

# **Transportstyrelsens budgetunderlag 2027–2029**



## Innehåll

|                                                                                                                                                     |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>INLEDNING.....</b>                                                                                                                               | <b>4</b>  |
| <b>1 TRANSPORTSTYRELSENS VERKSAMHET OCH FINANSIERING .....</b>                                                                                      | <b>5</b>  |
| 1.1 Lagstyrd verksamhet .....                                                                                                                       | 5         |
| 1.2 Avgiftsbelagd verksamhet – påverkan på statsbudgeten .....                                                                                      | 5         |
| <b>2 TRANSPORTSTYRELSENS EKONOMISKA LÄGE.....</b>                                                                                                   | <b>6</b>  |
| 2.1 Effektiviseringar och nödvändiga besparingar .....                                                                                              | 7         |
| 2.2 Effekter av genomförda besparingar .....                                                                                                        | 8         |
| 2.3 Konsekvenser av att omhänderta uppgifter utan anslagsökningar .....                                                                             | 8         |
| <b>3 FÖRSLAG TILL FINANSIERING .....</b>                                                                                                            | <b>9</b>  |
| 3.1 Sammanfattning förslag till anslagsförändringar .....                                                                                           | 10        |
| 3.2 Förslag till anslagsförändring utgiftsområde 22 – anslag 1:12<br>Transportstyrelsen .....                                                       | 10        |
| 3.2.1 Förnyelsebehov av it-miljö .....                                                                                                              | 10        |
| 3.2.2 Underfinansierad verksamhet .....                                                                                                             | 15        |
| 3.3 Förslag till anslagsförändring utgiftsområde 22 – anslag 1:1 Civilt<br>försvar ap.4 .....                                                       | 21        |
| 3.4 Förslag till anslagsförändring utgiftsområde 22 – anslag 1:11<br>Trängselskatt i Stockholm ap.5 och 1:14 Trängselskatt i Göteborg<br>ap.6 ..... | 21        |
| 3.5 Summering förslag till finansiering 2027–2029.....                                                                                              | 22        |
| 3.6 Information om förändringar som kan få stora ekonomiska<br>konsekvenser för myndigheten .....                                                   | 25        |
| <b>4 AVGIFTSBELAGD VERKSAMHET .....</b>                                                                                                             | <b>29</b> |
| 4.1 Ackumulerade över- och underuttag .....                                                                                                         | 29        |
| 4.1.1 Avgifter som disponeras .....                                                                                                                 | 29        |
| 4.1.2 Över- och underuttag inom avgifter som inte disponeras .....                                                                                  | 30        |
| 4.2 Tabeller till budgetpropositionen för avgiftsfinansierad verksamhet.....                                                                        | 33        |
| 4.2.1 Offentligrättslig verksamhet .....                                                                                                            | 33        |
| 4.2.2 Avgiftsfinansierade transfereringar .....                                                                                                     | 36        |
| 4.2.3 Intäkter som redovisas mot inkomsttitel för områden som<br>inte motsvaras av verksamhetskostnader inom<br>Transportstyrelsen .....            | 37        |
| 4.2.4 Uppdragsverksamhet .....                                                                                                                      | 38        |
| 4.3 Tabeller till regleringsbrev för avgiftsbelagd verksamhet .....                                                                                 | 39        |
| 4.3.1 Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna disponeras .....                                                                                      | 39        |
| 4.3.2 Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna ej disponeras .....                                                                                   | 40        |
| 4.3.3 Intag av skatter som förs till inkomsttitel.....                                                                                              | 43        |
| <b>5 INFORMATION OM VERKSAMHETSINVESTERINGAR .....</b>                                                                                              | <b>43</b> |
| 5.1 Planerade verksamhetsinvesteringar .....                                                                                                        | 44        |

|          |                                                           |           |
|----------|-----------------------------------------------------------|-----------|
| 5.2      | Särskild information om verksamhetsinvesteringar .....    | 44        |
| 5.3      | Låneram och räntor .....                                  | 45        |
| <b>6</b> | <b>FINANSIELLA VILLKOR.....</b>                           | <b>47</b> |
| 6.1      | Anslagskrediter och anslagsbehållning som disponeras..... | 47        |
| 6.2      | Kontokrediter.....                                        | 47        |
| 6.2.1    | Räntekontokredit .....                                    | 47        |
| 6.2.2    | Övriga kontokrediter enligt 7 kap. 6 § budgetlagen.....   | 48        |
| <b>7</b> | <b>FÖRSLAG TILL FÖRFATTNINGSÄNDRINGAR.....</b>            | <b>50</b> |
| <b>8</b> | <b>STÖRRE FÖRÄNDRINGAR I BEHOV AV LOKALER .....</b>       | <b>50</b> |

## Inledning

Att bygga ett nytt vägtrafikregister är en av Transportstyrelsens viktigaste uppgifter. Full finansiering av det nya vägtrafikregistret saknas dock. Registret är en samhällskritisk tillgång som kräver kontinuerlig tillgänglighet för att säkra informationsförsörjningen till offentliga och privata aktörer.

