelsen rekommenderades i undersökningen att fortsätta arbeta för att bli mer proaktiva i sina kontakter med media och att genomföra åtgärder för att myndigheten ska uppfattas som mer öppen.

Förtroendet för Transportstyrelsen på en tillfredsställande nivå

Transportstyrelsen undersöker regelbundet allmänhetens attityd, kännedom och förtroende för myndigheten. Årets undersökning visade att kännedomsnivån var mycket hög, där 9 av 10 kände till Transportstyrelsen.

Resultatet indikerade att förtroendet för Transportstyrelsen hade minskat något sedan förra mätningen. Ungefär varannan som känner till myndigheten svarade att de har ganska eller mycket stort förtroende. Andelen som hade en negativ attityd till myndigheten hade ökat med några procentenheter. Bedömningen är att förtroendet för myndigheten var på en tillfredsställande nivå, men att det finns möjlighet till ytterligare förbättring genom tydligare kommunikation, mer enhetligt myndighetsutövande och bemötande i alla delar av myndigheten.

3.7 Bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse

Transportstyrelsens verksamhet ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem. Myndigheten arbetar för hållbarhet genom att verka för att bidra till att de Transportpolitiska målen uppnås.

Enligt Transportstyrelsens regleringsbrev för 2025 ska det av årsredovisningen framgå hur myndighetens prestationer har bidragit till att uppfylla de transportpolitiska målen. I detta kapitel redovisas exempel på Transportstyrelsens bidrag, indelat efter funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynsmålet om säkerhet respektive miljö och hälsa.

3.7.1 Tillgänglighet

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet och förutsättningar för tillgänglighet för transporter av personer och gods.

Transportstyrelsen bidrar till tillgängligheten genom arbetet med regelgivning. Myndigheten tar fram nationella regler och medverkar i framtagning av internationella regelverk, för att förbättra tillgänglighet inom transportområdet. Myndigheten följer upp att regionala kollektivtrafikmyndigheter ger personer med särskilda behov den hjälp de har rätt till och verkar för att jämställdhet beaktas i beslutsfattande. Genom konkurrensneutrala regler bidrar Transportstyrelsen till en fungerande transportmarknad.

Tillståndsprovning omfattar förare, utbildningar, transportanläggningar och trafikföretag, där skyndsam handläggning bidrar till tillgänglighet. Inom tillsynen kontrolleras att företag följer regler för olika trafikslag, vilket säkerställer lika konkurrensvillkor och att tillgänglighetskrav uppfylls.

Systematisk uppföljning av funktionshinderspolitiken

Transportstyrelsen återrappporterar myndighetens arbete med funktionshindersfrågor via Myndigheten för delaktighet. Här redovisas några av resultaten för 2025:

- Inom arbetet med att skapa mer lika villkor för personer med kognitiva funktionsnedsättningar att ta körkort tog Transportstyrelsen bort de medicinska kraven vid adhd och autismspektrumtillstånd. Det underlättar för en stor grupp människor när de ska ansöka om körkortstillstånd.
- Transportstyrelsen tog fram en Inriktning för ett hållbart båtliv, som tar avstamp i hållbar utveckling och uppfyllande av de transportpolitiska målen. Tillgänglighets- och jämställdhetsfrågor integreras på ett tydligt sätt och det finns åtgärds punkter som syftar till att uppnå detta.
- Transportstyrelsen genomförde tillsynsåtgärder för funktionshindrades rättigheter i samband med flygresor (EU-förordning 1107/2006) vilket har lett till att flygbolag, flygplatser och resebyråer har förbättrat rutiner eller tydliggjort information.

Arbetet med jämställdhetsintegrering

Transportstyrelsen återrappporterar myndighetens arbete med jämställdhetsintegrering direkt till regeringen. Här vill Transportstyrelsen ändå lyfta fram ett av resultaten för 2025.

I syfte att utveckla ett mer jämlikt och inkluderande regelverk inom krocksäkerhet har UNECE en arbetsgrupp, där Transportstyrelsen är

ordförande. Gruppen undersökte olycksstatistik och sammanställde kunskap för att hitta de områden där skillnader i krocksäkerhet finns. Utifrån den analysen prioriterades tre områden för vidare arbete och analys. Inom frontal kollision och skyddssystem togs en sammanställning fram som beskriver vilka skador som behöver beaktas i arbetet. Hypoteser om de bakomliggande orsakerna till skadorna togs fram.

Rättvisa villkor och fungerande konkurrens

Att aktörer följer de regler som finns är viktigt för att transportmarknaden ska fungera. Det främjar i sin tur tillgängligheten till transporter och resor. Exempel på hur Transportstyrelsen bidragit till målet om tillgänglighet genom åtgärder för en fungerande marknad är marknadsövervakning och tillsynen av tågplaneprocessen.

Marknadsövervakning av järnvägsmarknaden och inrikesflyget

Transportstyrelsen har ett särskilt ansvar för frågor om villkor för marknadstillträde och konkurrensvillkor på transportmarknaderna samt villkor för resenärer och köpare av godstransporter. Syftet med marknadsövervakningen är bland annat att följa och analysera hur marknaderna fungerar utifrån ett konkurrensperspektiv och med fokus på villkor för resenärer och köpare av godstransporter.

Tågtrafiken har blivit mer tillgänglig, med större utbud, kortare restider och generellt lägre biljettpriser. Det långväga tågutbudet har fortsatt öka under 2024. Tåget har också återhämtat sig snabbare än buss och flyg efter pandemin, vilket har stärkt tågets konkurrens på långväga sträckor. Resandet är fortfarande lägre än före pandemin, vilket tyder på förändrade resmönster. Resenärerna har överlag en positiv bild av järnvägen, men missnöjet har ökat något, främst på grund av försämrad punktlighet. Det är den faktor som värderas högst men fungerar sämst. När det gäller godstransportköparnas syn på järnvägsmarknaden framgår att inställningen till järnvägstransporter överlag är positiv, särskilt för längre transporter av tungt och volymkrävande gods. Många vill öka andelen transporter på järnväg av hållbarhetsskäl, men möjligheten begränsas av låg tillförlitlighet, osäkra ledtider och kapacitetsbrist. Flera upplever även att järnvägens konkurrenskraft har försämrats till följd av ökade trafikstörningar.

När det gäller marknaden för inrikesflyg finns det en rad faktorer som har dämpat både utbudet och efterfrågan. Allt högre kostnader för till exempel bränsle, lån och leasing är några av faktorerna som påverkat utbudet. Konkurrensen är svagare än på länge. Att efterfrågan tenderar att ha minskat beror bland annat på ökat användande av digitala möten, högre biljettpriser och minskad köpkraft. Pandemin bidrog till ett abrupt avbrott i trafiken och snabbade dessutom på och förstärkte effekten av vissa av de faktorer som redan hade en dämpande effekt på inrikesflyget.

Tillsyn av den årliga tågplanprocessen

Trafikverket tar årligen fram en tågplan som visar hur järnvägen ska trafikeras. När tågplanprocessen följer sina villkor får järnvägsaktörerna sina tåglägen i tid och kan sälja biljetter eller transportupplägg till sina kunder. Förseningar försämrar aktörernas ekonomiska förutsättningar och minskar förtroendet för järnvägen som transportlösning.

Transportstyrelsen har sedan tågplan 2020 granskat olika delar av Trafikverkets tågplanprocess. Vid tillsynen av tågplan 2023 konstaterades bland annat att Trafikverket inte följde utsatta tidsfrister i framtagandet av tågplanen. Vid en uppföljning konstaterades att tidsfristerna nu följs. Kvarstående brister är till exempel hur Trafikverket har beaktat de ekonomiska effekterna i framtagandet av tågplanen. Bristerna granskas fortsatt.

Även hanteringen av anpassning av tåglägen till banarbeten, ett återkommande område i tillsyner och tvister, har granskats. I granskningen av tågplan 2023 och 2024 noterades brister, men också en tydlig förbättring. En uppföljande granskning av tågplan 2025 pågår.

Utöver uppföljande tillsyn pågår en granskning av Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning. Den anger villkor för tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Genom att granska villkoren finns möjlighet att förebygga problem innan de uppstår i tågplanen.

Eftersom varje tillsyn är omfattande genomförs endast en till två per år.

Tabell 36. Resultat av tillsyn av processen för framtagande av tågplan 2022–2025

	Tågplan 2022	Tågplan 2023	Tågplan 2024	Tågplan 2025
Antal förelägganden	2	1	0	0
Totala antalet brister som identifierats i förelägganden	9	6	0	0
Antal tvister kopplat till tågplanprocessen	3	1	1	1

3.7.2 Säkerhet

Transportstyrelsens arbete med att pröva och utfärda tillstånd till förare och utbildningsanordnare skapar förutsättningar för att transporter genomförs säkert. Genom arbetet med regelgivning ställs krav på säkerhet, och inom tillsynsverksamheten granskar myndigheten bland annat att tillståndshavarna uppfyller de uppställda kraven. Tillsynsarbetet är viktigt för att behålla och öka säkerheten och tryggheten i trafiken.

Transportstyrelsen samlar också in statistik över olyckor och tillbud och statistiken är ett viktigt underlag för att kunna rikta insatser i syfte att minska antalet olyckor.

Regeringens etappmål för trafiksäkerhet innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor ska halveras och antalet allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent till år 2030. Utgångsvärdet är medelvärde för åren 2017–2019. Målet gäller samtliga trafikslag, var för sig.

Säkerhet inom luftfart

Tabell 37. Antal olyckor, omkomna och allvarligt skadade inom luftfarten 2022–2025

	Medel 2017-2019	2022	2023	2024	2025
Olyckor	-	20	8	12	18
Kommersiell luftfart ¹		0	0	2	3
Allmänflyg ²		20	8	10	15
Omkomna	6	2	0	0	2
Kommersiell luftfart ¹	0	0	0	0	0
Allmänflyg ²	6	2	0	0	2
Allvarligt skadade	14	6	2	2	7
Kommersiell luftfart ¹	0	0	0	1	2
Allmänflyg ²	14	6	2	1	5

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

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

Under 2025 inträffade något fler olyckor än året före och antalet är något större än medelvärdet för 2022–2025. Det inträffade 15 olyckor inom allmänflyget och de skedde med skärm-, häng-, segel- och ultralätt flyg samt inom privat- och skolflyg med flygplan. De 3 olyckorna inom den kommersiella luftfarten inträffade inom charter och linjefart.

Under 2025 omkom 2 personer vid marin rekognosering med ett litet flygplan. Antalet personer som skadades allvarligt var 7, vilket är något fler än medelvärdet 2022–2025. De allvarliga skadorna uppkom inom charter och linjefart och med skärm-, häng- och segelflyg.

Internationellt samordnad tillsyn över flygplan

Ett exempel på bidrag till säkerhet inom luftfart är rampinspektioner, som har en god förebyggande effekt. Samordnad planering inom EU leder till att inspektioner fokuseras dit risken och behovet bedöms som störst och de verksamheter och flygplan som har flest eller allvarligast anmärkningar får fler inspektioner. Standarden på flygsäkerhet kan mätas med ett EU-framtaget index för rampinspektionerna. En acceptabel normal variation bedöms ligga inom spannet 0–1,0 hos en enskild operatör.

Transportstyrelsen vidtar särskilda åtgärder mot operatören om index överstiger 1,0 och Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (EASA) gör det om index överstiger 2,0.

Tabell 38. Rampinspektioner 2022–2025

	2022	2023	2024	2025
Index utfall	0,56	0,44	0,38	0,40

Säkerhet inom sjöfart

Etappmålet om att antalet omkomna ska halveras till år 2030 innebär för sjöfartens del att gå från i snitt 20 omkomna per år till 10. När det kommer till antalet allvarligt skadade saknas det i dagsläget tillförlitliga referensvärden och därför kan Transportstyrelsen inte följa upp utvecklingen.

Fokus på en hållbar fritidsbåtssektor

För de flesta som omkommer eller saknas till sjöss beror det på fritidsbåtsolyckor. Preliminära siffror visar att 24 personer omkom i fritidsbåtsolyckor under 2025. Det är i paritet med medelvärdet som varit sedan 2018. Under det senaste decenniet har dock antalet omkomna varit så lågt att någon enstaka olycka kan få en relativt stor påverkan på utfallet för ett enskilt år. Förändringar mellan åren ska därför tolkas med försiktighet.

Tabell 39. Antal omkomna eller saknade inom fritidssjöfarten, svenskt vatten 2022–2025

	Medel 2017-2019	2022	2023	2024	2025
Omkomna eller saknade inom fritidssjöfarten, svenskt vatten	20	16	18	12 ¹	24 ²

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

¹ Antalet för 2024 har justerats jämfört med årsredovisningen 2024.

² Preliminär statistik.

Under 2025 antogs Transportstyrelsens inriktning för ett hållbart båtliv. Inriktningen utgår från en målbild för hur man önskar att båtlivet ska se ut till år 2035 och innehåller ett antal åtgärds punkter som syftar till att uppnå detta. Denna inriktning omfattar både säkerhets- och miljöaspekter, men också tillgänglighet och jämställdhet. Inriktningen har arbetats fram tillsammans med medlemmarna i Sjösäkerhets- och Båtmiljörådet, i syfte både att förankra åtgärds punkterna och skapa uppslutning för det framtida arbetet.

Nöjeskörning med vattenskoter nära land, hamnar och badplatser utgör en olycksrisk samt ger upphov till störningar i form av oljud och svall. Krav på förarbevis för att köra vattenskoter infördes 2022 och Transportstyrelsen har sedan dess utfärdat över 160 000 förarbevis. Polisen och Kustbevakningen har angett att de positiva effekter man märkte av efter införandet av det obligatoriska förarbeviset för vattenskoter har fortsatt att hålla i sig.

Tabell 40. Antal återkallade förarbevis vattenskoter 2022–2025

	2022	2023	2024	2025
Återkallade förarbevis för vattenskoter	25	24	34	25

Antalet slutligt återkallade förarbevis minskade i jämförelse med 2024 och ligger nu i nivå med utfallet under 2023. Orsaken till minskningen tros vara en ökad regelefterlevnad.

Få dödsfall inom yrkessjöfarten

Tabell 41. Antal omkomna, olyckor och tillbud inom svenskflaggad sjöfart 2022–2025

	Medel 2017-2019	2022	2023	2024	2025
Omkomna/saknade i sjöolycka inom svenskflaggad yrkessjöfart	1	1	0	4	4
Olyckshändelser	-	194	204	211	172

Vissa händelser kommer till Transportstyrelsens kännedom långt efter att de har inträffat. Därför har vissa uppgifter för tidigare år uppdaterats.

Inom den svenska yrkessjöfarten omkom 4 personer 2025. Det var lika många som året innan, men år 2024 omkom det högsta antalet på över 10 år. 2025 är antalet omkomna därmed åter i nivå med tidigare år. Inom yrkessjöfart inträffar olyckor med dödlig utgång relativt sällan.

I myndighetens sjösäkerhetsarbete ingår det att omhänderta rekommendationer från Statens haverikommission (SHK). Under året påbörjade SHK tio utredningar (några tillsammans med utländska utredningsmyndigheter) varav sju stycken avser nationella fartyg, vilket är mer än vanligt. De fyra dödsfallen på svenska fartyg skedde på fartyg med nationella certifikat, två fiskefartyg och en bogserbåt. Sex utredningar publicerades också varav fem omfattade nationella fartyg. Med anledning av rekommendationer utifrån SHK:s utredningar påbörjade Transportstyrelsen ett arbete med att se över den information som finns på vår hemsida om nationella fartyg.

Fartygssäkerhet genom hamnstatskontroll

Arbetet med hamnstatskontroller är en central del i att öka säkerheten till sjöss samt förebygga olyckor och negativ miljöpåverkan. Under 2025 kontrollerade Transportstyrelsen 429 utländska fartyg som anlöpte svenska hamnar. Tilldelad kvot var 551 stycken och den uppnåddes alltså inte. Av de inspekterade fartygen observerades en ökning av antalet nyttjandeförbud. Orsaken till ökningen är dock inte tydlig och följer inget entydigt mönster. De brister som leder till nyttjandeförbud varierar mellan olika fartyg och omfattar allt från tekniska problem till bristande dokumentation eller säkerhetsrutiner. En möjlig bidragande orsak kan vara användningen av så kallade bekvämlighetsflaggor, där tillsynen i flaggstaterna ibland är mindre omfattande och noggrann. Den ekonomiska press som råder inom den

globala sjöfartsnäringen kan också leda till att vissa aktörer prioriterar kostnadsbesparingar framför säkerhet och underhåll. För att möta dessa utmaningar arbetar Transportstyrelsen aktivt genom internationellt samarbete, utveckling av inspektionsmetoder samt ökad informationsspridning för att stärka säkerheten och främja en hållbar sjöfart.

Under 2025 genomgick 88 svenska fartyg en hamnstatskontroll inom Paris MoU. Det blev inga nyttjandeförbud. Resultatet indikerar att Transportstyrelsens tillsynsarbete, genom de erkända organisationer som tillsynen är delegerad till, ger effekt. De svenska fartygen uppfyller i huvudsak de internationella konventionerna, bidrar till en god säkerhet, främjar tillgänglighet och hotar inte miljö eller hälsa. De få nyttjandeförbud som utfärdats bekräftar både att Transportstyrelsens tillsynsarbete och implementeringen av de internationella konventionerna är i linje med regelverkets syfte.

Tabell 42. Antal nyttjandeförbud efter hamnstatskontroller 2022–2025

	2022	2023	2024	2025
Svenska fartyg (andra länders kontroller)	3	1	0	0
Utländska fartyg (i svenska hamnar)	10	12	23	27

Säkerhet inom spårtrafik

Tabell 43. Olyckor, avlidna och allvarligt skadade inom spårtrafiken 2021–2024

	Medel 2017-2019	2021	2022	2023	2024
Avlidna i olyckor totalt	15	17	8	17	20
varav järnväg	13	14	8	15	19
Avlidna i självmord totalt	82	85	68	86	92
varav järnväg	72	83	60	79	90
Allvarligt skadade olyckor totalt	24	20	23	32	26
varav järnväg	9	4	11	14	16
Allvarligt skadade i självmordsförsök totalt	11	10	18	10	7
varav järnväg	6	7	11	5	3

Källa: Sveriges officiella statistik, Trafikanalys. Bantrafikskador 2024. Statistiken publicerades 2025-06-12. Statistik för 2025 publiceras i juni 2026.

Trafikanalysstatistik om bantrafikskador baseras på uppgifter som rapporteras till Transportstyrelsen av verksamhetsutövare inom spårtrafik, det vill säga järnväg, spårväg och tunnelbana.

De flesta allvarliga olyckorna inträffar vid järnvägen, där även mest trafik bedrivs. För anställda är riskerna höga, särskilt vid växling och arbete i spår. Inom spårtrafiken är emellertid självmordshändelser vanligare än olyckor. Av de 20 omkomna i olyckor under 2024 var 75 procent män och av de 92 omkomna i självmord var 77 procent män. Inom spårvägen inträffade inga självmordshändelser. Under 2025 fokuserade Transportstyrelsen på områden som är prioriterade utifrån analys och den årliga säkerhetsrapporten,

exempelvis växling, plankorsningar, lastsäkring och otillåten stoppsignalpassage. Goda exempel är lastsäkring och växling, där tillsynen lett till en ökad medvetenhet och förmåga att omhänderta risker i tillståndshavarnas verksamheter.

Samtidigt bedömdes spårtrafiken fortsatt som mycket säker för resenärer, och Sveriges säkerhet låg högt i en europeisk jämförelse.

Fortsatta brister inom lastning och lastsäkring av järnvägstransporter

Bristfällig lastsäkring inom järnväg utgör en allvarlig risk för såväl människor som miljö. De iakttagelser som gjorts vid tillsyner visar att det fortsatt förekommer en hög grad av last- och lastsäkringsbrister inne i lastenheterna. Vissa av dessa lastsäkringsbrister är av allvarlig art där också tungt gods transporteras. Tungt gods i kombination med bristfällig lastsäkring innebär en oacceptabelt hög risk.

Under 5 tillsyner vid terminaler och hamnar inspekterades 32 lastenheter, varav 18 (mer än 50 procent) hade så allvarliga lastsäkringsbrister att de stoppades för fortsatt transport med tåg. Förelägganden om förbud för vidare transport gäller till dess att påvisade lastsäkringsbrister korrigerats. Vid inspektion av 13 farligt godsvagnar uppvisade ingen av dessa några brister på märkningar och teknisk utrustning.

Under 2022 fick Transportstyrelsen ett uppdrag. Uppdraget var att utreda om risken för olyckor i järnvägssystemet ökat med anledning av att bransch- och arbetsgivarorganisationen Tågföretagen upphört att driftsförhållandeanpassa Internationella järnvägsunionens (UIC) lastsäkringsmetoder för godstransporter. Utredningen kunde inte visa på att riskerna i systemet ökat men visserligen hade inte heller särskilt lång tid förflutit sedan förändringen. Under 2025 återupptog Tågföretagen sitt arbete och publicerade nya så kallade TÅGDOK.

Transportstyrelsens tillsyner inom lastsäkring bedöms i stor grad kunna påverka pålitliga och säkra transporter som gynnar utformningen av ett väl fungerande transportsystem. Ett ytterligare steg är nu att få branschen att arbeta med riskkontrollåtgärder med sina arbetspartners. Det innebär att järnvägsföretagen behöver upprätta avtal med sina samarbetspartners där det framgår hur last och lastsäkring ska utföras i lastenheterna för att upprätthålla säkerheten. Därmed kan järnvägens attraktivitet stärkas och på sikt nyttjas effektivare vid både lång- och kortväga transporter.

Tabell 44. Lastsäkring 2021–2025

	2021	2022	2023	2024	2025
Avnämningar till Transportstyrelsen som påvisar problem med last och lastsäkring	11	20	14	10	21
- varav anmälningar som påvisar problem med semitrailer	3	5	0	3	5
- varav anmälningar till Statens haverikommission (semitrailers)	3	5	0	0	1
Tillsyner ¹ lastsäkring/farligt gods	3	11	12	8 ²	5
Tillsynsärenden ¹ lastsäkring/farligt gods	7	30	23	14	8
Företag med brister inom last och lastsäkring	1	12	5	5	5
Förelägganden relaterade till last och lastsäkring	0	2	1	19	18

¹Att det blir fler tillsynsärenden än tillsynstillfällen beror på att flera företag kontrollerades samtidigt vid varje tillsynstillfälle. Exempelvis kan tillsynen ske på en rangerbangård där flera företag har vagnar uppställda och det kan vara flera användare inblandade i transporten av dessa vagnar.

² Tillsyner kunde utföras under perioden januari–mitten av september 2024.

Säkerhet inom vägtrafik

Tabell 45. Officiell statistik för vägtrafikskador 2021–2024

Antal	Medel 2017-2019	2021	2022	2023	2024
Avlidna i vägtrafikolyckor totalt	266	210	227	229	213
varav i personbil ¹	157	122	116	130	114
Allvarligt skadade i vägtrafikolyckor totalt	2 140	1 718	1 891	1 789	1 597
varav i personbil ¹	1 301	896	945	938	777

¹Inkluderar lastbil och buss.

Källa: Sveriges officiella statistik, Trafikanalys. Vägtrafikskador 2024. Statistiken publicerades den 25 april 2025. Vägtrafikskador.

Antalet omkomna är på en hög nivå i förhållande till etappmålet år 2030 på högst 133 omkomna. Av de omkomna var 27 procent kvinnor och 73 procent män. Antalet omkomna barn (0–17 år) har minskat över tid till cirka fem procent, medan andelen 65 år eller äldre utgjorde cirka 41 procent av alla omkomna. Preliminära siffror för 2025 (208 st) visar en minskning av antalet omkomna i vägtrafiken med 2–3 procent. Skyddade trafikanter – som färdas i personbil, lastbil eller buss – utgjorde 54 procent av de omkomna, vilket är en minskning mot föregående år. För oskyddade trafikanter var nivån oförändrad, men dödsolyckor för motorcyklister och gående ökade jämfört med föregående år. Motorcyklister, den största gruppen, hade det högsta antalet omkomna sedan 2018.

Transportstyrelsens trafiksäkerhetsanalytiker och doktorand vid Karolinska sjukhuset har studerat omkomna förare över 50 år med fokus på sjukdomar och läkemedel som kan påverka körförmågan. Studien påvisade en högre förekomst av bland annat hjärt- och kärlsjukdomar, diabetes och substansbruk.

Transportstyrelsen bidrar till trafiksäkerhetsarbetet genom att samla in, analysera och tillgängliggöra data om olyckstyp, plats, fordon och trafikantgrupper.

Förutsättningar för gång och cykling

Ökad andel gående och cyklister bidrar till bättre folkhälsa, ökad tillgänglighet och minskad klimatpåverkan. Samtidigt finns negativa effekter, främst att många fotgängare och cyklister skadas allvarligt i trafikmiljön. Den officiella statistiken, baserad på Polisens rapportering från olycksplatser, är inte heltäckande för dessa trafikantgrupper. Därför följer Transportstyrelsen skadeutvecklingen över tid utifrån akutsjukvårdens rapportering till Strada.

Tabell 46. Antal¹ allvarligt skadade gående respektive cyklister

Trafikantgrupp	2020	2021	2022	2023	2024
Gående, singel (fallolyckor)	1 600	2 600	2 900	3 300	3 400
Gående, påkörningsolyckor	130	170	250	240	240
Cyklister, singel och påkörningsolyckor	1 700	2 000	2 700	2 400	2 800
Gående och cyklister summerat	3 400	4 800	5 900	5 900	6 400

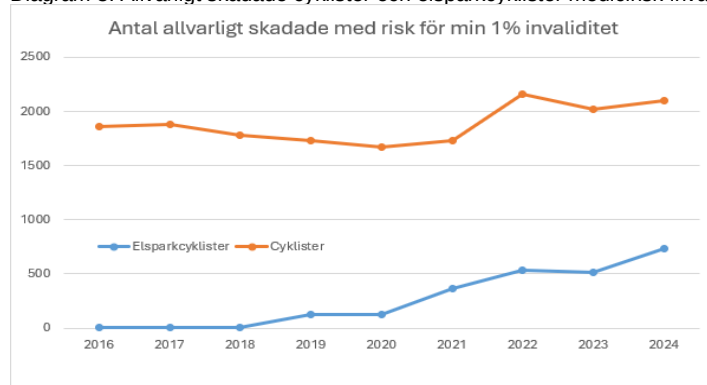
¹ Avrundat till hundratal respektive tiotal

² Allvarligt skadade enligt medicinsk invaliditet på 1 procent eller mer. Utifrån en ändrad beräkningsmodell har hela serien tillbaka till 2020 korrigerats.

Fallolyckor bland fotgängare i vägmiljö har ökat markant över tid, och utfallet för 2024 var den högsta nivå som uppmätts sedan statistiksammanställningen inleddes. Majoriteten av dessa olyckor orsakades av dåligt underhåll, halka på grund av is och snö samt ojämna ytor, främst i stadsområden. Sverige är först i världen med ett nationellt aktörs mål att minska dessa skador med minst 25 procent mellan åren 2020–2030. Ökningen av allvarliga fallolyckor kan delvis förklaras av nya rapporteringskrav enligt Strada-lagen och förändrade resevanor efter pandemin, men nivån ligger betydligt över målet och trenden är fortsatt uppåtgående.

Antalet allvarligt skadade cyklister har ökat där kategorin elsparkcyklister stigit kraftigt sedan 2019.

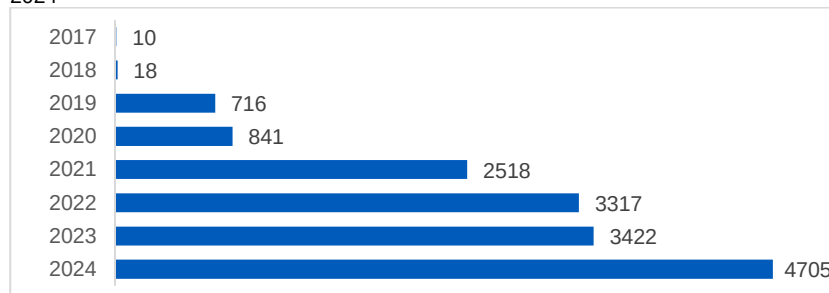
Diagram 8. Allvarligt skadade cyklister och elsparkcyklister medicinsk invaliditet på 1 procent eller mer



Antalet uthyrda elsparkcykelresor i Stockholm har minskat med en tredjedel sedan 2021, men olyckorna har inte minskat, troligen på grund av fler

privatägda fordon. Nästan hälften av de skadade på elsparkcykel är under 25 år och män utgör två tredjedelar. Under 2024 omkom 6 personer i olyckor där minst en elsparkcykel varit inblandad och sedan 2021 har i genomsnitt 4 personer dött årligen. Preliminära siffror för 2025 tyder på att allvarliga olyckor med elsparkcyklar fortsätter att öka, medan trenden för cyklister verkar ha vänt.

Diagram 9: Inrapporterade personskadeolyckor med elsparkcykel (lindriga och allvarliga skador) 2017–2024



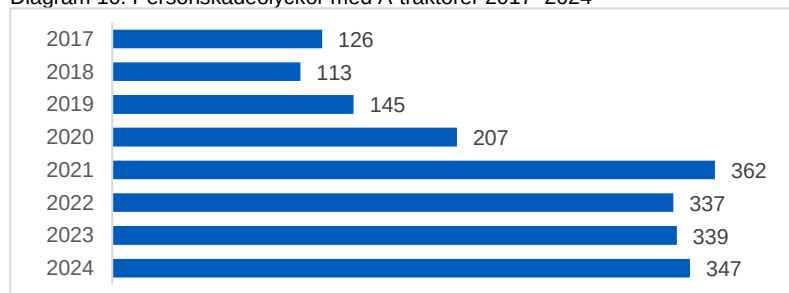
Statistiken har uppdaterats sedan ÅR 2024.

Olyckor med A-traktorer minskar relaterat till antal fordon i trafik

I början av 2025 fanns nästan 60 000 A-traktorer registrerade i Sverige, vilket är mer än en fördubbling jämfört med 2019. Den tidigare kraftiga ökningen har stannat av.

Under 2024 rapporterades 349 A-traktorolyckor där 477 skadades och 2 omkom. Majoriteten av de skadade i A-traktorer var förare eller passagerare under 18 år, och nära 60 procent var män. De vanligaste olyckstyperna var kollision, följt av singelolyckor.

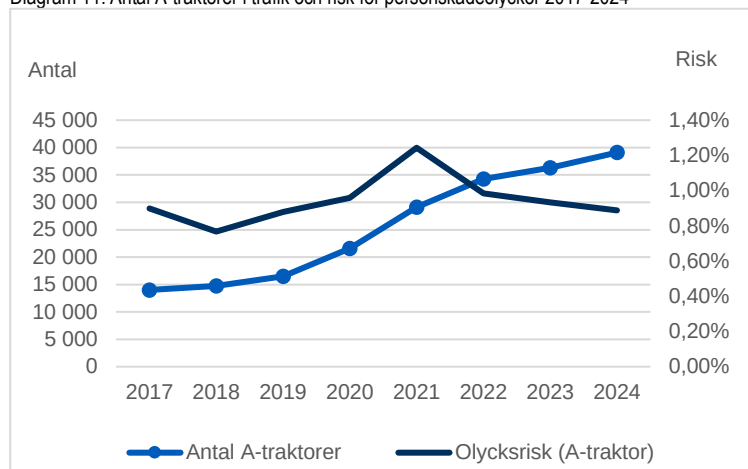
Diagram 10. Personskadeolyckor med A-traktorer 2017–2024



Statistiken har uppdaterats sedan ÅR 2024.

Olycksutvecklingen för A-traktorer följde länge ökningen av antalet fordon, men för tre år sedan bröts trenden. Trots att antalet registrerade A-traktorer ökade med cirka 14 600 mellan 2021 och 2024 minskade personskadeolyckorna från 362 till 347. Relaterat till fordonsbeståndet innebär det att olyckorna per fordon i trafik har minskat med närmare 30 procent. Preliminära siffror för 2025 tyder på att minskningen fortsätter.

Diagram 11: Antal A-traktorer i trafik och risk för personskadeolyckor 2017-2024



Ny lagstiftning trädde i kraft 2023, med bland annat krav på säkerhetsbälte, vinterdäck och begränsat antal passagerare. Det kan ha bidragit till att minska risken för olyckor och personskador per fordon.

Under 2025 beslutades om nya regler för AM-utbildningen som gäller från den 1 februari 2026. Det blir då möjligt att utbilda och övningsköra på två-, tre- och fyrhjuliga mopeder. Syftet är att öka tryggheten och trafiksäkerheten genom att eleverna får möjlighet att träna på den fordonskategori de faktiskt ska köra.

Användning av statistik från Strada i vägtrafiksäkerhetsarbetet

Information i Strada används till förebyggande trafiksäkerhetsarbete. Transportstyrelsen följer uttagen ur Strada och hur stor andel som används för forskning inom området. Det är viktigt att notera att en enda ansökan kan resultera i flera omfattande datauttag.

Tabell 47. Antal uttag av skade- och olycksfallsstatistik från Strada 2022–2025

	2022	2023	2024	2025
Uttag av skade- och olycksfallsstatistik	3 956	4 274	4 363	4 496
varav för forskning inom trafiksäkerhet	13	8	6	11

Stradadata används i flera olika forskningsprojekt, exempelvis:

- inom forskning om barnsäkerhet i motorfordon. Studien bevakar dödsfall och allvarliga skador bland barn i åldern 0–14 år och sprider kunskap om skadereducerande effekter av bakåtvända barnstolar
- inom projekt av analyser av trafikskademönster över tid, med syfte att visualisera samband mellan plats, tid, trafiksituation och skadetyp för att stödja preventiva insatser och policyutveckling

- hur förarens ålder och kön påverkar kollisionrisken, med syfte att utveckla anpassade säkerhetssystem för riskutsatta förare
- undersöka elfordonsolyckor i Sverige, där målet är att identifiera risker och trender samt ge underlag för trafiksäkerhetsåtgärder både nationellt och internationellt.

Det är 222 kommuner som har beviljats direktåtkomst till Strada uttagswebb.

Trafiksäkra, risk- och miljömedvetna förare inom vägtrafiken

Transportstyrelsen ansvarar för tillsyn över förarutbildning och förarprovning. Uppdraget handlar även om att samverka med branschen och andra myndigheter samt bidra till rättvisa konkurrensvillkor. Genom tillsynen kan brister i både utbildning och provverksamhet upptäckas och åtgärdas, vilket stärker trafiksäkerheten och bidrar till att de transportpolitiska målen uppfylls.

Tillsynen är huvudsakligen riskbaserad och riktas mot områden där den gör störst nytta. Indikationer på brister eller misstankar om brottslighet utreds alltid. Vid allvarliga brister kan tillstånd återkallas. Regelefterlevnaden följs upp löpande genom mätningar kopplade till allvarliga brister.

Tabell 48. Förarutbildning och förarprovning 2022–2025

Antal	2022	2023	2024	2025
Förarutbildning				
Inkomna klagomål/anmälningar som påvisar allvarliga brister	0	5	17	16
Tillsyner som påvisar allvarliga brister	38	17	40	33
Återkallelser som följd av allvarliga brister	20	11	9	21
Förarprovning				
Inkomna klagomål/anmälningar som påvisar allvarliga brister	1	3	0	1
Tillsyner som påvisar allvarliga brister	4	13	13	34
Återkallelser som följd av allvarliga brister	1	0	1	4

Under året avslutades totalt 398 tillsynsärenden inom förarutbildningen. Antalet återkallade tillstånd ökade och beror delvis på att Transportstyrelsen nu får veckovisa digitala utdrag från Polisens brottsregister, vilket möjliggör en effektivare granskning. Dessutom granskades undervisningsplaner utifrån nya AM-regler vilka utgör en betydande del.

Inom förarprovningen avslutades 275 ärenden under 2025. Allvarliga brister rörde främst bristande information till provtagare och felaktigt genomförda prov. Det är en ökning jämfört med tidigare år, vilket kan förklaras av särskilt fokus på gymnasieskolor och vuxenutbildning där

Transportstyrelsen fått tydliga signaler om brister. Flest allvarliga brister upptäcktes vid besökande tillsyn.