Myndigheter och företag inom flera olika branscher är beroende av uppgifter från registret. Exempelvis behöver Polismyndigheten tillgång till uppgifter för sitt brottsbekämpande arbete, försäkringsbolagen för försäkringsgivning och skadereglering och besiktningsbolagen för att kunna utföra sin verksamhet. Nuvarande it-miljö vilar på föråldrad teknik. En fördröjd modernisering innebär en ökad risk för driftsstörningar i Sveriges mest använda offentliga register, får direkta konsekvenser för företag, myndigheter och privatpersoner.

Transportstyrelsen står även inför utmaningar med att upprätthålla kvaliteten i kärnverksamheten. Nya uppgifter tränger undan befintlig verksamhet samtidigt som 2024 års besparingsåtgärder, föranledda av oförutsedda kostnadsökningar, har lett till en förlust av nyckelkompetens. Svårigheten att rekrytera dessa kompetenser var en betydande orsak till att myndigheten inte fullt ut nyttjade 2025 års anslagstilldelning.

Myndigheten behöver fortsatt utöka bemanningen. Nuvarande anslagsnivå står inte i proportion till uppdragets omfattning. Även om kontinuerliga effektiviseringar och omprioriteringar genomförs, bedöms dessa inte vara tillräckliga för att möta behoven.

Tillsyn är det område där undanträngningen märks tydligast och där resursnivån har betydelse för möjligheten att bedriva verksamheten i den omfattning som regelverken förutsätter. En ändamålsenlig tillsyn är grundläggande för trafiksäkerhet och konkurrensneutralitet. Otillräckliga tillsynsinsatser medför direkta risker för fartygssäkerheten, hindrar insatser mot oseriösa företag inom åkerinäringen eller försämrar förmågan att upptäcka säkerhetsöverträdelser inom luftfarten. I likhet med eftersatt väg- och järnvägsunderhåll kommer riskerna smygande och byggs på efter hand. När tillsynsbehoven staplats på hög efter många års uteblivna insatser, slår olyckorna med desto större kraft och i slutändan är det människors liv och hälsa som riskeras.

Transportstyrelsen bedömer att anslagshöjningar är nödvändiga för att säkerställa en väl fungerande tillsynsverksamhet, möjliggöra fortsatt utveckling av ett nytt vägtrafikregister samt genomföra nödvändig förnyelse av myndighetens it-miljö. Anslagshöjningar är också nödvändiga för att undvika de negativa samhällskonsekvenser som annars uppstår.

## **1 Transportstyrelsens verksamhet och finansiering**

Transportstyrelsens huvuduppgifter och ansvar är, enligt myndighetens instruktion, regelgivning, tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning inom transportområdet. Myndigheten ska genom sin verksamhet bidra till att de transportpolitiska målen nås och att regelverken uppfylls. Transportstyrelsens verksamhet ska därmed bidra till mål inom bland annat tillgänglighet, miljö och trafiksäkerhet men även till att upprätthålla rättssäkerheten och vara en del av det civila försvaret.

### **1.1 Lagstyrd verksamhet**

Transportstyrelsens verksamhet styrs av de uppgifter som myndigheten enligt instruktionen är ålagd att utföra. Vidare finns en mängd nationella och internationella regelverk som är styrande. För en del av dessa, framförallt inom vägtrafik, sjö- och luftfart, finns uttalade krav på omfattningen av verksamheten och myndigheten riskerar kritik eller vite, eller båda, om reglerna inte uppfylls. I andra fall är det upp till Transportstyrelsen att utföra verksamheten i en omfattning som gör att regelverken uppfylls och att myndigheten bidrar till att de transportpolitiska målen nås.

Det kan något förenklat sägas att tillståndsprövnings- och registerhållningsverksamheten styrs av omfattningen av inflödet av ärenden till Transportstyrelsen. Att inte utföra tillståndsprövning eller registerhållning skulle kunna innebära en minskad säkerhet inom transportsektorn. Det skulle också kunna medföra att myndigheten förhindrar att företag kan bedriva sin verksamhet eller att medborgare kan framföra sitt fordon. Utebliven tillsynsverksamhet riskerar att påverka uppfyllandet av de transportpolitiska målen på sikt, att myndigheten får kritik och viten och ett minskat förtroende för myndigheten. Det kan även påverka trafiksäkerheten och försämra förutsättningarna för en rättvis konkurrens.

### **1.2 Avgiftsbelagd verksamhet – påverkan på statsbudgeten**

Kostnaderna för Transportstyrelsens huvudsakliga uppgifter belastar förvaltningsanslaget (1:12 Transportstyrelsen) som är uppdelat i anslagsposterna verksamhet som finansieras med avgifter (benämns även avgiftsanslag i dokumentet) respektive verksamhet som inte finansieras med avgifter (benämns även skatteanslag i dokumentet).

Tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning ska som huvudregel finansieras med avgifter som tas ut av avgiftsskyldiga. Merparten av avgifterna redovisas mot inkomsttitel på statens budget och har krav på full kostnadstäckning, vilket betyder att intäkter och kostnader ska vara i balans

över tid. En ökning av kostnaderna som belastar avgiftsanslaget, till följd av verksamhetsförändringar, innebär att Transportstyrelsen även behöver öka avgiftsuttaget. Ökning av avgiftsuttaget sker antingen genom nya eller höjda avgifter eller genom ökade volymer, för att balans ska uppnås över tid. Det innebär alltså att en ökning av Transportstyrelsens förvaltningsanslag som avser verksamhet som finansieras med avgifter, inte har någon saldotpåverkan för statens budget över tid. Detta eftersom kostnaderna motsvaras av lika stora intäkter för staten genom att Transportstyrelsen tar ut avgifter från avgiftsskyldiga.

Transportstyrelsens finansieringsmodell för den avgiftsbelagda verksamheten innebär att regeringen, genom att besluta storleken på myndighetens anslag, styr omfattningen av myndighetens verksamhet.

## 2 Transportstyrelsens ekonomiska läge

Transportstyrelsens ekonomiska läge under 2025 påverkades i stor utsträckning av beslut som vidtogs för att hantera det ansträngda ekonomiska läget under 2024. Åtgärderna hade en tydlig effekt på kostnadsutfallet och möjliggjorde att 2024 års totala kostnader hölls inom anslagsramarna. Samtidigt påverkade dessa åtgärder även utfallet under inledningen av 2025 och det lägre kostnadsutfallet var en direkt konsekvens av åtgärderna under 2024. Transportstyrelsen har inte återställt balansen genom planerad rekrytering, vilket har lett till ett underskridande av tilldelade anslagsramar under 2025.

Behovet av att öka bemanningen kvarstår, utöver den nivån som det planerats för 2025, för att kunna hantera tillkommande uppgifter, upprätthålla myndighetens mål och säkerställa god kvalitet i befintlig verksamhet. De behov av finansiering som redovisades i föregående budgetunderlag, för att åtgärda underfinansierad verksamhet och öka möjligheter till utvecklingsinsatser, kvarstår därför i hög utsträckning, trots det låga kostnadsutfallet under 2025. Eftersom Transportstyrelsen i inte fått utökat förvaltningsanslag för 2026 är möjligheterna till att stärka kvaliteten i uppdraget och bedriva nödvändig utveckling mycket begränsad och kräver att interna effektiviseringar och besparingar genomförs.

Den omfattande digitala utvecklingen, för att framtidssäkra och modernisera vägtrafikregistret, påverkar hela myndighetens verksamhet och är högt prioriterat. Under tiden som moderniseringen pågår har Transportstyrelsen begränsade möjligheter att genomföra andra utvecklingsinsatser. Utan utökad finansiering medför arbetet med ett nytt vägtrafikregister undanträngningseffekter i övrig verksamhet.

Större förändringar förutsätter utökad finansiering. I nuläget bedömer myndigheten att ytterligare omfördelningar till utvecklingsinsatser inte är möjligt eftersom flera verksamheter redan nu påverkas negativt av tidigare prioriteringar. Negativa effekter inom ramen för myndighetens huvuduppgifter har redan identifierats och ytterligare negativa effekter riskerar att uppstå, se exempel i avsnitt 2.2.

Trots de fortsatt stora behoven föreslår Transportstyrelsen i detta budgetunderlag endast utökad finansiering i den omfattning som bedöms rimligt att använda under planeringsperioden, bland annat med hänsyn till den tid som krävs för rekrytering, tillgång till relevant kompetens och introduktion av nya medarbetare.

## **2.1 Effektiviseringar och nödvändiga besparingar**

De kommande åren ser Transportstyrelsen att myndigheten fortsatt kommer att behöva arbeta löpande med besparingar och effektiviseringar för att hantera ökande avtalade kostnader, nya uppgifter och för att skapa utrymme för utveckling. En betydande andel av myndighetens kostnader utgörs av sådana som inte går att påverka på kort sikt. Utöver personalkostnader har Transportstyrelsen också kostnader som regleras av avtalade priser och efterfrågade volymer, som exempelvis för produktion av registreringsskyltar och utskick av bland annat körkort och registreringsbevis. Kostnaderna för till exempel utskick av fysisk post har ökat kraftigt under de senaste åren på grund av höjda priser, vilka antas fortsätta öka kraftigt.