Arbetet mot illegal förarutbildning och fusk vid förarprov har intensifierats under året:

- Samverkansgruppen har stärkts med stöd från Polisen och en representant från Arbetsmiljöverket, vilket ger bättre möjligheter att ingripa mot misstänkta olagliga utbildare.
- Det genomfördes en gemensam insats i Göteborg och Malmö, ledd av Polisen. Dokumentation samlades in hos misstänkta olagliga utbildare där det pågick omfattande verksamhet, vilket ledde till att en förundersökning startades på plats.
- Vid kontroll av riskutbildare med tillstånd påvisades allvarliga brister i rapporteringen jämfört med inskrivna elever.

Tillsynen visar att Transportstyrelsens arbete bidrar till ökad trafiksäkerhet och rättssäkerhet inom förarutbildning och förarprövning. Genom riskbaserad tillsyn, samarbete med myndigheter och kontroll av olaglig verksamhet stärks systemets trovärdighet och förutsättningarna för säkra och kompetenta förare.

Transportstyrelsen deltar i brottsförebyggande arbete inom yrkestrafik

Transportstyrelsen deltog i flera samverkansmöten för att samverka mot organiserad brottslighet inom yrkestrafikområdet.

Från och med 2025 omfattas Transportstyrelsen av uppgiftsskyldighet vid samverkan mot viss organiserad brottslighet och deltog vid två tillfällen i myndighetsöverskridande samverkan. Aktuell samverkan genomfördes som en operativ del inom EMPACT:s (European Multidisciplinary Platform Against Criminal Threats) multidisciplinära insats TRIDENT, en europeisk insats mot gränsöverskridande brottslighet.

Under 2025 blev Transportstyrelsen även en av de myndigheter som ska dela information till de brottsbekämpande myndigheterna för att förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet eller för att utreda eller lagföra brott.

3.7.3 Miljö och hälsa

Transportstyrelsen bidrar till att nå miljökvalitetsmål genom arbete för att minska utsläpp av bland annat växthusgaser, luftföroreningar, buller och utsläpp till vatten. Bidrag till ökad hälsa kan handla om att förbättra förutsättningar för gång och cykling, genom till exempel ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

En viktig del av Transportstyrelsens arbete är att påverka i internationella forum. Det handlar ofta om att i samarbete med andra länder driva på för att utvecklingen ska gå mot kraftfullare åtgärder.

Myndigheten arbetar för att utveckla regler som minskar transporters miljöpåverkan och att genom tillsyn kontrollera att reglerna efterlevs. Exempelvis ställer Transportstyrelsen krav på luftkvalitet när ny väginfrastruktur byggs, och sätter riktvärden för luftkvalitet i vägtunnlar och plattformsrum i spårtunnlar. Myndigheten kontrollerar genom tillsyn att tillståndshavare uppfyller kraven inom miljöområdet.

Det nationella etappmålet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter exklusive flyg ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Utsläpp av växthusgaser från luftfart

Tabell 49. Luftfartens utsläpp 2020–2024

Miljoner ton koldioxidekvivalenter	2020	2021	2022	2023	2024
Inrikes luftfart	0,22	0,22	0,33	0,35	0,27
Utrikes luftfart	1,07	1,13	1,96	2,14	1,81

Naturvårdsverkets statistik för 2025 kommer i slutet av 2026 och redovisas därför inte i tabellen. Källa: Naturvårdsverket, ”Utrikes sjöfart och flyg, utsläpp av växthusgaser” och ”Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser”

I samband med pandemin minskade både inrikes- och utrikesflygande. Utifrån data för 2024 är utsläppen från både inrikes och utrikes luftfart lägre än före pandemin men de har sedan dess ökat. Troliga orsaker till ökningen av utsläpp från inrikes- och utrikesflyg är att ekonomin generellt har återhämtat sig, samt att befolkningen och företagen har släppt på reserestriktioner. Detta har sammantaget lett till ökat resande med flyg. För att de internationella klimatmålen i linje med Parisavtalet ska nås, behöver utsläppen minska i snabb takt, och alla sektorer behöver bidra.

Utöver vad som angetts tidigare (avsnitt 3.2.2) om Sveriges arbete för minskade utsläpp från nya flygplanstyper, följer här några exempel på hur Transportstyrelsen bidrar till målet om minskade växthusgasutsläpp inom luftfart.

En ökad användning av biodrivmedel är avgörande för luftfartens minskade utsläpp. Under 2025 svarade Sverige, genom Transportstyrelsen, för innehåll i ett webinarium inom Internationella civila luftfartsorganisationens ICAO:s program ACT SAF. Programmet syftar till att stimulera ökad produktion och användning av biodrivmedel. Svenska producenter berättade om sina investeringar.

Svenska experter i en arbetsgrupp inom ICAO:s miljökommitté ledde under 2025 arbetet med uppdatering av manualer för miljöanpassade landningar.

Manualen möjliggör implementering av miljöanpassade metoder i landningsprocedurer och bidrar till både bränslebesparingar och minskad bullerpåverkan. Under ledning av svenska experter fortsätter motsvarande arbete med att uppdatera manualen för miljöanpassade starter.

Tillsammans med Energimyndigheten är Transportstyrelsen behörig myndighet för förordningen ReFuelEU Aviation. Transportstyrelsen har arbetat med att ta fram rutiner och arbetssätt för implementering av regelverket.

Utsläpp av växthusgaser från vägtrafik

Tabell 50. Utsläpp av växthusgaser från vägtrafik 2010 samt 2020–2024

Miljoner ton koldioxidekvivalenter	2010 ¹ (jmf. år)	2020 ¹	2021 ¹	2022 ¹	2023	2024
Vägtrafik totalt	19,81	14,55	14,56	12,89	12,77	15,88
Varav:						
Personbilar	12,24	9,56	9,45	8,45	8,27	9,76
Tunga lastbilar	4,99	3,10	3,22	2,78	2,80	3,82
Lätta lastbilar	1,68	1,56	1,58	1,36	1,40	1,90
Bussar	0,79	0,22	0,20	0,17	0,19	0,27

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

Utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken minskade stadigt mellan 2019 och 2023, men under 2024 bröts utvecklingen och utsläppen steg igen. Den viktigaste förklaringen är sänkningen av reduktionsplikten i januari 2024 för både diesel och bensin. Som en följd minskade den totala användningen av biodrivmedel i vägtrafiken med hälften, trots att användningen av rena biodrivmedel – framför allt HVO100 – fördubblades. Samtidigt ökade användningen av fossil diesel med 37 procent mellan 2023 och 2024, och bensinanvändningen steg med 6 procent. Sänkningen av reduktionsplikten, tillsammans med skattesänkningen på diesel från den 1 januari 2024, ledde till kraftigt minskade dieselpriiser. Dessutom ökade de totala person- och godstransporterna på väg under 2024 jämfört med året innan.

Tabell 51. Andel av olika drivsystem på nyregistrerade tunga fordon 2021–2025

	2021	2022	2023	2024	2025
Nyregistrerade tunga lastbilar					
- med fordonsgasdrift	4,9 %	7 %	9,9 %	8,5 %	9,0 %
- med eldrift	0,7 %	2,5 %	3,3 %	7,2 %	14,2 %
- med övriga drivsystem (huvudsakligen diesel)	94,4 %	90,5 %	86,8 %	84,3 %	76,8 %
Nyregistrerade bussar					
- med fordonsgasdrift	20 %	6,9 %	6,0 %	1,5 %	1,1 %
- med eldrift	24,2 %	19,3 %	31,5 %	28,2 %	42,0 %
- med övriga drivsystem (huvudsakligen diesel)	55,8 %	73,8 %	62,5 %	70,3 %	56,9 %

Nyregistreringen av elektriska lastbilar fortsätter att öka och följer nästan EU:s mål på 15 procent elfordon av nyregistrerade tunga lastbilar. För bussar ökade andelen elektriska fordon till 42 procent ifrån att de två tidigare åren legat på cirka 30 procent. Gällande tunga fordon som drivs med gas ligger lastbilar fortfarande stadigt på cirka 9 procent medan nyregistrering av bussar som drivs med gas nästan har stannat av helt. Det kan delvis bero på att gasdriva bussar inte längre ingår i EU:s klimatmål riktade till fordonstillverkare.

Ett exempel på hur Transportstyrelsen bidrar till målet om minskade växthusgasutsläpp är regeländringar för långa fordonståg. De nya föreskrifterna som har trätt i kraft möjliggör ytterligare kombinationer av långa fordonståg och bidrar till ett mer resurseffektivt och klimatsmart godstransportsystem.

Utsläpp av växthusgaser från sjöfart

Tabell 52. Sjöfartens utsläpp 2010 samt 2020–2024

Miljoner ton koldioxidekvivalenter	Ref år 2010	2020	2021	2022	2023	2024
Inrikes sjöfart	0,67	0,66	0,66	0,69	0,7	0,66
Utrikes sjöfart	6,93	8,31	7,48	6,97	5,43	5,11

Naturvårdsverkets statistik för 2025 kommer i slutet av 2026 och redovisas därför inte i tabellen. Tidigare preliminära siffror är uppdaterade i årets tabell. Källa: Naturvårdsverket, "Utrikes sjöfart och flyg, utsläpp av växthusgaser" och "Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser".

Inrikes sjöfart omfattas av etappmålet att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast 2030. På senare på år är utsläppen lägre än för några år sedan.

Arbetet med att minska sjöfartens utsläpp av växthusgaser handlade för Transportstyrelsen under 2025 till stor del om förberedelser för och deltagande i internationella förhandlingar i den internationella sjöfartsorganisationen under FN (IMO), (se avsnitt 3.2.3).

Svavelutsläpp från sjöfart

Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen är ett så kallat svavelkontrollområde (SECA) sedan 2015. Inom området är den högst tillåtna svavelhalten i fartygsbränsle 0,1 procent. Utanför området är maximalt tillåtna svavelhalt 0,5 procent.

Tabell 53. Oljepröver 2021–2025

Antal	2021	2022	2023	2024	2025
Oljepröver till analys	65	57	70	57	68
varav med förhöjd svavelhalt	0	0	1	4	2
Oljepröver tagna med handmätare	4	20	25	31	26
varav med förhöjd svavelhalt	0	0	0	0	0
Avvikelser svavelhalt i bunkerbränsle	5	0	0	0	4

Chalmers förser Transportstyrelsen med mätdata i realtid från fjärrmätning av en så kallad sniffer monterad vid Öresundsbron. Sniffen mäter svavelhalten i rökgaserna från fartyg på resa genom Öresund. Indikationer på förhöjda svavelvärden från skorstenstensplymen skickas till Transportstyrelsen och ligger sedan till grund för bedömning om huruvida en särskild kontroll ska göras i det fall fartyget anlöper svensk hamn.

Sverige arbetar genom Transportstyrelsen aktivt inom Helsingforskonventionen (Helcom) och IMO med att minska miljöpåverkan på den marina miljön från så kallade skrubbrar. En skrubber används när ett fartyg använder ett bränsle med för hög svavelhalt. Skrubbern ”tvättar” avgaserna i skorstenen med vatten för att möta det tillåtna värdet.. Svavelutsläppen till luften kan på så sätt minskas från fartyg som fortsatt använder ett bränsle med hög svavelhalt. Nackdelen är att det samtidigt tvättas ur till exempel tungmetaller och giftiga ämnen som hamnar i havet.

Inom Helcom ledde Sverige under 2025 arbetet med att ta fram en plan för hur miljöpåverkan från skrubbrar ska minska i Östersjön. Planen antogs formellt av Helcom i januari 2026. Nationellt, inom Sveriges sjöterritorium är utsläpp överbord sedan mitten på 2025 inte längre tillåtet från skrubbrar i öppet läge (open loop mode). Transportstyrelsen informerade IMO i särskild ordning samt berörda internationella aktörer om de nya reglerna. Motsvarande förbud har införts i Finland och Danmark.

3.8 Redovisning av avgiftsbelagd verksamhet

Den avgiftsbelagda verksamheten delas in i avgifter som disponeras och avgifter som inte disponeras av myndigheten. Den del som avser avgifter som inte disponeras delas upp i avgifter med krav på full kostnadstäckning och avgifter med undantag från krav på full kostnadstäckning. Analysen görs jämfört med den budget som anges i regleringsbrevet för 2025.

3.8.1 Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna disponeras

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

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans	Budget intäkter	Budget kostnader	Budget resultat
Offentlighetsverksamhet								
Adm. felparkeringsavgifter	0	31 672	31 672	0	0	30 000	30 000	0
Adm. infrastrukturavgifter Sundsvall	0	4 566	4 566	0	0	7 000	7 000	0
Adm. infrastrukturavgifter Motala	0	3 059	3 059	0	0	5 000	5 000	0
Adm. infrastrukturavgifter Skurubron	0	13 733	13 733	0	0	14 000	14 000	0
Summa	0	53 030	53 030	0	0	56 000	56 000	0
Uppdragsverksamhet								
Informationsuttag	-34 844	128 604	98 461	30 143	-4 701	133 000	119 000	14 000
Övriga uppdrag	11 624	6 838	10 748	-3 910	7 714	7 000	9 000	-2 000
Summa	-23 220	135 442	109 208	26 233	3 013	140 000	128 000	12 000

I tabellen presenteras resultatet av avgifter som myndigheten disponerar. Uppdelningen utgår från den struktur som ges i regleringsbrevet för 2025 och delas upp i

- offentlighetsverksamhet
- uppdragsverksamhet.

Något lägre kostnader inom offentlighetsverksamheten

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

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

Inkomster från infrastrukturavgifter disponeras för system och administrationsutgifter förknippade med avgiftsupptaget. Resterande inkomster förs över till Trafikverkets räntekonto i Riksgäldskontoret.

Sammantaget var kostnaderna 2025 något lägre än budgeterat och det hänförs till lägre kostnader för infrastrukturavgifterna. De lägre kostnaderna berodde främst på lägre kostnader för banktjänster med anledning av helårseffekten för utskick och att en större andel skickades till digitala brevlådor. Kostnaderna för felparkeringsavgifter var i stället något högre än budgeterat.

Lägre kostnader inom uppdragsverksamheten

Uppdragsverksamheten består av informationsuttag ur vägtrafikregistret och övriga uppdrag. Resultatet 2025 för hela uppdragsverksamheten var högre än budgeterat och berodde på lägre it-kostnader än planerat. Lägre kostnader i kombination med höjda avgifter för 2025 gjorde att underskottet som fanns vid ingången av 2025 kunde återhämtas.

Det högre resultatet hänförs främst till informationsuttag och högre resultat än planerat för Försäljning info online, det vill säga direktåtkomst i vägtrafikregistret. Det högre resultatet berodde på större intäkter än budgeterat, bland annat på grund av ökade volymer och intäkter kopplade till överenskommelsen om förlikning med informationsförmedlare. Kostnaderna var även lägre än budgeten till följd av lägre it-kostnader och kostnader för utveckling av ett nytt vägtrafikregister. Att resultatet var bättre än planerat gör att det ackumulerade underskott som fanns vid ingången av 2025 nu nästan är återhämtat. Det högre positiva resultatet minskar det negativa ackumulerade resultatet och var en följd av höjda avgifter för 2025 samt lägre kostnader än vad som budgeterades.

Inom övriga uppdrag blev resultatet något lägre än budgeterat, vilket berodde på högre kostnader i relation till intäkterna. Övriga uppdrag består bland annat av sms-tjänsten Vem äger fordonet? där Transportstyrelsen tidigare tagit ut en avgift för varje fråga. Inom övriga uppdrag har myndigheten ackumulerat ett betydande överskott, vilket i stort sett helt hänförs till sms-tjänsten. För att återställa överskottet har Transportstyrelsen avropat en gratistjänst och tjänsten är avgiftsfri från och med mars 2023. Transportstyrelsen räknar med att balansera det ackumulerade resultatet under 2026 och avgiften är planerad att återinföras från och med augusti 2026.

Övriga uppdrag omfattar även viss verksamhet inom luftfart. Transportstyrelsen samarbetar med utländska myndigheter inom tillsyn av simulatorer, verkstäder och flygoperatörer. Resultatet var något lägre än förväntat på grund av utebliven planering av utbildningar inom simulatorer samt resursbrist inom underhållsorganisationer, som medförde att aktiviteten blev lägre än planerat.

3.8.2 Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna ej disponeras

Offentlighetsrättslig verksamhet med krav på full kostnadstäckning

Tabell 55. Offentlighetsrättslig verksamhet med krav på full kostnadstäckning

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans	Budget intäkter	Budget kostnader	Budget resultat
Vägtrafik	-169 713	1 510 270	1 395 207	115 063	-54 650	1 559 000	1 445 000	114 000
Spårtrafik ¹	-8 548	71 705	68 969	2 737	-5 812	71 000	71 000	0
Sjöfart	-1 639	39 040	41 038	-1 998	-3 636	38 000	35 000	3 000
Luftfart	-58 662	161 606	135 794	25 812	-32 850	162 000	152 000	10 000
Summa	-238 561	1 782 622	1 641 008	141 613	-96 948	1 830 000	1 703 000	127 000

¹ I Regleringsbrev för budgetåret 2025 avseende Transportstyrelsen används benämningen Järnväg.

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

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

Till följd av bland annat pandemin, ackumulerades betydande underskott inom flera områden. Transportstyrelsen har därför fått förlängd tid att balansera avgifterna inom luftfart, sjöfart och vägtrafik till senast 2028. Regeringen beslutade även i Transportstyrelsens regleringsbrev för 2024 att myndigheten fick stryka delar av befintliga underskott inom alla fyra trafikslag med totalt cirka 89 miljoner kronor. Avgiftshöjningar har också genomförts de senaste åren och för 2026 års avgifter är ytterligare avgiftshöjningar beslutade, men i lägre omfattning än de senaste åren. Nuvarande beräkningar indikerar att målet om balans till 2028 kan uppnås. Behovet av avgiftshöjningar bedöms därmed vara begränsat under de närmaste åren.

Positivt resultat men lägre intäkter och kostnader inom vägtrafik

Inom vägtrafik uppgick den ackumulerade balansen vid ingången av 2025 till ett underskott. Resultatet för 2025 var positivt och i stort sett i enlighet med budgeterat resultat, och minskar därmed det ackumulerade underskottet. Utfallet visade både lägre kostnader och lägre intäkter än vad som budgeterades för. De lägre kostnaderna berodde främst på lägre it-kostnader. Transportstyrelsen arbetar med att vara i balans senast till 2028 och därmed har avgifter inom vägrafikområdet höjts till 2026. Enligt nuvarande beräkningar uppnås balans till 2028 i enlighet med beslutat mål.