Myndigheten har för kommande planeringsperiod mindre omfattande behov av kostnadsreduceringar jämfört med tidigare år, vilket beror på det anslagssparande som avses att användas under planeringsperioden. Men det är inte hållbart över tid eftersom verksamhetens behov är större än det anslagssparande som finns efter 2025. Kommande kostnadsökningar för utvecklingen av ett nytt vägtrafikregister har inte inkluderats i bedömningen av nödvändiga kostnadsreduceringar. Dessa kostnader beräknas öka kraftfullt från och med 2027 och får då omfattande påverkan på Transportstyrelsens hela verksamhet. Om ingen utökad finansiering tillförs innebär det att kostnadsreduceringar med nedprioritering av annan verksamhet kommer behöva utföras i stor omfattning. I Transportstyrelsens lämnade myndighetsprognos inkluderas ökade kostnader för bland annat utveckling av nytt vägtrafikregister.

Bedömningen har utgått från att myndigheten efter 2025 har ett fullt anslagssparande och hänsyn har inte tagits till kommande förändringar, nya uppgifter och annan typ av kostnadsökning som anges i avsnitt 3.

## 2.2 Effekter av genomförda besparingar

De nödvändiga besparingsåtgärder som Transportstyrelsen har genomfört under tidigare år, för att hålla kostnaderna inom anslagsramarna, har medfört negativa konsekvenser för myndighetens verksamhet. Trots ett ekonomiskt överskott 2025 har myndigheten inte lyckats med att åtgärda konsekvenserna. Det tillfälliga ekonomiska överskottet har uppstått i en annan verksamhet än den som i störst utsträckning har påverkats av genomförda besparingsåtgärder. Samtidigt kvarstår behoven av ökad finansiering inom de verksamheter som nu genererat ett överskott och en omfördelning av outnyttjade medel ger över tid en felaktig prioritering av verksamheten. På grund av att myndighetens olika verksamheter kräver specifika och unika kompetenser är möjligheterna att flytta kompetens begränsade. Det kan också ta flera år innan en medarbetare kan hantera alla uppgifter som ingår i ett uppdrag. Även om vissa riktade engångsinsatser har genomförts under året kvarstår ett flertal negativa konsekvenser av besparingsåtgärderna, exempelvis

- långa handläggningstider och stora ärendebalanser inom delar av tillståndsprövningen
- fortsatt svårt att upprätthålla Sveriges roll i det internationella samarbetet för att påverka den omfattande internationella regelutvecklingen
- föråldrade och svårbegripliga regelverk som ännu inte uppdaterats, vilket medför att vissa regler inte är tidsenliga och begränsar samhällets utveckling
- brister inom flera tillsynsområden där tillsyn inte nått upp till den omfattning av tillsyn som krävs enligt EU-krav eller internationella överenskommelser
- kontroller av fordon har inte genomförts i föreskriven omfattning.

## 2.3 Konsekvenser av att omhänderta uppgifter utan anslagsökningar

Transportstyrelsen kan inte inom den befintliga finansieringen utföra nya uppgifter utan att det får konsekvenser på befintlig verksamhet. I vissa fall är de tillkommande uppgifterna, och de kostnadsökningar de innebär, inte något som kan prioriteras bort. Utan fler medarbetare innebär alla tillkommande uppgifter att befintliga uppgifter behöver utföras i lägre takt, mindre omfattning eller inte alls. I viss mån kan myndigheten hantera ökade kostnader utan tillkommande finansiering, men vid omfattande insatser för nya eller förändrade uppdrag eller större utvecklingsuppdrag, är det över tid inte möjligt utan att det får betydande konsekvenser för annan verksamhet.

Långvarig undanträngning medför negativa konsekvenser för medborgare och näringsliv. Exempelvis leder längre handläggningstider till försämrad möjlighet till tillträde på marknaden, medan en bristande tillsyn påverkar trafiksäkerheten negativt eller medför konsekvenser för miljön. Även myndighetens möjlighet att bidra till de transportpolitiska målen försämras.

### **3 Förslag till finansiering**

I detta avsnitt lämnar Transportstyrelsen förslag på finansiering för budgetåren 2027–2029. Utöver de äskanden som redovisas ges även information om förändringar, pågående och kommande, som kan få betydande ekonomiska konsekvenser för Transportstyrelsen, se avsnitt 3.6.

I förslagen till anslagsförändringarna har hänsyn tagits till en successiv upptrappning av behoven. Transportstyrelsen behöver i första hand anslagutökningar som är bestående över tid eftersom huvuddelen av verksamhetens kostnader avser bemanning. Myndigheten kan normalt inte påbörja rekryteringar eller upphandlingar av konsulter innan tillskott för nästkommande år meddelas i budgetpropositionen eller regleringsbrevet.

Trots de fortsatt stora behoven föreslår Transportstyrelsen i detta budgetunderlag endast utökad finansiering i den omfattning som bedöms vara rimligt att använda utifrån de förutsättningar som råder under planeringsperioden. Bedömningen baseras på förutsättningar till bemanningsutökning, dels avseende tillgång på relevant kompetens på arbetsmarknaden, dels på den tid som krävs för rekrytering och organisationens kapacitet att ta emot och introducera nyrekryterad personal.