Inom vägtrafikregisteravgiften var utfallet för både intäkter och kostnader lägre än budgeterat. Men avvikelsen var störst på kostnadssidan, vilket gav ett positivt resultat som var högre än budgeterat. De lägre kostnaderna förklaras huvudsakligen av minskade it-kostnader till följd av lägre kostnader för bemanning. De lägre intäkterna berodde på lägre volym av registrerade bilar gentemot vad som beräknats i budgeten, men utfallet var i nivå med 2024. Den negativa balans som upparbetades under föregående år minskades till följd av höjd avgift för 2025 samt att kostnaderna blev lägre 2025 än 2024. Avgiften höjdes även till 2026 för att återhämta resterande del av underskottet.

Ett lägre resultat än budgeterat uppvisades för registreringsskyltar och dubblett av registreringsbevis, vilket bidrog till det lägre budgeterade resultatet. För registreringsskyltar berodde det lägre resultatet på högre kostnader till följd av det interimsavtal som började gälla från den 1 juli.

Inom området körkort var resultatet positivt, men lägre än budgeterat. Utfallet för både kostnader och intäkter var lägre än budgeterat och det sämre resultatet berodde främst på att volymerna blev lägre än budgeterat

(cirka 6 procent). De lägre kostnaderna hänförs till lägre kostnader för it-lösningar och OH-kostnader.

Inom den övriga tillstånds- och tillsynsverksamheten fanns både negativa och positiva avvikelser, men resultatet blev sammantaget bättre än planerat. Det högre resultatet berodde främst på högre intäkter på grund av fler ärenden inom typgodkännande. Det berodde också på fler tester inom ISC och ISV och lägre it-kostnader inom yrkestrafiken på grund av ändrad fördelning av kostnaderna.

Bättre resultat inom spårtrafik

Inom spårtrafik uppgick den ackumulerade balansen vid ingången av 2025 till ett underskott. Resultatet för 2025 var positivt och något bättre än budgeterat resultat, som var beräknat till noll. Det positiva resultatet berodde på lägre kostnader än vad som budgeterats för avseende it-kostnader i form av lägre förvaltningskostnader, lägre kostnader för egen tid och lägre OH-kostnader. Myndigheten arbetar med att vara i balans senast till 2028, och flera avgifter har därmed höjts till 2026. Enligt nuvarande beräkningar uppnås balans till 2028 i enlighet med beslutat mål.

Något sämre resultat än planerat inom sjöfart

Inom sjöfart uppgick den ackumulerade balansen vid ingången av 2025 till ett mindre underskott. Huvuddelen av avgifterna inom sjöfart har inte krav på full kostnadstäckning. Den del som har krav på full kostnadstäckning visade ett negativt resultat som var sämre än planerat resultat för 2025. Det negativa resultatet hänförs till högre kostnader, vilka berodde på att utökning skedde under året för sjöfarts- och hamnskydd. Intäkterna var dock högre än planerat vilket berodde på högre efterfrågan inom personliga behörigheter. Myndigheten arbetar mot målet att uppnå ekonomisk balans senast 2028. Nuvarande bedömning är att balans inom sjöfart kan uppnås till 2028. Avvikelser kan dock förekomma till följd av att vissa avgifter tas ut med femårig periodicitet. Med undantag för dessa bedöms den negativa ackumulerade balansen kunna balanseras till 2028.

Bättre resultat inom luftfart

Inom luftfart uppgick den ackumulerade balansen vid ingången av 2025 till underskott. Resultatet för 2025 var positivt och högre än budgeterat resultat. Det högre resultatet gentemot budget berodde på markant lägre kostnader än vad som budgeterats för. Detta på grund av eftersläpning i rekryteringar samt att it-kostnader, konsultkostnader och kostnader för resor var lägre än budgeterat. Intäkterna var i stort sett i nivå med budget. Myndigheten arbetar med att vara i balans senast till 2028, och 2025 års högre positiva resultat bidrog till att en större återhämtning av underskottet skedde under 2025. Ackumulerat underskott beräknas balanseras till 2028.

Offentligrättslig verksamhet utan krav på full kostnadstäckning

Tabell 56. Offentligrättslig verksamhet utan krav på full kostnadstäckning

Verksamhet (belopp i tkr)	Ingående balans	Intäkter	Kostnader	Resultat	Utgående balans	Budget intäkter	Budget kostnader	Budget resultat
Vägtrafik	-10 659	0	0	0	-10 659	0	0	0
Spårtrafik ¹	-49 875	367	6 531	-6 164	-56 039	0	5 000	-5 000
Sjöfart	-122 835	49 912	54 844	-4 932	-127 767	48 000	62 000	-14 000
Luftfart	-177 357	15 775	43 087	-27 312	-204 669	16 000	45 000	-29 000
Summa	-360 726	66 053	104 461	-38 408	-399 135	64 000	112 000	-48 000

¹ I Regleringsbrev för budgetåret 2025 avseende Transportstyrelsen används benämningen Järnväg.

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

Behovet av subvention under 2025 var lägre än vad Transportstyrelsen hade planerat. Både luftfart och sjöfart hade ett lägre subventionsbehov än vad som beräknats i budget, medan utfallet för spårtrafik motsvarade ett högre subventionsbehov än budgeterat.

Sjöfart visade ett högre resultat än planerat, vilket främst berodde på något högre intäkter men främst lägre kostnader för tillsyn och registerhållning av fartyg än planerat.

Luftfart visade också ett något högre resultat än planerat inom den subventionerade verksamheten, vilket hänförs till lägre kostnader för egen tid och OH-kostnader på grund av eftersläpning i rekryteringar.

Inom spårtrafik berodde det lägre resultatet på högre kostnader än planerat inom tillstånd och tillsyn museiverksamhet spårtrafik. Avvikelsen inom tillsyn museiverksamhet spårtrafik berodde på att fler timmar lades inom produkterna, vilket gav högre kostnad för egen tid, samt att OH-kostnaderna var högre än budgeterat.

3.8.3 Övrig återrapportering av avgiftsbelagd verksamhet

Transportstyrelsen ska redovisa myndighetens intäkter och kostnader för avgiftssystemet för undervägsavgifter samt gemensam avgift för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS).

Transportstyrelsen ska också redovisa intäkter som redovisas mot

inkomsttitel för de områden som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen

Avgiftssystemet för undervägsavgifter

Tabell 57. Avgiftssystemet för undervägsavgifter (tusen kronor)

	2023	2024	2025
Intäkter	315 544	285 701	338 655
Kostnader	310 903	280 979	314 699
Resultat	4 641	4 722	23 957

Transportstyrelsen ingår i systemet med undervägsavgifter och förvaltar systemet i Sverige. Kostnaderna består av Sveriges medlemsavgift till Eurocontrol, utbetalningar till flygplatser för kommunikation, navigation och övervakning samt Transportstyrelsens kostnader för regelgivning och tillsyn av flygtrafiktjänst i svenskt luftrum. Intäkterna får Transportstyrelsen från Eurocontrol, som fakturerar flygbolagen baserat på genomförda flygningar. Resultatet visar ett överskott på 24 miljoner kronor som Transportstyrelsen har redovisat mot inkomsttitel. I tabellen ovan visas de totala intäkterna. De intäkter som har redovisats mot inkomsttitel återfinns även i tabell 59.

Gemensam avgift för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage

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

	2023	2024	2025
Ingående balans	-1 034 890	-1 365 636	-870 838
Intäkter	699 575	705 814	741 575
Kostnader	1 030 321	1 246 016	1 187 374
Resultat	-330 746	-540 202	-445 799
Kapitaltillskott ¹		1 035 000	
Utgående balans	-1 365 636	-870 838	-1 316 637

¹ Enligt beslut i regleringsbrev för budgetår 2025.

Intäkterna inom GAS består av en avgift som tas ut av flygbolag för avresande passagerare från svenska flygplatser. Kostnaderna består av utbetalningar till flygplatser för deras kostnader för säkerhetskontroll.

Till följd av pandemin minskade flygtrafiken kraftigt, vilket ledde till minskade intäkter. Kostnaderna påverkades inte i samma utsträckning, eftersom en stor del av flygplatsernas kostnader är fasta. Det innebär att ett stort ackumulerat underskott upparbetades. Transportstyrelsen fick under 2024 ett kapitaltillskott på 1 035 miljoner kronor för att täcka delar av det ackumulerade underskottet och undvika avgiftshöjningar i närtid.

Trafikvolymerna var under 2025 lägre än före pandemin. Utan förändrad avgift kommer underskott att fortsätta ackumuleras, vilket innebär att framtida avgiftshöjningar kommer att bli nödvändiga för att uppnå balans. För närvarande är planen att höja avgiften under 2027. Därefter finns plan

att ytterligare höja avgiften för att hela underskottet ska vara återhämtat till 2033.

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

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

Verksamhet	Intäkter 2023	Intäkter 2024	Intäkter 2025
Överskott undervägsavgifter	4 641	4 722	23 957
Felparkeringsavgifter	54 486	52 503	49 572
Rest- och dröjsmålsavgifter	76 464	68 436	62 830
Överlastavgifter	26 232	30 763	50 367
Överträdelser kör- och vilotider	40 447	28 224	20 427
Överträdelser cabotage	462	520	-76
NIS	580	3 935	4 720
Övriga sanktionsavgifter	-98	172	241
Redovisning oplacerade medel	-	249	2 706
Summa	203 214	189 525	214 744

Tabell 59 visar överskottet inom avgiftssystemet med undervägsavgifter samt olika typer av böter och sanktionsavgifter. Framför allt är sanktionsavgifterna statens del av felparkeringsavgifterna, rest- och dröjsmålsavgifter samt överträdelseavgifter.

3.9 Uppföljning av investeringsbudget

Tabell 60. Uppföljning av verksamhetsinvesteringar per objekt enligt regleringsbrev (tusen kronor)

	Totalt	Ack. utfall t.o.m. 2024	2025 Utfall	2025 Budget	Differens	2026 Prognos	2027- Prognos
Verksamhetsinvesteringar per objekt							
Nytt vägtrafikregister	1 073 394	314 413	127 048	167 600	-40 552	161 976	469 956
Uppbörd och sidoordnad bokföring (USB)	606 191	306 358	41 833	49 000	-7 167	58 000	200 000
Effektivt kundflöde	65 053	51 441	8 613	10 900	-2 287	5 000	0
It-drift i egen regi	175 461	175 461	0	0	0	0	0
Säkerhetshöjande it-åtgärder	100 675	95 987	4 688	5 000	-312	0	0
Nytt bildfångstsystem	131 864	131 892	-29	1 110	-1 139	0	0
Nytt tillsynssystem Sjö (TREFH)	49 347	39 146	5 700	6 944	-1 294	4 500	0
Fordonsskatt 2.0	38 702	32 409	1 234	9 638	-8 454	5 059	0
Mina sidor	39 444	29 493	4 951	2 700	2 251	2 500	2 500
Robust elförsörjning	50 135	40 283	9 852	4 700	5 152	0	0
Summa utgifter för investeringar	2 330 265	1 216 883	203 891	257 592	-53 801	237 035	672 456
Finansiering							
Lån i Riksgäldskontoret	1 329 650	642 365	129 594	159 122	-29 528	138 235	419 456
Anslag	912 561	522 055	68 677	90 956	-22 279	91 051	230 778
Avgifter som disponeras	88 054	52 463	5 620	7 514	-1 894	7 749	22 222
Summa finansiering	2 330 265	1 216 883	203 891	257 592	-53 701	237 035	672 456

	Totalt	Ack. utfall t.o.m. 2024	2025 Utfall	2025 Budget	Differens	2026 Prognos	2027- Prognos
Varav investeringar i anläggningstillgångar							
Datasystem, rättigheter m.m.	1 188 087	515 342	115 054	149 422	-34 368	138 235	419 456
Maskiner och inventarier	91 428	86 740	4 688	5 000	-312	0	0
Fastigheter och mark	0				0		
Övriga verksamhetsinvesteringar	50 135	40 283	9 852	4 700	5 152	0	0
Summa investeringar i anläggningstillgångar	1 329 650	642 365	129 594	159 122	-29 528	138 235	419 456

Tabellen ger inte en fullständig bild av Transportstyrelsens verksamhetsinvesteringar.

Den största delen av Transportstyrelsens verksamhetsinvesteringar utgörs av utveckling av datasystem. Utöver de immateriella verksamhetsinvesteringarna finns också stora materiella verksamhetsinvesteringar som avser uppbyggnad av egen it-drift, säkerhetshöjande it-åtgärder och åtgärder inom civilt försvar.

I tabell 60 redovisas uppföljningen av de verksamhetsinvesteringar överstigande 20 miljoner kronor per objekt och som specifikt anges i myndighetens regleringsbrev. Prognosen i tabellen är den som anges i regleringsbrevet för 2025, men Transportstyrelsen uppdaterar prognosen för verksamhetsinvesteringarna löpande tre gånger per år. Nedan följer kommentarer till de största avvikelserna mellan utfall och den budget som angavs i regleringsbrevet 2025.

Utfallet för 2025 innebär att cirka 79 procent av årets beslutade budget för myndighetens större verksamhetsinvesteringar har nyttjats.

Avvikelsen gentemot budget hänförs främst till att medel för både omkostnader och investering avseende utveckling av nytt vägtrafikregister inte nyttjades i den omfattning som planerades för.

Arbetet med utveckling av ett nytt vägtrafikregister hade ett utfall för 2025 som var lägre än planerat för året. Avvikelserna återfinns inom både investering och omkostnad, men störst procentuell avvikelse inom omkostnader. Det lägre utfallet för året berodde på att bemanningen var lägre än tidigare planerat. Detta är en effekt av det anställnings- och konsultstopp som beslutades under 2024. Takten i projektet ökade dock mot slutet av året efter att bemanningen ökade. De lägre omkostnaderna berodde även på lägre kostnader för avskrivning och ränta på grund av framflyttade driftsättningar.

Utöver det nya vägtrafikregistret visades en avvikelse gentemot vad som budgeterats främst inom Uppbörd och sidoordnad bokföring (USB), Fordonsskatt 2.0 och Robust elförsörjning.

USB visade ett lägre utfall än planerat för 2025. Det lägre utfallet berodde till största delen på att kunskapen om hur komplexiteten i angränsande system påverkar utvecklingsarbetet har ökat och arbetet kunde utföras mer effektivt. Under 2025 genomfördes även konsultväxling, vilket ledde till att planerat arbete kunde genomföras till en lägre kostnad.

Fordonsskatt 2.0 hade ett lågt utfall under 2025 i förhållande till budget och utfallet avsåg i stort sett enbart omkostnad. Det berodde på att fokus var på förvaltning av tidigare aktiveringar. Eftersom arbete utfördes i form av vidareutveckling, belastade kostnaderna omkostnad och inte investering.

Robust elförsörjning är myndighetens arbete med övergripande beredskapsåtgärder utifrån myndighetens beredskapsansvar. Utfallet för 2025 var högre än den budget som lämnades i samband med regleringsbrevet 2025. Detta berodde på att projektet blev mer omfattande än vad som inledningsvis beräknades. Förändringen utgjordes bland annat av att elentreprenaden blev mer omfattande än vad förprojekteringen visade samt ett behov av att justera kalkylen efter anbud och detaljprojektering.

Övriga utvecklingsprojekt bedöms uppvisa mindre avvikelser gentemot budget för 2025.

3.10 Medarbetare och kompetens

Transportstyrelsens medarbetare ska ha rätt kompetens, känna engagemang för uppdraget, trivas och vilja utvecklas med myndigheten, i syfte att nå myndighetens mål.

3.10.1 Attrahera och rekrytera

Under 2025 fortsatte myndigheten arbetet med att stärka arbetsgivarvarumärket. För första gången placerade sig myndigheten på Randstads ranking över Sveriges mest attraktiva arbetsgivare, på plats elva. Placeringen visar både att Transportstyrelsen är en attraktiv arbetsgivare och att den externa kännedomen om myndigheten ökar.

För att öka kännedomen om Transportstyrelsens uppdrag och verksamhet deltog myndigheten på karriärmässor vid flera lärosäten och presenterade sitt uppdrag för potentiella kandidater. Rekryteringsprocessens stöddokument har reviderats och antalet sökande till utannonserade anställningar ökade mer än väntat. Utmaningar kvarstår för vissa specialist- och bristkompetenser, särskilt inom it och inom områdena sjöfart och luftfart.

Möjlighet till distansarbete, när verksamheten så tillåter, bedöms stärka myndighetens attraktionskraft och har gjort det möjligt att rekrytera kompetens från ett större geografiskt område än tidigare.

Ett omställningsarbete initierades hösten 2024 och avslutades under första kvartalet 2025. Det, tillsammans med ny och utökad verksamhet, minskning av antalet konsulter till förmån för anställd personal och ökad personalomsättning inom vissa områden, påverkade sammantaget rekryteringstakten negativt under 2025. Begränsad mottagarförmåga bidrog ytterligare till detta. Sammantaget kunde Transportstyrelsen inte säkerställa kompetensförsörjningen i den takt och omfattning som planerats, vilket påverkade både verksamhetsresultat och det ekonomiska utfallet.

3.10.2 Utveckla och behålla

Myndigheten fortsatte att utveckla medarbetare och kompetens i nära koppling till verksamhetens behov och uppdrag. Individuell kompetensutveckling utgick i hög grad från verksamhetsmål, förändrade krav och prioriterade utvecklingsområden.

Behov av kompetensutveckling identifierades och följdes upp inom ramen för ordinarie processer, bland annat genom medarbetarsamtal och dialog mellan chef och medarbetare. Detta bidrog till ökad samsyn kring kompetenskrav, förväntningar och utvecklingsinriktning, samt skapade bättre förutsättningar för att använda, utveckla och behålla befintlig kompetens på ett ändamålsenligt sätt.

Distansarbete innebär förändrade krav på ledarskap och medarbetarskap. Under året stärkte Transportstyrelsen förutsättningarna för hållbart och effektivt självledarskap. Detta genom att vidareutveckla och uppdatera befintliga verktyg och stödmaterial samt ta fram nya stöd kopplade till den digitala, organisatoriska och sociala arbetsmiljön. Insatserna syftar till att öka verksamhetens långsiktiga effektivitet, kvalitet och anpassningsförmåga till nya arbetssätt.