Den föreslagna finansieringen är i 2026 års prisnivå och jämfört med anslag enligt budgetpropositionen för 2026.

### 3.1 Sammanfattning förslag till anslagsförändringar

Nedan tabell sammanfattar de anslagsförändringar som föreslås för 2027–2029.

Tabell – Förslag anslagsförändring jämfört med anslag enligt budgetpropositionen för 2026

| Förslag anslagsförändring 1:12 Transportstyrelsen<br>(mnkr)                      |              |              |              |
|----------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|
|                                                                                  | 2027         | 2028         | 2029         |
| Förnyelsebehov av it-miljö                                                       | 92,4         | 117,6        | 131,0        |
| Underfinansierad verksamhet                                                      | 45,7         | 61,1         | 58,1         |
| <b>1:12 Transportstyrelsen ap.3 Verksamhet som finansieras med avgifter</b>      | <b>138,0</b> | <b>178,7</b> | <b>189,1</b> |
| Ökade avgiftsintäkter till statsbudgeten                                         | 0,0          | 238,0        | 267,8        |
| Förnyelsebehov av it-miljö                                                       | 2,9          | 3,5          | 3,9          |
| Underfinansierad verksamhet                                                      | 9,8          | 17,8         | 16,7         |
| <b>1:12 Transportstyrelsen ap.4 Verksamhet som inte finansieras med avgifter</b> | <b>12,7</b>  | <b>21,3</b>  | <b>20,6</b>  |
| <b>Total anslagsförändring 1:12 Transportstyrelsen</b>                           | <b>150,7</b> | <b>200,0</b> | <b>209,7</b> |
| Förslag anslagsförändring 1:1 Utveckling av statens infrastruktur<br>(mnkr)      |              |              |              |
|                                                                                  | 2027         | 2028         | 2029         |
| <b>Total anslagsförändring 1:1 Utveckling av statens infrastruktur</b>           | <b>0,0</b>   | <b>0,0</b>   | <b>0,0</b>   |
| Förslag anslagsförändring 1:11 Trängselskatt i Stockholm<br>(mnkr)               |              |              |              |
|                                                                                  | 2027         | 2028         | 2029         |
| Nationellt system för trängselskatt                                              | -7,9         | -6,3         | -0,1         |
| <b>Total anslagsförändring 1:11 Trängselskatt i Stockholm</b>                    | <b>-7,9</b>  | <b>-6,3</b>  | <b>-0,1</b>  |
| Förslag anslagsförändring 1:14 Trängselskatt i Göteborg<br>(mnkr)                |              |              |              |
|                                                                                  | 2027         | 2028         | 2029         |
| Nationellt system för trängselskatt                                              | -15,3        | -13,4        | 7,3          |
| <b>Total anslagsförändring 1:14 Trängselskatt i Göteborg</b>                     | <b>-15,3</b> | <b>-13,4</b> | <b>7,3</b>   |
| <b>TOTALT</b>                                                                    | <b>127,5</b> | <b>180,3</b> | <b>216,9</b> |

### 3.2 Förslag till anslagsförändring utgiftsområde 22 – anslag 1:12 Transportstyrelsen

Nedan ges förslag till anslagsförändringar för Transportstyrelsens förvaltningsanslag, anslag 1:12 inom utgiftsområde 22.

#### 3.2.1 Förnyelsebehov av it-miljö

Transportstyrelsen har en omfattande it-miljö som stora delar av myndighetens verksamhet är beroende av. Besparingar kan i princip inte göras på den löpande driften och förvaltningen av it-infrastrukturen. Besparingar påverkar därmed i första hand arbetet med it-relaterade utvecklingsaktiviteter. Systemutveckling som föranleds av tvingande internationell och nationell reglering prioriteras. Det betyder att systemutveckling vars syfte är att effektivisera, dels för näringslivet och medborgare och dels för Transportstyrelsen, kommer att prioriteras lägre.

Nedprioriteringen av myndighetens it-utvecklingsarbete påverkar därmed förmågan och förutsättningarna för att digitalisera verksamhet. I nuläget bedöms omfattande delar av myndighetens it-miljö vara i behov av

modernisering. Att omhänderta och modernisera befintlig it-miljö är därför en väsentlig del av myndighetens arbete med digitalisering. En mer modern it-miljö skulle ge Transportstyrelsen ökade möjligheter att mer effektivt implementera anpassningar till nya regler, att öka digitaliseringen och stärka informationssäkerheten inklusive it-säkerheten. En effektiv implementering av anpassningar för nya regler innebär också att arbetet direkt kan genomföras i en modern it-miljö. Då behöver arbetet inte först genomföras i en föråldrad it-miljö för att senare flyttas eller genomföras en gång till i en ny it-miljö. En föråldrad it-miljö påverkar också möjligheten för Transportstyrelsen att uppfylla målen i Sveriges digitaliseringsstrategi.

Transportstyrelsen bedriver parallellt flera utvecklingsinsatser för att modernisera it-miljön, där utvecklingen av ett nytt vägtrafikregister är det mest omfattande. Utvecklingsinsatserna Fordonsskatt 2.0 och Uppbörd och sidoordnad bokföring (USB) är till stora delar arbeten som är tätt sammanbundna med utvecklingen av ett nytt vägtrafikregister. För it-utvecklingsarbeten utöver ett nytt vägtrafikregister har inga utökade medel tilldelats myndigheten. Kostnaderna har hanterats inom befintliga anslagsramar genom omfördelning från andra verksamheter, vilket medfört undanträngning av andra utvecklingsarbeten men även annan verksamhet inom myndighetens huvuduppgifter.

Totalt sett har myndigheten omfattande kostnader för att modernisera föråldrade it-system och öka it-säkerheten. Förslaget till utökade medel inom området täcker inte fullt ut de behov som myndigheten har för att förnya it-miljön, utan motsvarar så mycket som bedöms vara rimligt att använda utifrån de förutsättningar som råder under planeringsperioden.

#### **Utveckling av ett nytt vägtrafikregister**

Transportstyrelsen arbetar med att utveckla ett nytt vägtrafikregister för att säkerställa fortlevnaden av vägtrafikregistret och förebygga risken för störningar. Utvecklingen innebär att en ny teknisk plattform tas fram, vägtrafikregisterfunktionalitet implementeras och registerdata migreras till den nya plattformen. Att utveckla ett nytt vägtrafikregister är helt nödvändigt och en förutsättning för andra utvecklingsinsatser inom vägtrafikområdet, exempelvis fjärde körkortsdirektivet.

Vägtrafikregistret (VTR) är ett samhällsviktigt register för hela vägtrafikområdet. Den nuvarande tekniska miljön för VTR bygger på en föråldrad teknik som är svår att förvalta och säkerställa funktionaliteten. Livslängden för den nuvarande tekniska plattformen är begränsad och risken för driftavbrott, dataförluster och andra störningar i systemet ökar. Med tiden ökar risken för fler och allvarligare störningar i det nuvarande systemet. Det blir också mer kostsamt att upprätthålla och det blir allt svårare att uppfylla externa intressenters behov och ökande säkerhetskrav.

De anslagstillskott Transportstyrelsen har fått för åren 2022–2034 genom tidigare budgetpropositioner har möjliggjort en uppstart av utvecklingen och hittills täckt en del av kostnaderna för den. Anslagsutökningen är dock inte tillräcklig för att täcka alla kostnader som är förknippade med utvecklingen av ett nytt vägtrafikregister. För att möjliggöra utvecklingsarbetet har det därför varit nödvändigt att genomföra prioriteringar inom myndigheten och omfördela medel från annan verksamhet, vilket medfört undanträngningseffekter som lett till att annan verksamhet som finansieras av avgiftsanslaget blivit underfinansierad, se avsnitt 2.2.

Utan tillkommande finansiering går det inte att genomföra utvecklingen inom den tekniska plattformens livslängd utan att myndigheten behöver göra ett omfattande omställningsarbete för att frigöra ekonomiska medel från andra verksamheter. Sedan föregående budgetunderlag har nya bedömningar gjorts av den befintliga tekniska plattformen, vilket lett till att projektets tidplan förlängts, men den totala kostnaden är i stort sett oförändrad.

De beräknade kostnaderna för utveckling av ett nytt vägtrafikregister utgörs av omkostnader kopplat till utveckling samt kommande förvaltningskostnader inkluderat kostnader för avskrivning och ränta. Kostnader för avskrivning inkluderar även redan upparbetade och pågående lånefinansierad utveckling, som kommer att belasta myndighetens anslag när avskrivningar påbörjas, vilket i dagsläget beräknas till mellan 50 och 115 miljoner kronor per år från och med 2027. Myndigheten kommer även över en längre tid ha dubbla kostnader för förvaltning eftersom nya delar som tas i drift kommer att förvaltas parallellt med befintligt system. Kommande avskrivningar för USB har inte inkluderats i behovet för ett nytt vägtrafikregister. Även om USB till stor del är ett arbete som är likställt och tätt sammanbundet med utveckling av ett nytt vägtrafikregister görs nu bedömningen att dessa kostnader ska hanteras inom befintliga anslag.

I förslaget till anslagsutökning är tidigare anslagsökningar avräknade, det vill säga att myndighetens totala kostnad för utvecklingen av ett nytt vägtrafikregister är högre än vad som föreslås i detta budgetunderlag. Den tilldelade anslagsutökningen inom förvaltningsanslaget för 2026–2034 beräknas i nuläget vara cirka 540 miljoner kronor lägre än kommande behov, som till största delen består av kostnader för avskrivning av immateriella anläggningstillgångar.