Sedan 2025 har Transportstyrelsen en fastställd AI-inriktning som utgör ett strategiskt ramverk för hur artificiell intelligens ska bidra till att utveckla servicen till myndighetens målgrupper, stärka analytisk förmåga och effektivisera verksamhetsprocesser. Inriktningen syftar till ett ändamålsenligt, ansvarsfullt och långsiktigt värdeskapande nyttjande av AI.

Inom AI-inriktningen har Transportstyrelsen genomfört kompetenshöjande insatser för medarbetare och chefer. Utbildningarna fokuserade på grundläggande förståelse för AI-teknik, relevanta tillämpningsområden samt etiska, rättsliga och verksamhetsmässiga aspekter av ansvarsfull användning. Totalt deltog 297 medarbetare och 40 chefer. 128 medarbetare har även deltagit i fortsättningskursen på samma ämne. Dessa insatser stärkte myndighetens förmåga att identifiera, bedöma och realisera verksamhetsnytta med stöd av AI.

3.10.3 Avveckla

Under 2024 konstaterades risk för arbetsbrist inom delar av verksamheten, vilket ledde till ett omställningsarbete som pågick till och med januari 2025. Omställningsarbetet genomfördes utan uppsägningar, eftersom flera medarbetare kunde erbjudas andra uppdrag inom myndigheten. Samtidigt anpassades bemanningen, vilket innebar ett minskat antal medarbetare inom berörda verksamheter.

Parallellt fortsatte Transportstyrelsen arbetet med att minska beroendet av konsulter. I syfte att stärka den långsiktiga kompetensförsörjningen har detta bland annat skett genom anställning av egen personal.

3.10.4 Personallån mellan myndigheter

Regeringen gav, genom beslut (Fö2025/00670), beredskapsmyndigheterna i uppdrag att förstärka sin beredskap för att kunna använda personallån mellan myndigheter. Transportstyrelsen redovisar uppdraget i sin helhet i detta avsnitt.

Inom ramen för uppdraget kan beredskapsmyndigheterna till exempel inventera personella resurser och säkerställa interna rutiner för personallån. Myndigheterna kan även kontakta de myndigheter, inom eller utanför beredskapssektorn, som de bedömer lämpliga att vända sig till för personallån.

Transportstyrelsen arbetade tillsammans med nio andra myndigheter med huvudkontor i Östergötlands län under åren 2023–2024 inom området kompetensförsörjning. Målet var att bidra till att säkra kompetensförsörjningen för staten med fokus på myndigheter i Östergötland, samtidigt som utveckling för varje unik myndighet möjliggjordes.

Ett av de områden som myndigheterna valde att samarbeta kring var personallån. Inom samarbetet implementerade och säkerställde myndigheterna goda förutsättningar för

- ett nätverk mellan myndigheterna
- effektiva arbetssätt
- stöd- och kommunikationsmaterial för användning av verktyget personallån som en naturlig del av kompetensförsörjningen.

Inventering av personella resurser sker på flera olika sätt inom Transportstyrelsen. I planeringsanvisningarna som initierar årets verksamhetsplanering ingår uppgiften att ta fram avdelningens kompetensanalys och kompetensplan. Varje avdelning har också en kontinuitetsplan där det specificeras hur många personer och vilka kompetenser som behövs för att upprätthålla och utföra vissa uppdrag.

Utöver detta finns rutiner kring bemanningsplanering som är unika för olika avdelningar.

Transportstyrelsen har rutiner för hur inlån och utlån av personal mellan myndigheter ska ske. Rutinerna omfattar hela processen, från behovsinventering till utvärdering av upplevelser kopplade till in- och utlånet. Det finns mallar för att beskriva behov samt för upprättande av överenskommelser och beslut. Det finns också stöd- och informationsmaterial för olika målgrupper, exempelvis handläggare på enhet Personal, chefer, medarbetare och arbetstagarorganisationer.

Transportstyrelsen har vidtagit åtgärder för att göra rutinerna kända inom myndigheten. Eftersom myndigheten haft få personallån sedan rutinerna infördes har de endast testats vid ett fåtal tillfällen. Transportstyrelsen har gjort en avgränsning av relevanta myndigheter att samarbeta med och har etablerat kontakt med dessa.

Transportstyrelsen genomförde två personallån under 2025. Utlånen skedde till Skatteverket och Regeringskansliet. Lånen varade i sex månader och omfattade bland annat arbete med styrnings- och ledningsfrågor samt utredningsarbete.

Detta är positivt ur ett kompetensförsörjningsperspektiv, både för myndigheterna och för medarbetarna som deltog.

3.10.5 Anställda och personalomsättning

Antalet anställda minskade jämfört med föregående år, medan medelåldern var oförändrad. Minskningen berodde främst på bemanningsanpassningar efter konstaterad risk för arbetsbrist samt en lägre rekryteringstakt.

Tabell 61. Anställda 2023–2025

Anställda per 31 december	Tillsvidareanställda			Visstidsanställda		
	2023 ¹	2024	2025	2023 ¹	2024	2025
Antal totalt	2 269	2 251	2 215	24	8	13
Antal kvinnor	1 231	1 203	1 170	11	4	9
Antal män	1 038	1 048	1 045	13	4	4
Andel kvinnor	54 %	53 %	53%	46 %	50 %	69%
Andel män	46 %	47 %	47%	54 %	50 %	31%

¹ Siffrorna för 2023 har ändrats sedan årsredovisningen 2023. Statens servicecenter lämnade korrigerade uppgifter i april 2024.

Av myndighetens anställda utgjorde kvinnor 53 procent och män 47 procent, vilket innebär att könsfördelningen var oförändrad jämfört med föregående år. Även bland chefer var könsfördelningen relativt jämn. På chefsnivåerna sektionschef och enhetschef var 59 procent kvinnor och 41

procent män, vilket ligger i nivå med könsfördelningen bland medarbetare i stort.

Transportstyrelsen har utöver anställd personal cirka 200 konsulter som leds av och arbetar i verksamheten, främst inom it. Dessa konsulter timmar omräknat i antal årsarbetskrafter var cirka 120 årsarbetskrafter, vilket var 20 lägre jämfört med 2024.

Tabell 62. Personalomsättning 2023–2025

	2023	2024	2025
Kvinnor	9 %	7 %	6 %
Män	8 %	6 %	7 %
Totalt	8 %	7 %	6 %

Personalomsättningen har minskat och uppgick under 2025 till 6 procent, vilket var en minskning med en procentenhet jämfört med föregående år. Enligt Arbetsgivarverkets statistik uppgick den genomsnittliga personalomsättningen i staten till 9,4 procent under 2025. Myndighetens personalomsättning låg därmed på en väsentligt lägre nivå. Den relativt låga personalomsättningen kan delvis förklaras av myndighetens attraktivitet som arbetsgivare. Samtidigt bedöms även det rådande konjunkturläget ha påverkat rörligheten på arbetsmarknaden och därmed personalomsättningen.

På en myndighetsövergripande nivå bedöms personalomsättningen som låg, men variationer förekommer mellan olika verksamheter. Inom vissa verksamhetsområden var personalomsättningen högre och det fanns utmaningar i att både behålla befintlig kompetens och att rekrytera ny. Detta berodde främst på en ökad efterfrågan på aktuell kompetens på arbetsmarknaden i kombination med en begränsad tillgång.

Under 2025 påbörjade 152 medarbetare sin anställning vid myndigheten, medan 162 medarbetare slutade. Av de medarbetare som slutade under året, avgick 45 med ålderspension.

Tabell 63. Transportstyrelsens chefer 2023–2025

Chefer, antal och andel per 31 december	2023	2024	2025
Kvinnor	99 (57 %)	98 (58 %)	103 (59 %)
Män	75 (43 %)	71 (42 %)	73 (41 %)
Totalt	174	169	176

Tabell 64. Medelålder 2023–2025

Medelålder	2023	2024	2025
Kvinnor	46	47	47
Män	45	48	48

Tabell 65. Åldersfördelning 2023–2025

Antal medarbetare per 31 december	Kvinnor			Män		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Ålder						
20–29	69	52	42	59	52	42
30–39	331	320	311	248	242	235
40–49	394	370	350	300	281	282
50–59	325	325	335	317	337	343
60–65	115	126	129	111	118	133
66–	8	10	15	16	18	17

Det är fler som väljer att arbeta längre. Myndigheten hade i slutet av 32 medarbetare äldre än 66 år i anställning.

Verksamheterna där det ofta finns yngre medarbetare rekryterade inte i den utsträckning som de normalt gör. Det kan ha bidragit till att antalet medarbetare upp till 29 år minskade.

3.10.6 Sjukfrånvaro

Sjukfrånvaron uppgick till 4,2 procent under 2025 och bedöms ligga på en god nivå. Nivån var något högre än för staten som helhet. Den totala sjukfrånvaron enligt Arbetsgivarverket uppgick 2024 till 3,6 procent, en nivå som varit relativt stabil under de senaste tre åren.

Kvinnor hade 2025 en högre sjukfrånvaro än män, vilket överensstämmer med det generella mönstret i samhället. Jämfört med föregående år minskade sjukfrånvaron för både kvinnor och män och i samtliga åldersgrupper. Åldersgruppen upp till 29 år utgör den minsta gruppen sett till antal anställda, och sjukfrånvaron inom denna grupp har varierat över tid. Variationerna beror i huvudsak på sjukfrånvaron hos ett begränsat antal individer.

Långtidssjukfrånvarons andel av den totala sjukfrånvaron minskade och uppgick till 47,3 procent. Detta var en lägre andel än för staten i stort, där långtidssjukfrånvarons andel uppgick till 50,8 procent under 2024.

Minskningen kan delvis förklaras av genomförda insatser i syfte att ge medarbetare rätt förutsättningar och anpassade arbetsuppgifter.

Som en del i detta arbete tydliggjordes perspektivet digital arbetsmiljö i myndighetens rutiner och stödmaterial. För att öka kunskapen om digitaliseringens påverkan på människan och de risker för ohälsa som kan följa, har informationsmaterial och filmer publicerats på intranätet.

Tabell 66. Sjukfrånvaro 2023–2025

Procent	2023	2024	2025
Total sjukfrånvaro	4,9	4,4	4,2
<i>Andel av total sjukfrånvaro som varat längre än 60 dagar</i>	<i>55,1</i>	<i>50,4</i>	<i>47,3</i>
Total frånvaro, kvinnor	5,7	5,3	5,1
Total frånvaro, män	3,9	3,4	3,3
Total frånvaro, anställda –29 år	5,3	6,2	4,1
Total frånvaro, anställda 30–49 år	4,6	4,6	4,2
Total frånvaro, anställda 50– år	5,2	4,1	4,2

3.11 Övrig återrapportering

I detta kapitel redovisas återrapporteringskrav samt regeringsuppdrag som ska ingå i årsredovisningen och som inte hör till verksamhet som redovisas i något annat kapitel. Här presenteras även en lista över regeringsuppdrag som redovisats under 2025 samt de regeringsuppdrag som har inkommit till Transportstyrelsen och ännu inte redovisats.

3.11.1 Transportstyrelsens totalförsvarsarbete – redovisning av medel för civilt försvar

Transportstyrelsen ska i årsredovisningen redovisa användningen av de medel som tillförts myndigheten under anslaget civilt försvar, enligt regeringsbeslutet Anvisningar för det civila försvaret för försvarsbeslutsperioden 2021–2025 (JU2020/04658). Under 2025 förbrukade Transportstyrelsen 47,8 miljoner kronor. Tilldelat anslag var 52,6 miljoner.

Tabell 67. Förbrukning av anslagspost Civilt försvar 2025

		Belopp tkr
Personalkostnader	Kostnader för anställda som arbetat inom civil beredskap. Inklusive personalrelaterade kostnader, t.ex. kompetensutvecklingsinsatser.	31 893
Lokalkostnader	Avskrivningskostnader för investeringar i lokaler av betydelse för myndighetens civila beredskap.	14 161
Övriga kostnader	Avser bl.a. it-utrustning, licenser och konsulter.	1 751

Transportmyndigheterna fick ett gemensamt uppdrag, enligt regeringsbeslut I2021/00673. Uppdraget innebar att med övriga beredskapsmyndigheter i beredskapssektor transporter, redovisa förslag på hur anslagsmedel för perioden 2022–2025 bör fördelas mellan myndigheterna för att uppnå störst nytta för det civila försvaret inom transportområdet som helhet.

Myndigheterna kom överens om nedanstående prioritering vid fördelningen:

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

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

- Förmågan att genomföra säkerhets- och beredskapsrelaterade analyser av egen verksamhet och med egen personal har bibehållits.
- Under 2025 har säkerhets- och beredskapskansliet genom ett omfattande utvecklingsarbete etablerat grundläggande strukturer och förutsättningar att bedriva ett systematiskt arbete inom säkerhets- och beredskapsområdet. Detta gäller både inom myndigheten och inom beredskapssektor transporter. Förmågan har även stärkt förmågan i samarbetet med Nato och de nordiska länderna. Detta har skapat bättre förutsättningar att bedriva verksamhet också under svårare omständigheter.
- Myndigheten har fortsatt under 2025 deltagit i utvecklingsarbetet inom myndighetssamverkan i program NITIS – Nationella it-tjänster i samverkan.
- Krisledningsförmågan fortsatte öka för säkra och robusta kommunikationer. Även ytterligare utveckling av funktionen tjänsteman i beredskap skedde.
- Ombyggnationer av lokaler och ökad robust elförsörjning genomfördes i syfte att öka säkerhet och robusthet. Ett första skyddsobjekt etablerades under 2025.

Sammanfattningsvis har totalförsvarsarbetet, med stöd av medel för civilt försvar, tagit ytterligare steg i arbetet att skapa beredskap och robusthet i den verksamhet som myndigheten ansvarar för.

3.11.2 Elektronisk hantering av beställningar av varor och tjänster

Enligt regleringsbrevet ska Transportstyrelsen redovisa vilka åtgärder som myndigheten har vidtagit för att hantera utgående beställningar av varor och tjänster elektroniskt.

Transportstyrelsens inköpsorganisation är centraliserad, vilket leder till samordning, styrning, kontroll och ett enhetligt arbetssätt. Inköpsfunktionen ansvarar för myndighetens inköpsprocess och genomför uppföljning av avtal tillsammans med den berörda verksamheten för att säkerställa

avtalstrohet, kvalitetssäkring och kostnadseffektivitet. Inköpsfunktionen genomför årligen kontroller.

Transportstyrelsen har implementerat ett e-handelssystem som hanterar utgående beställningar elektroniskt i viss omfattning, främst inom förbrukningsmateriel och it-produkter. Uppföljning av resultatet är inte möjlig i befintligt systemstöd och kan därför inte redovisas. Omfattningen av e-handeln är begränsad. Att e-handel inte införts inom samtliga områden beror på systemtekniska utmaningar som behöver utredas ytterligare. Myndigheten har konstaterat att en sammanslagning av ekonomi- och e-handelssystem är mer effektiv än den befintliga lösningen med två separata systemstöd. Ambitionen är att införa e-handel 2.0 inom ekonomisystemet. Transportstyrelsen avvaktar därför med att utveckla det befintliga e-handelssystemet tills ett beslut om ekonomisystem är taget. Myndigheten avser att skapa effektiva inköp med en gemensam kravställning, minskad teknisk skuld och minskade säkerhetsrisker.

3.11.3 Sammanställning av regeringsuppdrag

Nedan följer en sammanställning av regeringsuppdrag till Transportstyrelsen som redovisats 2025 på annat sätt än i årsredovisningen och de regeringsuppdrag som har inkommit till myndigheten men som ännu inte redovisats.

Dessutom bistår Transportstyrelsen i ett tiotal regeringsuppdrag ställda till andra myndigheter, till exempel Trafikverket.

Ankomst-datum	Uppdrag	Dnr	Redovisnings-datum
2022-01-28	Uppdrag att medverka i genomförandet av Europeiska unionens strategi för Östersjöregionen	TSG 2022-831	2024-01-24 och därefter vartannat år
2022-07-12	Uppdrag att genomföra den nationella strategin för marknadskontroll	TSG 2022-7117	Via Swedac 2023-07-16 2024-07-16 2025-07-16
2022-09-01	Uppdrag att följa upp mål om handläggningstider samt om bemötande och service hos vissa myndigheter	TSG 2022-8278	Årligen 15 feb. 2023 – 2029
2023-10-17	Uppdrag att utreda förutsättningarna för körprov i trafik för den som har synfältsbortfall	TSG 2023-7502	2025-06-15
2023-12-21	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2024 avseende att stärka och påskynda förenklingsarbetet	TSG 2023-8896	2024-03-15 2025-03-15 2026-03-15
2023-12-21	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2024 avseende intern styrning	TSG 2023-8896	2025-02-22
2024-06-13	Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd	TSG 2024-2997	2025-06-16
2024-06-20	Uppdrag att genomföra en analys av hamnskyddsdirektivets bestämmelser	TSG 2024-3102	2025-03-31

Ankomst-datum	Uppdrag	Dnr	Redovisnings-datum
2024-12-20	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2025 avseende att säkerställa proaktivitet och handlingskraft vid kris eller krig	TSG 2024-7404	2026-03-01
2024-12-20	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2025 avseende prognoser	TSG 2024-7404	2025-02-03 2025-04-25 2025-07-25 2025-10-20
2024-12-20	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2025 avseende användning av artificiell intelligens	TSG 2024-7404	2025-06-02
2024-12-20	Uppdrag att redovisa resultat inom ramen för regeringens utvecklingsprogram för jämställdhetsintegrering i statliga myndigheter	TSG 2024-7368	2026-01-20
2024-12-23	Uppdrag att se över de medicinska kraven för innehav av körkort avseende adhd, autismspektrumstillstånd m.m.	TSG 2024-7465	2025-09-30 (delredovising 2025-06-19)
2025-03-13	Uppdrag att om översyn av åtgärder som har vidtagits enligt artikel 10.7 i förordning (EG) nr 1072/2009	TSG 2024-7368	2026-01-20
2025-05-28	Uppdrag att omhänderta de slutsatser som redovisas i rapporten Danish-Swedish Technical Analysis on long and heavy road transport (LI2023/03830)	TSG 2025-6865	2025-10-31
2025-05-28	Uppdrag att redovisa för- och nackdelar med att ge båtlivets utbildningsorganisationer och andra berörda aktörer möjlighet att utfärda förarbevis för vattenskoter	TSG 2025-6867	2025-10-31
2025-05-30	Uppdrag i regleringsbrevet för /budgetåret 2025 avseende långa och tunga fordon	TSG 2025-6061	2025-10-31
2025-05-30	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2025 avseende utfärdande av förarbevis för vattenskoter	TSG 2025-6061	2025-10-31
2025-06-23	Uppdrag att delta i arbetet med framtagande av analyser och underlag kring ett avståndsbaserat system för beskattning av tunga godstransporter på väg	TSG 2025-6934	2025-12-31
2025-12-19	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2026 avseende prognoser	TSG 2025-13272	2026-02-02 2026-04-22 2026-07-24 2026-11-09
2025-12-19	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2026 avseende webbplatsen verksamt.se	TSG 2025-13272	
2025-12-19	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2026 avseende regelutveckling för cykeltrafik	TSG 2025-13272	2026-08-30
2025-12-19	Uppdrag i regleringsbrevet för budgetåret 2026 avseende åtgärder för stärkt civilt försvar	TSG 2025-13272	2027-02-22



Finansiell redovisning

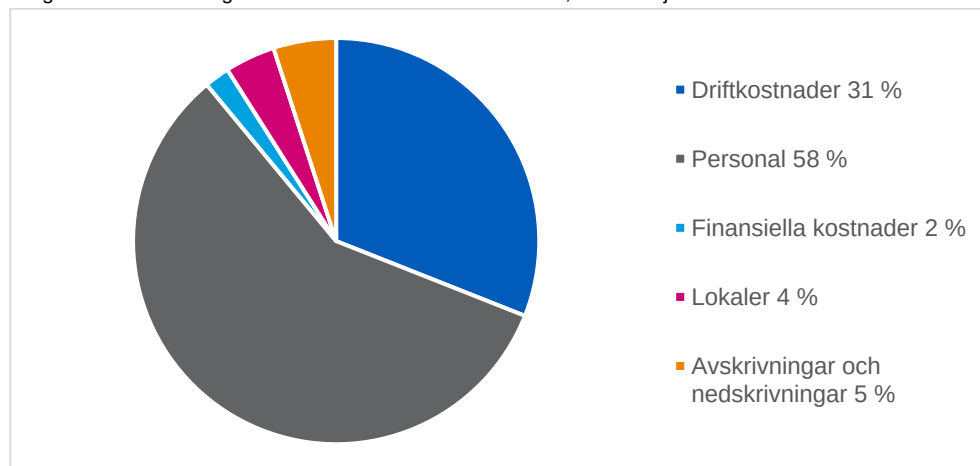
4 Finansiell redovisning

Verksamheten bedrevs inom ramen för respektive tilldelat anslag (förvaltningsanslag, anslag för intag av trängselskatt och anslag för arbete med civilt försvar). De tilldelade anslagen uppgick enligt regleringsbrev sammanlagt till totalt 2 912 miljoner kronor. Transportstyrelsen förbrukade och avräknade 2 760 miljoner kronor. Det belopp som avräknades var 2 367 miljoner kronor lägre jämfört med 2024. Minskningen berodde till största delen, 1 357 miljoner, på att myndigheten inte betalade ut någon klimatbonus under 2025. Under 2024 använde Transportstyrelsen även 1 035 miljoner kronor för att täcka underskott för GAS, vilket myndigheten fick en villkorad anslagsutökning för. I övrigt var utgifterna 25 miljoner högre än år 2024.

Verksamhetens kostnader

Transportstyrelsens totala kostnader för verksamheten uppgick till 3 182 miljoner kronor. Det var en ökning med 5 miljoner kronor, 0,2 procent. Personalkostnader ökade med 64 miljoner kronor, motsvarande 4 procent, men antalet årsarbetskrafter minskade med 2 procent. Driftkostnaderna minskade med 73 miljoner kronor eller 7 procent. Den främsta orsaken till de lägre driftkostnaderna var minskningen av köpta it-drifttjänster efter att Transportstyrelsen tog över it-driften från extern leverantör. Finansiella kostnader minskade med 39 miljoner, medan avskrivningar ökade med 57 miljoner kronor.

Diagram 12. Fördelning av verksamhetens kostnader 2025, 3 182 miljoner kronor



4.1 Resultaträkning

Belopp i tkr		2025	2024
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag		2 759 868	2 734 883
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	not 1	429 838	422 267
Intäkter av bidrag	not 2	12 470	9 118
Finansiella intäkter	not 3	6 354	8 689
Summa		3 208 530	3 174 957
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	not 4	-1 850 354	-1 786 814
Kostnader för lokaler		-138 988	-142 683
Övriga driftkostnader	not 5	-988 163	-1 061 066
Finansiella kostnader	not 6	-45 591	-84 468
Avskrivningar och nedskrivningar		-159 203	-102 004
Summa		-3 182 298	-3 177 034
VERKSAMHETSUTFALL		26 232	-2 077
Uppbördsverksamhet			
Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras	not 7	2 065 496	1 826 714
Skatteintäkter m.m.		17 897 176	18 202 791
Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamhet ¹	not 8	-19 962 672	-20 029 506
Saldo¹		0	0
Transfereringar			
Medel som erhållits från statens budget för finansiering av bidrag		-	1 356 943
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag	not 9	821 053	745 319
Finansiella intäkter		337	47
Lämnade bidrag	not 10	-1 267 190	-2 642 510
Saldo	not 11	-445 799	-540 202
ÅRETS KAPITALFÖRÄNDRING¹	not 12	-419 567	-542 279

4.2 Balansräkning

Belopp i tkr		2025-12-31	2024-12-31
TILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Balanserade utgifter för utveckling	not 13	277 832	159 540
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	not 14	0	0
Pågående immateriella anläggningstillgångar	not 15	308 299	384 402
Summa immateriella anläggningstillgångar		586 131	543 942
Materiella anläggningstillgångar			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	not 16	50 596	47 286
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	not 17	140 486	99 281
Pågående nyanläggningar	not 18	4 781	12 291
Summa materiella anläggningstillgångar		195 863	158 858
Finansiella anläggningstillgångar			
Andra långfristiga fordringar	not 19	160 719	261 591
Summa finansiella anläggningstillgångar		160 719	261 591
Varulager m.m.			
Varulager och förråd	not 20	3 576	1 786
Summa varulager m.m.		3 576	1 786
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar	not 21	172 663	162 113
Fordringar hos andra myndigheter	not 22	74 990	60 421
Övriga kortfristiga fordringar	not 23	1 441 740	1 525 264
Summa kortfristiga fordringar		1 689 393	1 747 799
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	not 24	163 154	156 558
Upplupna bidragsintäkter		190	448
Övriga upplupna intäkter		306 449	250 106
Summa periodavgränsningsposter		469 793	407 112
Avräkning med statsverket	not 25	-1 318 174	-1 178 816
Kassa och bank			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret		328 588	131 053
Summa kassa och bank		328 588	131 053
SUMMA TILLGÅNGAR		2 115 887	2 073 324

KAPITAL OCH SKULDER			
Myndighetskaptal	not 26		
Statskaptal		491	370
Balanserad kaptalförändring		-894 511	-352 232
Kaptalförändring enligt resultaträkningen	not 12	-419 567	-542 279
Summa myndighetskaptal		-1 313 587	-894 141
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelse	not 27	244	4
Övriga avsättningar	not 28	6 481	4 008
Summa avsättningar		6 725	4 012
Skulder m.m.			
Lån i Riksgäldskontoret	not 29	773 139	706 291
Andra långfristiga skulder	not 30	199 422	14 901
Räntekontokredit i Riksgäldskontoret	not 31	-	-
Övriga krediter i Riksgäldskontoret	not 32	1 581 275	1 081 166
Kortfristiga skulder till andra myndigheter		162 419	157 918
Leverantörsskulder		180 323	178 322
Övriga kortfristiga skulder	not 33	259 672	471 292
Summa skulder m.m.		3 156 251	2 609 890
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	not 34	255 411	344 113
Öförbrukade bidrag		10 406	8 871
Övriga förutbetalda intäkter		681	580
Summa periodavgränsningsposter		266 499	353 563
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		2 115 887	2 073 324
ANSVARSFÖRBINDELSER			
Övriga ansvarsförbindelser	not 41	32 909	11 551
		32 909	11 551

4.3 Anslagsredovisning

Belopp i tkr

Anslag	Ingående överförings-belopp	Årets tilldelning enligt RB	Omdisponerade anslags-belopp	Indragning	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överförings-belopp
Utgiftsområde 22 Kommunikationer							
1:1 ap.4 Civilt försvar - till Transportstyrelsen	6 704	52 590	0	-6 704	52 590	-47 805	4 785
1:11 ap.5 Trängselskatt i Stockholm - del till Transportstyrelsen	15 215	85 000	-15 215	0	85 000	-58 694	26 306
1:12 ap.3 Transportstyrelsen - verksamhet som finansieras med avgifter	-10 500	1 784 227	0	0	1 773 727	-1 706 325	67 402
1:12 ap.4 Transportstyrelsen - verksamhet som inte finansieras med avgifter	9 239	879 760	0	0	888 999	-855 467	33 532
1:14 ap.6 Trängselskatt i Göteborg - del till Transportstyrelsen	3 193	110 000	-3 193	0	110 000	-91 577	18 423
Summa	23 851	2 911 577	-18 408	-6 704	2 910 317	-2 759 868	150 448
Anslag	Ingående överförings-belopp	Årets tilldelning enligt RB	Omdisponerade anslags-belopp	Indragning	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överförings-belopp
Avslutade anslag							
1:8 ap.1 Klimatbonus	74 057	0	0	-74 057	0	0	0
Summa	97 908	2 911 577	-18 408	-80 761	2 910 317	-2 759 868	150 448

Kommentarer till väsentliga avvikelser

1:1 ap. 4 Civilt försvar – till Transportstyrelsen

Den största förklaringen till avvikelserna mot tilldelad anslagsnivå var förskjutningar inom lokalanpassningsprojekt. Eftersom projektet förskjutits blev avskrivningskostnaderna lägre än planerat.

1:11 ap.5 och ap.6 Trängselskatt i Stockholm samt trängselskatt i Göteborg – del till Transportstyrelsen

Sedan det nationella systemet för trängselskatt blev helt avskrivet 2018 har myndighetens tilldelade anslagsnivå varit större än kostnaderna.

Anslagsnivån har inte anpassats till kostnadsnivån utan är på samma nivå som tidigare år.

1:12 ap.3 och ap.4 Transportstyrelsen – verksamhet som finansieras med avgifter samt – verksamhet som inte finansieras med avgifter

Myndigheten gick in i 2025 med ett lågt kostnadsutfall. I den interna budgeten för året planerade Transportstyrelsen för ett stort antal rekryteringar. Planen för hur mycket ny personal som skulle anställas, uppnåddes inte fullt ut. För årets senare del var anslagsförbrukningen i nivå

med budgeten, men den lägre förbrukningen under årets första halva gjorde att förbrukningen totalt sett understeg den tilldelade anslagsnivån.

4.3.1 Villkor för anslag

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

Från anslagsposten får Transportstyrelsen disponera medel för att kunna använda och samverka med det gemensamma radiokommunikationssystemet Rakel. Transportstyrelsen ska betala 541 500 kronor till MSB som abonnemangsavgift för systemet. Beloppet ska betalas efter fakturering från MSB. Transportstyrelsen betalade avgiften för 2025.

Från anslagsposten får Kommerskollegium rekvirera högst 450 000 kronor för uppgiften att vara förlikningsorgan enligt lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullsystem. Kommerskollegium rekvirerade 100 000 kronor.

4.4 Redovisning mot inkomsttitel

Belopp i tusen kronor

Inkomsttitel	Beräknat belopp	Inkomster
2511 036 – Expeditions- och ansökningsavgifter		1 379
2534 004 – Avgifter för körkort och motorfordon		
2534 005 – Avgifter för järnvägsområdet	71 000	72 079
2534 006 – Avgifter för luftfartsområdet	178 000	201 434
2534 007 – Avgifter för sjöfartsområdet	86 000	91 599
2534 008 – Avgifter för vägtrafikområdet	1 559 000	1 508 213
2624 002 – Inkomster av uppbörd av felparkeringsavgifter		44 400
2711 006 – Restavgifter och dröjsmålsavgifter		62 830
2714 322 – Överlastavgift		50 367
2714 323 – Avgift vid överträdelse av kör- och vilotider		20 427
2714 324 – Avgift vid överträdelse av regler om cabotage		-76
2714 327 – Sanktionsavgift informationssäkerhet		4 725
2714 328 – Sanktionsavgift felparkering		5 172
2714 329 – Övriga sanktionsavgifter		241
2811 351 – Övriga inkomster		2 706
9341 017 – Stämpelskatt		3 829
9461 012 – Fordonsskatt		14 228 783
9461 022 – Saluvagnsskatt		10 379
9461 090 – Fordonsskatt, periodisering		-48 499
9461 999 – Fordonsskatt, betalningsdifferens		48 499
9462 014 – Vägavgifter		874 827
9463 011 – Trängselskatt, Göteborg		906 509
9463 012 – Trängselskatt, Stockholm		1 807 359
9463 031 – Trängselskattetillägg, Göteborg		46 197
9463 032 – Trängselskattetillägg, Stockholm		71 802
9463 090 – Trängselskatt, periodisering		-3 250
9463 999 – Trängselskatt, betalningsdifferens		3 250
Summa	1 894 000	20 015 180

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

Inom järnväg var inkomsterna marginellt högre än beräknat belopp. Detta berodde på att inkomsterna inom tillstånd var högre än budgeterat.

2534 006 – Avgifter för luftfartsområdet

Inkomsterna inom luftfart var högre än beräknat belopp. Detta berodde på ett överskott av undervägsavgift på cirka 24 miljoner kronor.

2534 007 – Avgifter för sjöfartsområdet

Inkomsterna inom sjöfart var något högre än beräknat belopp. Detta berodde delvis på högre efterfrågan inom personliga behörigheter. Men det berodde också på att tillsyn av utländska objekt och markkontroll gjordes, vilka inte budgeterats för.

2534 008 – Avgifter för vägtrafikområdet

Inom vägtrafik var inkomsterna något lägre än beräknat belopp. Detta berodde i stor utsträckning på färre registrerade bilar i vägtrafikregistret och lägre volymer inom körkort.

4.5 Finansieringsanalys

Belopp i tkr		2025	2024
DRIFT			
Kostnader	not 35	-3 020 237	-3 075 930
Finansiering av drift			
Intäkter av anslag		2 759 868	2 734 883
Intäkter av avgifter och andra ersättningar		428 527	422 096
Intäkter av bidrag		12 470	9 118
Övriga intäkter		6 354	8 689
Summa medel som tillförts för finansiering av drift	not 36	3 207 219	3 174 786
Medel som tillförts för finansiering av underskott		-	1 035 000
Anslagsmedel för finansiering av underskott uppdragsverksamhet		-	310
Ökning(-)/minskning(+) av lager		-1 789	1 963
Ökning(-)/minskning(+) av kortfristiga fordringar	not 37	-44 711	68 046
Ökning(+)/minskning(-) av kortfristiga skulder	not 38	704 214	-608 502
KASSAFLÖDE FRÅN DRIFT		844 695	595 672
INVESTERINGAR			
Investeringar i materiella tillgångar		-91 606	-84 544
Investeringar i immateriella tillgångar		-146 936	-187 006
Summa investeringsutgifter		-238 542	-271 550
Finansiering av investeringar			
Lån från Riksgäldskontoret		224 050	257 465
- amorteringar		-157 202	-93 344
Ökning av statskapital med medel som erhållits från statens budget		121	-
Försäljning av anläggningstillgångar		1 311	171
Summa medel som tillförts för finansiering av investeringar		68 280	164 292
KASSAFLÖDE TILL INVESTERINGAR		-170 262	-107 258

UPPBÖRDSVERKSAMHET

Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras av myndigheten		2 065 496	1 826 714
Skatteintäkter m.m.		17 897 176	18 202 791
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder	not 39	-128 410	108 411
Inbetalningar i uppbördsverksamhet		19 834 261	20 137 917
Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamhet		-19 962 672	-20 029 506
KASSAFLÖDE FRÅN/TILL UPPBÖRDSVERKSAMHET		-128 410	108 411

TRANSFERERINGSVERKSAMHET

Lämnade bidrag		-1 267 190	-2 642 510
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder	not 40	-42 047	42 637
Utbetalningar i transfereringsverksamhet		-1 309 237	-2 599 874
Finansiering av transfereringsverksamhet			
Medel som erhållits från statens budget för finansiering av bidrag		-	1 356 943
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag		821 053	745 319
Finansiella intäkter		337	47
Summa medel som tillförts för finansiering av transfereringsverksamhet		821 390	2 102 309
KASSAFLÖDE FRÅN/TILL TRANSFERERINGSVERKSAMHET		-487 847	-497 565
FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL		58 176	99 260
SPECIFIKATION AV FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL			
Likvida medel vid årets början ¹		-1 047 763	-1 147 023
Ökning(+)/minskning(-) av tillgodohavande Riksgäldskontoret		197 535	-63 179
Ökning(+)/minskning(-) av avräkning med statsverket		-139 359	162 439
Summa förändring av likvida medel		58 176	99 260
Likvida medel vid periodens slut		-989 586	-1 047 763

¹ Jämförelsetalen för likvida medel vid årets början och slut är justerade med -1 501 128 tkr jämfört med årsredovisning 2024 då ackumulerat resultat periodiserade skatter per 202312 omfördes från myndighetskapital till inkomsttitlar samma år. Detta till följd av ändrade redovisningsprinciper som trädde i kraft 2024.

Se även not 25 Avräkning med statsverket.

Justering för omklassificerade långfristiga fordringar och skulder avseende Eurocontrol inför 2025.