De behov av utökade medel för ett nytt vägtrafikregister som myndigheten äskar för är av den omfattningen att det får stora konsekvenser på den övriga verksamheten om utökad finansiering inte tilldelas myndigheten. En utebliven utökning av finansieringen kommer ge negativa konsekvenser framförallt inom verksamhet som finansieras av avgiftsanslaget. Som

exempel är behovet för att utveckla ett nytt vägtrafikregister motsvarande cirka 50 årsarbetare per år där finansiering då behöver omfördelas från exempelvis tillsyn, tillstånd eller registerhållningen.

Fortsatt påverkas kostnadsberäkningarna av osäkerhetsfaktorer eftersom utvecklingsarbetet är stort och komplext och kommer att behöva pågå under flera års tid.

#### **Fjärde körkortsdirektivet**

Myndighetens arbete med att implementera fjärde körkortsdirektivet bedöms vara omfattande. Det krävs insatser för att införliva nya regler i föreskrifter men arbetet innebär framförallt omfattande insatser inom it-utveckling. Exempel på it-utveckling är det digitala körkortet och anpassningar i befintliga it-system till följd av nya regler inom körkortsområdet. Det är i dagsläget svårt att bedöma realistiska tidsramar och kostnader eftersom osäkerheter kvarstår vad gäller nationella vägval. De förändringar som föreslås i direktivet kommer innebära ett stort och komplext arbete med verksamhetsanpassning och it-utveckling under lång tid.

Genomförandet innebär stora insatser av ett flertal kompetenser inom myndigheten. Arbetet kommer behöva genomföras i delar av myndigheten som i nuläget är underdimensionerad för den här typen av it-utvecklingsarbete. För att arbetet ska bedrivas effektivt samt för att minska risken för förseningar har myndigheten behov av att utöka organisationen med särskild projektorganisation. Transportstyrelsens behov av utökad finansiering är nödvändig för att frigöra befintlig erfaren bemanning till arbetet med fjärde körkortsdirektivet, utan att annan verksamhet undanträngs.

Ytterligare en konsekvens om myndigheten inte får utökad finansiering är att annan systemutveckling får stå tillbaka, även lagstadgade förändringar. Det finns också risk att ärendehandläggning inom tillståndsgivning drabbas om ekonomiska medel måste omfördelas internt.

Behovet av utökning motsvarar cirka 30 årsarbetskrafter, i huvudsak i form av kompetenser inom it-utveckling men även projektledare och verksamhetsspecialister. Behovet inkluderar också omkostnader i form av ränta och avskrivningar av investeringar i anläggningstillgångar som krävs för genomförandet.

#### **It-säkerhet**

För att uppfylla säkerhetskraven och säkerställa it-drift behöver Transportstyrelsen en löpande uppbyggnad och underhåll av infrastruktur, till exempel nätverks- och kommunikationsutrustning, hårdvara samt back up-kapacitet. Transportstyrelsen har behov av utökad finansiering för att

säkerställa en modern och effektiv återställningsförmåga (förmåga att snabbt och säkert återställa it-system och information vid störningar) genom att etablera en ny återställningsplattform, utveckla kommunikation och stödja flera geografiskt skilda datacenter.

Etableringen av en ny återställningsplattform är nödvändig för att bemöta utvecklingen i omvärlden och uppfylla lagkrav. En utebliven etablering kommer innebära bristfällig återställningsförmåga för den tekniska miljön. En ny återställningsplattform möjliggör en betydligt kortare återställningstid. En lång återställningstid kan få stor negativ påverkan på myndighetens förmåga att leverera, vilket i sin tur påverkar andra myndigheter, organisationer och medborgare som är beroende av vår information. Utan utökade medel för att etablera en ny återställningsplattform kommer det ta längre tid och innebära högre kostnader för att nå önskad nivå för återställningsförmågan.

Att etablera en ny återställningsplattform innebär omfattande insatser, investering av ny teknik och kvalificerad kompetens. Arbetet avser utveckling av arbetssätt och löpande underhåll av återställningsförmågan. Behovet motsvarar cirka sex årsarbetskrafter för handläggare, it-arkitekter och analytiker plus omkostnader i form av ränta och avskrivningar för materiella anläggningstillgångar.