4.6 Sammanställning av väsentliga uppgifter

Belopp i tkr

Låneramar	2025	2024	2023	2022	2021
Beviljad låneram (enl. 7 kap. 1 § budgetlagen)	860 000	729 300	689 200	577 000	380 000
Utnyttjad låneram (vid räkenskapsårets slut)	773 139	706 291	542 170	393 951	338 792
Kontokrediter hos Riksgäldskontoret					
Beviljad räntekontokredit (enl. 7 kap. 4 § budgetlagen)	110 000	120 000	50 000	50 000	50 000
Övriga kontokrediter	1 800 000	2 150 000	1 750 000	1 600 000	1 600 000
Max utnyttjad räntekontokredit under året	ej nyttjad	33 254	ej nyttjad	ej nyttjad	373 853
Max utnyttjad övrig kontokredit under året	1 604 597	2 050 987	1 625 301	1 434 417	1 434 417
Räntekonto					
Ränteintäkter	5 536	8 226	6 327	4 389	-
Räntekostnader	45 331	82 611	69 257	13 578	-
Avgiftsintäkter som disponeras					
Utfall ¹	1 237 151	1 167 586	1 181 938	980 477	622 445
Varav offentligrättsliga avgifter och uppdragsverksamhet	1 230 461	1 160 197	1 171 609	976 148	619 227
Budget	196 000	180 000	166 000	136 000	103 000
Avgiftsintäkter som inte disponeras					
Utfall	2 065 496	1 826 714	1 728 691	1 777 395	1 599 991
Varav offentligrättsliga avgifter	1 874 708	1 641 912	1 524 132	1 585 528	1 405 893
Budget	1 894 000	1 694 000	1 579 000	1 645 000	1 580 000
Anslagskredit					
Beviljad ²	85 678	87 279	85 964	435 230	77 562
Utnyttjad	-	10 500	21 001	-	-
Anslagssparande	150 448	97 908	157 839	675 649	162 984
Personal					
Årsarbetskrafter	2 053	2 105	2 052	1 918	1 887
Medeltal anställda	2 231	2 285	2 280	2 130	2 052
Driftkostnad per årsarbetskraft	1 450	1 421	1 468	1 428	1 360
Kapitalförändring³					
Årets kapitalförändring	-419 567	-542 279	-322 871	-351 844	-343 391
Balanserad kapitalförändring	-894 511	-352 232	-1 116 461	736 511	1 079 902

¹ Jämförelsetalet för 2022 har justerats.

² För 2022 tilldelades myndigheten en anslagskredit för anslag 1:8 ap.1 Klimatbonus på 351 000 tkr. För övriga år har ingen anslagskredit tilldelats för anslaget.

³ Jämförelsetal för 2023 har justerats på grund av ändrad redovisningsprincip avseende periodiserade skatter, se avsnitt 4.7.2.

4.7 Tilläggsuppgifter och noter

4.7.1 Redovisningsprinciper

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

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

Brytdatum den 5 januari 2026 användes för inkommande leverantörsfakturor, utgående kundfakturor och inomstatliga mellanhavanden.

4.7.2 Redovisningsprinciper i uppbördsverksamheten

Från och med 2024 redovisar myndigheten periodiserade skatteintäkter under avsnitt i avräkning med statsverket. Det innebär att periodiserade skatteintäkter inte längre redovisas som en resultatpåverkad post i resultaträkningen och ingår i posten *Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamheten*. Periodiserade skatteintäkter för trängselskatt och fordonskatt redovisas även på inkomsttitel.

Myndigheten har under de senaste åren arbetet med att förbättra kvaliteten på datauttagen i systemet som är kopplat till vägtrafikregistret. Den förbättrade kvaliteten har gjort det möjligt för myndigheten att under de senaste åren kunna byta redovisningsprincip från kontantmetod till faktureringsmetod för ett antal skatter och avgifter och i dag återstår endast körkortsavgift.

4.7.3 Värdering av ansvarsförbindelser

Möjliga förpliktelser ska redovisas som ansvarsförbindelser inom linjen. Som ansvarsförbindelser räknas förpliktelser som har en lägre grad av sannolikhet för infriande än skulder och avsättningar som redovisas i balansräkningen. Exempel på ansvarsförbindelser är där tvister föreligger och det är oklart om en skuld ska belasta myndigheten eller inte. Se not 41 vad gäller myndighetens aktuella ansvarsförbindelser.

4.7.4 Värderingsprinciper

Allmän värderingsprincip

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

Anläggningstillgångar

Som anläggningstillgångar redovisas egenutvecklade immateriella tillgångar som har ett anskaffningsvärde om minst 1 000 000 kronor och för inköpta immateriella anläggningstillgångar tillämpas ett halvt prisbasbelopp som gräns. Materiella tillgångar som har ett anskaffningsvärde på minst ett halvt prisbasbelopp redovisas som anläggningstillgång. 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 kan tas i bruk.

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

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

Tillämpade avskrivningstider:

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

Linjär avskrivningsmetod tillämpas.

Varulager

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

Kundfordringar och uppbördsfordringar

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

Leverantörsskulder

Leverantörsskulder i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs.

Periodavgränsningsposter

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

4.7.5 Styrelsen

Namn	Utbetald ersättning (kr) ¹	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen
Linda Olofsson, ordförande	26 806	- Statens väg- och transportforskningsinstitut, ledamot - EARPA (European Automotive Research Partners Association), ledamot
Staffan Bengtsson	26 128	- Nämnden för läkemedelsförmåner, ordförande - Försvarets materielverk, vice ordförande - Stiftelsen Svenska institutet i Aten, ledamot
Carin Bratt	23 617	- Totalförsvarets folkrättsråd, ledamot - Statens överklagandenämnd, ledamot
Jan Landahl	26 766	- Harpsundsnämnden, ordförande
Anette Landén	23 884	- Ekobrottsmyndighetens insynsråd, ledamot
Ingrid Udén Mogensen	25 684	- Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien, avd XII, ledamot
Per Nilsson	26 037	- Inga övriga uppdrag
Peter Norman	45 711	- Kungliga Musikhögskolan, ordförande - Aktiebolaget Trav och Galopp, ordförande - Entropics AB, ordförande - Dahlgren Capital AB, ordförande - AZ Finance Consulting AB, ledamot

¹Under 2025 betalades hälften av styrelsearvodet ut. Den återstående delen som avser 2025 betalades ut i januari 2026. I tabellen visas de belopp som betalades ut under 2025.

4.7.6 Ledande befattningshavare

Namn	Utbetald ersättning (kr)	Övriga styrelseuppdrag utöver Transportstyrelsen
Jonas Bjelfvenstam Generaldirektör Transportstyrelsen	1 843 240	- Arbetsgivarverket, ledamot avslutades 2025-12-01 - Revisor Trygghetsstiftelsen
Ann-Cathrine Wikström Överdirektör Transportstyrelsen	1 355 157	- Inga övriga uppdrag

4.7.7 Noter

Belopp i tusen kronor (tkr). Summeringar och avrundningar görs enligt rapporteringen i Hermes. Differenser kan därmed uppstå vid summering av olika avsnitt. Siffror inom parentes i löpande text avser 2024. Belopp som avrundas till noll redovisas med siffran 0. Poster som saknar utfall redovisas med streck (-).

Not 1 Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2025	2024
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	429 838	422 267
varav Intäkter av avgifter enligt 4 § avgiftsförordningen	2 345	2 891
varav Icke-statliga medel enligt definition i 6 kap. 1 § kapitalförsörjningsförordningen	-	907
	429 838	422 267
Not 2 Intäkter av bidrag	2025	2024
Bidrag från myndighet	12 158	9 118
Bidrag från statligt bolag	312	-
	12 470	9 118
Not 3 Finansiella intäkter	2025	2024
Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	5 536	8 226
Övriga ränteintäkter	321	134
Övriga finansiella intäkter	497	329
	6 354	8 689
Not 4 Kostnader för personal¹	2025	2024
Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	-1 207 331	-1 186 965
varav styrelse och ej anställd personal	-1 484	-1 471
Sociala avgifter	-674 410	-641 215
varav styrelse och ej anställd personal	-185	-157
Aktivering för utveckling av anläggningstillgångar i egen regi	66 510	61 155
Övriga personalkostnader	-35 123	-19 789
	-1 850 354	-1 786 814
¹ Jämförelsesiffror har justerats med anledning av att aktivering för utveckling av anläggningstillgångar i egen regi från och med 2025 redovisas på egen rad i not.		
Not 5 Övriga driftkostnader	2025	2024
Reparationer och underhåll	-3 979	-3 645
Offentligrättsliga avgifter, skatter, kundförluster m.m.	-4 140	-3 907
Resor, representation, information	-30 914	-23 244
Medlemsavgifter	-176 135	-149 670
Inköp av varor	-217 689	-136 001
Köp av tjänster	-555 306	-744 599
	-988 163	-1 061 066
Medlemsavgifter består huvudsakligen av Sveriges medlemsavgift i Eurocontrol.		
Not 6 Finansiella kostnader	2025	2024
Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	-45 331	-82 611
Övriga räntekostnader	-15	-143
Övriga finansiella kostnader	-244	-1 714
	-45 591	-84 468

Not 7 Intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras	2025		2024	
	Intäkter	Kostnader	Intäkter	Kostnader
Offentligrättsliga avgifter	1 874 492	1 641 008	1 646 010	1 620 089
<i>Offentligrättsliga avgifter med ekonomiska mål</i>				
Järnväg	71 657	68 969	55 394	72 092
Luftfart	162 085	135 794	136 346	136 521
Sjöfart	39 158	41 038	33 745	30 881
Vägtrafik	1 508 738	1 395 207	1 346 733	1 380 596
<i>Övriga offentligrättsliga avgifter</i>				
Järnväg	364	-	331	-
Luftfart	39 856	-	20 493	-
Sjöfart	52 634	-	52 969	-
Vägtrafik	-	-	-	-
Andra ersättningar	189 328		196 201	
Förluster avseende offentligrättsliga avgifter	-147		-4 417	
Förluster avseende andra ersättningar	1 459		-11 399	
Ränteintäkter	363		318	
Kursdifferenser avseende offentligrättsliga avgifter	1		-	
	2 065 496	1 641 008	1 826 714	1 620 089

Not 8 Medel som tillförts statens budget från uppbördsverksamhet	2025	2024
Summa intäkter av avgifter m.m. som inte disponeras redovisas mot inkomsttitel	-2 065 496	-1 826 714
Summa intäkter av uppbörd	-17 897 176	-18 202 791
<i>varav ej redovisat mot inkomsttitel, saluvagnskatt och vägavgifter, fakturerade men ej inbetalda</i>	760	482
	-19 962 672	-20 029 506

Not 9 Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag	2025	2024
Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	707 389	647 602
Communication, Navigation, Surveillance (CNS)	113 664	97 717
	821 053	745 319

Not 10 Lämnade bidrag	2025	2024
Lämnade bidrag avser:		
Klimatbonus	-	-1 356 943
Flygplatsers kostnader, Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	-1 153 526	-1 187 850
Flygplatsers kostnader, Communication, Navigation, Surveillance (CNS)	-113 664	-97 717
	-1 267 190	-2 642 510

Not 11 Saldo transfereringar	2025	2024
Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	-445 799	-540 202
	-445 799	-540 202

Under-/övertäckningen regleras genom avgiftssättning.

Not 12 Kapitalförändring enligt resultaträkningen	2025	2024
Avgiftsfinansierad verksamhet		
Underskott GAS	-445 799	-540 202
	-445 799	-540 202
Uppdragsfinansierad verksamhet		
Överskott i uppdragsverksamheten	26 232	-2 077
	26 232	-2 077
Bokfört värde	-419 567	-542 279

Not 13 Balanserade utgifter för utveckling	2025-12-31	2024-12-31
Ingående anskaffningsvärde	1 119 871	1 132 723
Årets anskaffningar	223 038	22 369
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-32 703	-35 221
Utgående anskaffningsvärde	1 310 207	1 119 871
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-960 331	-924 873
Årets avskrivningar	-103 250	-70 679
Årets nedskrivningar	-1 497	-
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	32 703	35 221
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-1 032 375	-960 331
Bokfört värde	277 832	159 540

Under 2025 har nytt diarie- och ärendehanteringssystem aktiverats till ett värde av 94,9 mnkr.

Not 14 Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	2025-12-31	2024-12-31
Ingående anskaffningsvärde	17 628	17 628
Årets anskaffningar	-	-
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-14 272	-
Utgående anskaffningsvärde	3 356	17 628
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-17 628	-16 998
Årets avskrivningar	-	-630
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	14 272	-
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-3 356	-17 628
Bokfört värde	0	0

Not 15 Pågående immateriella anläggningstillgångar	2025-12-31	2024-12-31
Ingående anskaffningsvärde	384 402	219 765
Årets anskaffningar	146 936	187 006
Årets färdigställda anläggningar	-223 038	-22 369
Återförda IB-värden	-	-
Utgående anskaffningsvärde	308 299	384 402
Bokfört värde	308 299	384 402

Under 2025 har 16 projekt aktiverats till ett värde av totalt 177,4 mnkr. Där nytt diarie- och ärendehanteringssystem uppgår till 94,9 mnkr. Sex projekt har delaktiverats till ett värde av 45,6 mnkr.

Not 16 Förbättringsutgifter på annans fastighet	2025-12-31	2024-12-31
Ingående anskaffningsvärde	105 195	82 620
Årets anskaffningar	24 070	27 170
Tillgångar under uppförande	-7 691	-4 594
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-	-
Utgående anskaffningsvärde	121 574	105 195
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-57 909	-50 130
Årets avskrivningar	-13 069	-7 779
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	-	-
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-70 978	-57 909
Bokfört värde	50 596	47 286

Under 2025 har lokalanpassning NEXUS färdigställts samt delaktivering av robust elförsörjning i Örebro.

Not 17 Maskiner, inventarier, installationer m.m.	2025-12-31	2024-12-31
Ingående anskaffningsvärde	250 144	199 017
Årets anskaffningar	82 737	53 217
Årets utrangeringar (återförda anskaffningsvärden)	-13 292	-2 091
Utgående anskaffningsvärde	319 589	250 144
Ingående ackumulerade av- och nedskrivningar	-150 863	-129 828
Årets avskrivningar	-41 387	-22 916
Årets utrangeringar (återförda avskrivningar)	13 147	1 881
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	-179 104	-150 863
Bokfört värde	140 486	99 281

Under 2025 består årets aktiveringar främst av serverutrustning och konferensrumsanläggningar till ett värde av 68,6 mnkr.

Not 18 Pågående nyanläggningar	2025-12-31	2024-12-31
Ingående anskaffningsvärde	12 291	3 540
Årets anskaffningar	9 143	50 187
Årets färdigställda anläggningar	-16 653	-41 436
Utgående anskaffningsvärde	4 781	12 291

Not 19 Andra långfristiga fordringar	2025-12-31	2024-12-31
Långfristig fordran, utomstättlig	160 719	261 591
	160 719	261 591

Fordringarna avser i sin helhet luftfartsintäkter avseende Eurocontrol för en route och CNS.

Not 20 Varulager och förråd	2025-12-31	2024-12-31
Ingående balans	1 789	3 749
Ökning(+)/minskning(-)	1 786	-1 963
Utgående balans	3 576	1 786

Varulager och förråd består av råkort.

Not 21 Kundfordringar	2025-12-31	2024-12-31
Kundfordringar		
Fakturerade	158 666	159 139
Aviserade	766 480	802 224
- varav felparkeringsavgift	411 215	447 289
Avgår		
Uppbördsfordringar, avgifter	-358 538	-371 819
Osäkra kundfordringar	-393 945	-427 431
- varav felparkeringsavgift	-340 695	-374 949
	172 663	162 113

Not 22 Fordringar hos andra myndigheter	2025-12-31	2024-12-31
Kundfordringar hos andra myndigheter	2 957	990
Fordran ingående mervärdesskatt	72 033	59 431
	74 990	60 421

Not 23 Övriga kortfristiga fordringar	2025-12-31	2024-12-31
Uppbörd		
Uppbördsfordringar, avgifter	352 592	371 819
Osäkra uppbördsfordringar, avgifter	-245 299	-247 830
Uppbördsfordringar, trängselskatter	515 770	543 544
Osäkra uppbördsfordringar, trängselskatter	-189 748	-203 584
Uppbördsfordringar, fordonskatter	1 144 889	1 213 679
Osäkra uppbördsfordringar, fordonskatter	-357 115	-377 345
Uppbördsfordringar, vägavgifter	47 447	47 615
Osäkra uppbördsfordringar, vägavgifter	-5 291	-5 357
Uppbördsfordringar, saluvagnsskatt	6 276	6 788
Osäkra uppbördsfordringar, saluvagnsskatt	-1 414	-1 277
Eurocontrol, fakturerade intäkter	36 964	28 521
Eurocontrol, reglering intäkter	135 275	140 885
Fordran GAS	0	6 729
Övrigt	1 394	1 077
	1 441 740	1 525 264

Föregående år redovisades GAS både som fordran och skuld med anledning av att nettosumman redovisades per år. Från och med 2025 redovisas den totala nettosumman mot flygplatser som skuld och bokförs därmed i sin helhet på konto 27191.

	2025-12-31	2024-12-31
Not 24 Periodavgränsningsposter		
Förutbetalda kostnader, drift		
Medlemsavgifter	16 329	42 231
Hyror	23 542	23 372
It	116 902	84 678
Övrigt	6 380	6 276
	163 154	156 558
Upplupna bidragsintäkter		
Övrigt	190	448
	190	448
Upplupna övriga intäkter		
Drift		
Eurocontrol	33 136	23 530
Tjänsteförsäljning m.m.	15 401	15 810
Uppbörd		
Avgifter som ej disponeras	14 353	8 194
Trängselskatt	202 219	191 532
Transfereringar		
Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	41 340	11 040
	306 449	250 106
Summa periodavgränsningsposter	469 793	407 111
Not 25 Avräkning med statsverket		
Uppbörd		
Ingående balans	-204 255	-178 405
Redovisat mot inkomsttitel	-20 015 180	-20 114 155
Uppbördsmedel som betalats till icke räntebärande flöde	20 004 729	20 088 306
Medel från räntekonto som tillförts inkomsttitel	-	-
Fordringar/Skulder avseende uppbörd	-214 705	-204 255
Anslag i icke räntebärande flöde		
Ingående balans	-	-
Redovisat mot anslag	-	1 356 943
Medel hänförliga till transfereringar m.m. som betalats till icke räntebärande flöde	-	-1 356 943
Fordringar/Skulder avseende anslag i icke räntebärande flöde	0	0
Anslag i räntebärande flöde		
Ingående balans	-23 852	-19 810
Redovisat mot anslag	2 759 868	3 770 193
Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-2 911 577	-3 815 045
Återbetalning av anslagsmedel	25 112	40 811
Skulder avseende anslag i räntebärande flöde	-150 448	-23 852
Periodiserade skatter		
Ingående balans	-1 416 479	-1 501 128
Årets förändring	52 509	84 649
Utgående balans	-1 363 970	-1 416 479

Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto i Riksbanken

Ingående balans	465 769	358 089
Inbetalningar i icke räntebärande flöde	22 922 969	23 150 215
Utbetalningar i icke räntebärande flöde	-2 973 060	-4 311 172
Betalningar hänförliga till anslag och inkomstitlar	-20 004 729	-18 731 363
Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto i Riksbanken	410 949	465 769
Saldo avräkning med statsverket	-1 318 174	-1 178 816

Not 26 Myndighetskapital

	Statskapital	Bal.kap. Avgiftsfin. verks.	Bal.kap. Uppdrags- fin. verks.	Kapital- förändring enl. RR	Summa
Utgående balans 2024	370	-330 396	-21 836	-542 279	-894 141
A Ingående balans 2025	370	-330 396	-21 836	-542 279	-894 141
Föregående års kapitalförändring	-	-540 202	-2 077	542 279	-
Invärderad konst	121	-	-	-	121
Årets kapitalförändring				-419 567	-419 567
B Summa årets förändring	121	-540 202	-2 077	122 712	-419 446
C Utgående balans 2025	491	-870 597	-23 913	-419 567	-1 313 587

Not 27 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

	2025-12-31	2024-12-31
Ingående avsättning	4	287
Årets pensionskostnad	244	-
Årets pensionsutbetalningar	-4	-284
Utgående avsättning	244	4

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

Not 28 Övriga avsättningar

	2025-12-31	2024-12-31
Ingående avsättning	4 008	4 625
Årets avsättning	2 402	2 659
Årets upplösning	70	-3 276
Utgående avsättning	6 481	4 008

Avser i sin helhet avsättningar till lokala omställningsmedel. Under 2025 har omställningsmedel inte nyttjats. Saldot om 70 tkr avser en återföring från föregående år.

Not 29 Lån i Riksgäldskontoret

	2025-12-31	2024-12-31
Ingående balans	706 291	542 170
Under året upptagna lån	224 050	257 465
Årets amorteringar	-157 202	-93 344
	773 139	706 291
Beviljad låneram	860 000	729 300

Not 30 Andra långfristiga skulder	2025-12-31	2024-12-31
<i>Drift</i>		
Eurocontrol	1 389	14 901
Felparkeringsavgifter	37 042	-
Övrigt	10 973	-
Oplacerade medel	150 018	-
	199 422	14 901

För 2025 har delar av kortfristiga skulder avseende posterna Felparkeringsavgift, Övrigt och Oplacerade medel klassificerats som långfristiga. Se även not 33.

Not 31 Räntekontokredit i Riksgäldskontoret	2025-12-31	2024-12-31
Beviljad kreditram	110 000	120 000
Utnyttjad kreditram	-	-

Not 32 Övriga krediter i Riksgäldskontoret	2025-12-31	2024-12-31
Beviljad kreditram	1 800 000	2 150 000
Utnyttjad kreditram	-1 581 275	-1 081 166

Not 33 Övriga kortfristiga skulder	2025-12-31	2024-12-31
<i>Drift</i>		
Innehållen skatt för egen personal	26 675	26 193
Eurocontrol	19 390	33 829
Felparkeringsavgifter	109 234	153 001
Övrigt	11 594	15 944
<i>Uppbörd</i>		
Avgifter som ej disponeras		
- körkortsavgifter	6 396	7 492
Skatter		
- trängselskatter	308	702
Oplacerade medel	86 075	234 131
	259 672	471 292

Inbetalda uppbördsmedel kommer att tillföras inkomsttitel alternativt betalas vidare under 2026.

För 2025 har delar av posterna Felparkeringsavgifter, Övrigt och Oplacerade medel klassificerats som långfristiga, se även not 30.

Not 34 Periodavgränsningsposter	2025-12-31	2024-12-31
Upplupna kostnader		
Drift		
Upplupna löneskulder inkl. sociala avgifter	17 363	15 690
Upplupna semesterlöner inkl. sociala avgifter	131 212	125 863
Utlägg och skattefria ersättningar	907	1 015
Övriga upplupna personalkostnader	333	-
Köpta tjänster m.m.	32 570	21 773
Transfereringar		
Flygplatsers kostnader, Gemensam avgift säkerhetskontroll (GAS)	73 026	179 772
	255 411	344 113
Oförbrukade bidrag		
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)	7 899	7 899
Havs- och vattenmyndigheten ¹	2 332	875
Övriga	175	97
	10 406	8 871
Förutbetalda intäkter		
Uppbörd		
Avgifter som ej disponeras	681	580
	681	580
Summa periodavgränsningsposter	266 499	353 563
¹ Föregående år redovisades oförbrukade bidrag för Havs- och vattenmyndigheten under posten Övriga, för 2025 redovisas den på egen rad. Jämförelsesiffrorna för de två posterna har därför uppdaterats. Oförbrukade bidrag planeras att användas under 2026, med undantag för MSB som beräknas användas till och med 2027.		
Not 35 Finansieringsanalys, kostnader	2025	2024
Kostnader enligt resultaträkningen	-3 182 298	-3 177 034
Justering:		
Årets förändringar av avsättningar	2 713	-900
Realisationsförluster	145	-
Årets avskrivningskostnader	159 203	102 004
	-3 020 237	-3 075 930
Not 36 Finansieringsanalys, intäkter	2025	2024
Summa medel som tillförts för finansiering av drift	3 208 530	3 174 957
Justering:		
Realisationsvinster vid försäljning av anläggningstillgångar	-1 311	-171
	3 207 219	3 174 786

Not 37 Kortfristiga fordringar, finansieringsanalys	2025	2024
Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB	2 416 501	2 596 305
Fordringar och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB	-2 319 904	-2 416 501
Justerings årets förändring:		
Fordringar uppbörd, avgifter	-19 744	49 433
Fordringar uppbörd, skatter	-60 201	-83 210
Fordringar GAS	-6 729	-40 865
Fordringar, Eurocontrol ¹	-100 872	-
Upplupna intäkter, skatter	10 688	-2 324
Upplupna intäkter, avgifter som ej disponeras	6 159	-1 165
Upplupna intäkter, GAS	30 300	-2 760
Befarade kundförluster GAS	-910	-30 866
Förändring kortfristiga fordringar, drift	-44 711	68 046

¹ Tillkom 2025 då finansieringsanalysen justerats för långfristiga fordringar avseende Eurocontrol

Not 38 Kortfristiga skulder, finansieringsanalys	2025	2024
Skulder m.m. och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, IB	-2 963 453	-3 368 544
Skulder m.m. och periodavgränsningsposter enligt balansräkningen, UB	3 422 749	2 963 453
Justerings årets förändring:		
Lån i Riksgäldskontoret	-66 848	-164 121
Övriga skulder, uppbörd	191 609	-71 325
Övriga skulder, Eurocontrol ¹	13 512	-
Upplupna kostnader GAS, transfereringar	106 746	31 855
Förutbetalda intäkter, avgifter som ej disponeras	-101	180
Förändring kortfristiga skulder, drift	704 214	-608 502

¹ Tillkom 2025 då finansieringsanalysen justerats för långfristiga skulder avseende Eurocontrol

Not 39 Kortfristiga fordringar och skulder, uppbörd	2025	2024
Årets förändring:		
Aviserade avgifter	19 744	-49 433
Aviserade skatter	60 201	83 210
Upplupna intäkter, avgifter som ej disponeras	-6 159	1 165
Upplupna intäkter, skatter	-10 688	2 324
	63 098	37 266
Årets förändring:		
Övriga skulder, uppbörd	-191 609	71 325
Förutbetalda intäkter	101	-180
	-191 508	71 145
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder, uppbörd	-128 410	108 411

Not 40 Kortfristiga fordringar och skulder, transfereringar	2025	2024
Årets förändring:		
Fordringar, GAS	6 729	40 865
Fordringar, Eurocontrol ¹	100 872	-
Upplupna intäkter, GAS	-30 300	2 760
Osäkra kundfordringar, GAS	910	30 866
	78 211	74 492
Årets förändring:		
Skulder, Eurocontrol ¹	-13 512	-
	-13 512	-
Årets förändring:		
Upplupna kostnader, GAS	-106 746	-31 855
	-106 746	-31 855
Förändring av kortfristiga fordringar och skulder, transfereringar	-42 047	42 637

¹ Tillkom 2025 då finansieringsanalysen justerats för långfristiga fordringar och skulder avseende Eurocontrol.

Not 41 Ansvarsförbindelser	2025-12-31	2024-12-31
Ombudskostnader, återkallande av operativt tillstånd	1 600	1 600
Skadestånd, felaktigt utfärdat certifikat	9 501	9 951
Skadestånd, felaktigt utfärdat certifikat	12 480	
Begäran om återbetalning, felaktig fakturering	9 328	
	32 909	11 551

Ansvarsförbindelse avseende ombudskostnader där käranden lämnat in en stämningsansökan om skadestånd på grund av att parten anser sig ha lidit förmögenhetsskada efter att myndigheten återkallat operativt tillstånd. Skadeståndsbeloppet uppgår till 119 000 tkr. Transportstyrelsen bestrider kärandens talan i dess helhet. Även i fall domstolen dömer till statens fördel kan staten komma att stå för sina ombudskostnader, eftersom motparten är ett konkursbo. Dessa kostnader uppskattas till cirka 1 600 tkr och tas upp som ansvarsförbindelse.

Ansvarsförbindelse avseende skadestånd och ombudskostnader där käranden lämnat in en stämningsansökan om skadestånd på grund av att käranden anser att myndigheten har agerat försumligt vid utfärdandet av ett internationellt oljeskyddscertifikat. Skadeståndsbeloppet uppgår till 7 501 tkr och ombudskostnaderna till 2 000 tkr. Transportstyrelsen bestrider kärandens talan i dess helhet. Det är svårt att avgöra hur domstolen kommer att döma i målet och därför tas hela beloppet upp som ansvarsförbindelse.

Ansvarsförbindelse avseende upphandlingsskadeavgift. Konkurrensverket öppnade under hösten 2025 ett tillsynsärende som avser att utreda om en funktion som leverantörer tillhandahåller åt Transportstyrelsen omfattas av upphandlingslagstiftningen och om den i så fall har upphandlats på korrekt vis. Det är svårt att avgöra vad Konkurrensverket kommer att komma fram till både i beslut och storlek på upphandlingsskadeavgiften som kan uppgå till maximalt 15 600 tkr. 80 % av möjlig avgift tas upp som ansvarsförbindelse.

Ansvarsförbindelse avseende återbetalningsärende. Kund har inkommit med begäran om återbetalning med anledning av att myndigheten har ställt ut felaktiga fakturor. Förhandling pågår och utgången och storlek på återbetalningsbelopp är svårt att uppskatta. Hälften av begärt skadestånd tas upp som ansvarsförbindelse.



Intern styrning och kontroll

5 Intern styrning och kontroll

I årsredovisningen ska myndigheten presentera vad som legat till grund för styrelsens bedömning huruvida den interna styrningen och kontrollen har varit betryggande. Vidare ska myndighetens arbete med intern styrning och kontroll beskrivas övergripande.

Underlag för bedömning

Styrelsens bedömning av den interna styrningen och kontrollen inom Transportstyrelsen grundar sig i huvudsak på följande underlag:

- rapporteringar från systematiska uppföljningar
- redovisningar av riskhanteringsarbetet iakttagelser från Riksrevisionen, internrevisionen, Justitiekanslern, Justitieombudsmannen, dataskyddsombudet samt externa granskare inom FN och EU
- avdelningsdirektörers bedömningar av intern styrning och kontroll inom sina respektive ansvarsområden.

Styrelsen får ett sammanfattande underlag som beskriver den interna styrningen och kontrollen på myndighetsövergripande nivå.

Resultatredovisning

Resultatredovisningen visar att det finns delar där resultatet inte varit tillfredsställande. Orsakerna bedöms dock inte vara brister i den interna styrningen och kontrollen. Bristerna beror i huvudsak på de besparingar som myndigheten tvingades till 2024 och som fick negativa konsekvenser för 2025. Återrekrytering har inte varit möjlig i den omfattning som planerades. Rekrytering försvårades dels av långa och resurskrävande rekryteringsprocesser, dels av brist på relevant kompetens på arbetsmarknaden. När nya medarbetare väl anställs krävs dessutom en omfattande introduktion och kunskapsöverföring innan de kan utföra arbetet helt självständigt. Detta ledde till att myndigheten under 2025 hade begränsade möjligheter att leverera ett bra resultat i alla delar av verksamheten.

Intern miljö

Organisation samt ansvar och roller för att upprätthålla en god intern styrning och kontroll är definierade i arbets- och delegationsordningar på olika nivåer. Samtliga chefer ansvarar för att arbetet bedrivs enligt den fastställda ordningen.

Transportstyrelsen har ett samlat ledningssystem för att internt styra och leda verksamheten. Ledningssystemet är ett stöd i det dagliga arbetet för medarbetare och chefer. Syftet med ledningssystemet är att uppfylla

myndighetens uppdrag och de krav som ställs med samhällets och kundernas bästa i fokus.

Kompetensanalyser genomförs och kompetensutvecklande åtgärder planeras och dokumenteras för att ta tillvara och utveckla medarbetares erfarenhet och kompetens. Interna och externa utbildningar tillhandahålls för olika målgrupper och områden. För att upprätthålla diskussionen om en god förvaltning och den statliga värdegrunden, tillhandahålls även dilemman som underlag för dialoger på avdelningarna.

Medarbetarsamtal, skyddsronder och medarbetarundersökningar är underlag för att utveckla den interna miljön. Medarbetarundersökningar genomförs vartannat år.

Riskhantering

Det finns ett etablerat tillvägagångssätt för riskhanteringen på myndigheten. Avdelningarna genomför riskanalyser och vidtar nödvändiga åtgärder. I samband med riskanalyserna bedöms även risken för korruption, otillbörlig påverkan, bedrägeri och andra oegentligheter. Uppföljning av risker och åtgärder görs inom ramen för den ordinarie verksamhetsuppföljningen för respektive avdelning och i dialog med myndighetsledningen.

Med utgångspunkt i avdelningarnas riskanalyser och myndighetens omvärldsbevakning, identifierar Transportstyrelsens ledningsgrupp myndighetens väsentliga risker. Arbetssättet syftar till att komplettera avdelningarnas riskanalyser med ett myndighetsövergripande riskperspektiv. För varje väsentlig risk utses en riskägare som ansvarar för att lämpliga åtgärder vidtas samt värderar och följer upp risken. De väsentliga riskerna följs även upp i dialoger med myndighetsledningen.

Styrelsen får vid två tillfällen per år en rapport om myndighetens väsentliga risker, åtgärdsplan samt status för genomförandet av åtgärderna. Av rapporteringen i oktober 2025 framgick att de väsentliga riskerna finns inom vägtrafikregistrets it-miljö, informationssäkerhet, kontinuitetsarbete, it-utveckling samt ekonomiska förutsättningar och kompetens. De väsentliga riskerna är komplexa och kräver åtgärder som sträcker sig över flera år.

Systematisk uppföljning

Transportstyrelsen följer löpande upp verksamheten för att få en aktuell lägesbild av resultatet inom de olika verksamhetsområdena, den ekonomiska situationen samt hur beslutade aktiviteter i verksamhetsplanen fortskrider. Uppföljningarna ger även en överblick över hur den interna styrningen och kontrollen inklusive riskhanteringen fungerar. Uppföljningarna ger generaldirektören information som kan ligga till grund för styrning och ledning av verksamheten.

Utöver den myndighetsövergripande uppföljningen följer avdelningarna sin verksamhet löpande för att kunna styra och prioritera inom avdelningen.

För att säkerställa att myndighetens uppdrag och kraven som ställs på myndigheten uppfylls genomförs interna revisioner. Förbättringsrevisioner genomfördes 2025 inom områdena miljö, kvalitet och informationssäkerhet i syfte att följa upp om mål och styrdokument följs och är effektiva.

Löpande revisioner görs även inom andra områden, exempelvis inom delar i processerna för fakturering och utbetalning av leverantörsfakturor. Efterlevnad av riktlinjer inom områden som lönehantering, representation, reseräkningar och bisysslor följs också upp. Vidare granskar dataskyddsombudet löpande myndighetens efterlevnad av dataskyddsförordningen.

Internrevisionen slutförde under 2025 granskningar av intern styrning och kontroll inom arbetet med vägtrafikregistret, arkitekturstyrning samt förebyggande arbete mot oegentligheter med fokus mot organiserad brottslighet. Varje granskning avslutas med en revisionsrapport som redovisas till styrelsen. Styrelsen beslutar om åtgärder med anledning av internrevisionens iakttagelser och rekommendationer. Verksamheten följer upp de beslutade åtgärderna två gånger årligen och uppdaterar även styrelsen.

Regelefterlevnad

För att säkerställa en god regelefterlevnad finns styrdokument för olika processer och områden inom myndigheten. Stöd finns även i form av utbildningar och annan information. Styrdokumenterna granskas årligen och revideras vid behov för att de ska stämma överens med nya eller förändrade författningar eller internationella regler. Utöver den formella styrningen är det systematiska arbetet med en god förvaltningskultur av betydelse för en fungerande regelefterlevnad. Efterlevnaden av externa och interna regelverk följs upp kontinuerligt.

Förebyggande av oegentligheter

Myndigheten har etablerade kontroller och rutiner i it-system och processer som bidrar till att minska risken för korruption, otillbörlig påverkan, bedrägeri och andra oegentligheter. Vidare finns styrdokument som reglerar och stödjer korrekt agerande inom olika områden. Rutiner finns för att utreda och besluta i de ärenden som anmäls via myndighetens visselblåarsystem.

Inom rekryteringsprocessen finns rutiner som ska minska risken för bland annat otillåten påverkan. Vissa funktioner är placerade i säkerhetsklass och för övriga anställningar genomförs exempelvis referenstagning och kontroller av betyg innan anställning.

Genom utbildningar, dialog vid utvecklingssamtal och diskussioner på arbetsplatsträffar förebyggs oegentligheter. Exempelvis ingår frågor om oegentligheter i den obligatoriska introduktionsutbildningen för nyanställda. Vidare genomförs dilemmaövningar inom avdelningarna i syfte att stärka en god förvaltningskultur.

Risker för oegentligheter beaktas och kommenteras alltid i samband med uppföljningen av den interna styrningen och kontrollen.



Underskrifter

6 Underskrifter

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

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

Linda Olofsson
Ordförande

Staffan Bengtsson

Jan Landahl

Anette Landén

Ingrid Udén Mogensen

Per Nilsson

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör

Norrköping den 17 februari 2026.