### Sammanfattande tabell över behov inom förnyelsebehov av it-miljö

Tabell – sammanfattande tabell över behov inom förnyelsebehov av it-miljö

| Förnyelsebehov av it-miljö (mnkr)       | Finansiering                   | 2027        | 2028         | 2029         | 2030         | 2031        | 2032        | 2033        | 2034        | 2035        | 2036        | 2037        | Permanent effekt |
|-----------------------------------------|--------------------------------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------------|
| <b>Trafikslagsövergripande</b>          |                                | <b>10,7</b> | <b>8,6</b>   | <b>8,6</b>   | <b>8,5</b>   | <b>6,7</b>  | <b>6,0</b>  | <b>6,0</b>  | <b>6,0</b>  | <b>6,0</b>  | <b>6,0</b>  | <b>6,0</b>  | <b>6,0</b>       |
| It-säkerhet                             | fin. med avgifter              | 9,5         | 7,6          | 7,6          | 7,5          | 5,9         | 5,3         | 5,3         | 5,3         | 5,3         | 5,3         | 5,3         | 5,3              |
| It-säkerhet                             | fin. inte med avgifter         | 1,2         | 1,0          | 1,0          | 1,0          | 0,8         | 0,7         | 0,7         | 0,7         | 0,7         | 0,7         | 0,7         | 0,7              |
| <b>Vägrafik</b>                         |                                | <b>84,6</b> | <b>112,5</b> | <b>126,3</b> | <b>150,0</b> | <b>78,6</b> | <b>61,6</b> | <b>64,3</b> | <b>56,5</b> | <b>40,4</b> | <b>20,6</b> | <b>9,3</b>  | <b>9,3</b>       |
| Utveckling av ett nytt vägrafikregister | fin. med avgifter              | 48,8        | 72,9         | 86,5         | 88,0         | 53,3        | 45,0        | 48,7        | 41,8        | 27,3        | 11,0        | -           | -                |
| Utveckling av ett nytt vägrafikregister | fin. inte med avgifter         | 1,7         | 2,5          | 2,9          | 3,0          | 1,9         | 1,3         | 0,8         | -           | 0,8         | 0,3         | -           | -                |
| Fjärde körkortsdirektivet               | fin. med avgifter              | 34,1        | 37,1         | 36,9         | 59,0         | 23,4        | 15,3        | 14,8        | 14,7        | 12,3        | 9,3         | 9,3         | 9,3              |
| <b>Totalt anslagsbehov</b>              |                                | <b>95,3</b> | <b>121,1</b> | <b>134,9</b> | <b>158,5</b> | <b>85,3</b> | <b>67,6</b> | <b>70,3</b> | <b>62,5</b> | <b>46,4</b> | <b>26,6</b> | <b>15,3</b> | <b>15,3</b>      |
|                                         | - varav fin. inte med avgifter | 2,9         | 3,5          | 3,9          | 4,0          | 2,7         | 2,0         | 1,5         | 0,7         | 1,5         | 1,0         | 0,7         | 0,7              |
|                                         | - varav fin. med avgifter      | 92,4        | 117,6        | 131,0        | 154,5        | 82,6        | 65,6        | 68,8        | 61,8        | 44,9        | 25,6        | 14,6        | 14,6             |

### Anslagsförändringar/effekt på statsbudgeten

Tabell – föreslagna anslagsförändringar och dess effekt på statsbudgeten

| Förnyelsebehov av it-miljö (mnkr)                   | Totalt 2027-2029 | 2027         | 2028         | 2029         | 2030         | 2031        | 2032        | 2033        | 2034        | 2035        | 2036        | 2037        | Permanent effekt |
|-----------------------------------------------------|------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------------|
| <b>Anslagsförändring</b>                            |                  |              |              |              |              |             |             |             |             |             |             |             |                  |
| 1:12 Transportstyrelsen ap.3 fin. med avgifter      | 340,9            | 92,4         | 117,6        | 131,0        | 154,5        | 82,6        | 65,6        | 68,8        | 61,8        | 44,9        | 25,6        | 14,6        | 14,6             |
| 1:12 Transportstyrelsen ap.4 fin. inte med avgifter | 10,3             | 2,9          | 3,5          | 3,9          | 4,0          | 2,7         | 2,0         | 1,5         | 0,7         | 1,5         | 1,0         | 0,7         | 0,7              |
| <b>Total anslagsförändring</b>                      | <b>351,3</b>     | <b>95,3</b>  | <b>121,1</b> | <b>134,9</b> | <b>158,5</b> | <b>85,3</b> | <b>67,6</b> | <b>70,3</b> | <b>62,5</b> | <b>46,4</b> | <b>26,6</b> | <b>15,3</b> | <b>15,3</b>      |
| <b>Förändring statsbudgeten</b>                     |                  |              |              |              |              |             |             |             |             |             |             |             |                  |
| Förändring statsbudgeten utgiftssida                | -351,3           | -95,3        | -121,1       | -134,9       | -158,5       | -85,3       | -67,6       | -70,3       | -62,5       | -46,4       | -26,6       | -15,3       | -15,3            |
| Förändring statsbudgeten inkomstsida                | 340,9            | 0,0          | 157,0        | 183,9        | 154,5        | 82,6        | 65,6        | 68,8        | 61,8        | 44,9        | 25,6        | 14,6        | 14,6             |
| <b>Total förändring statsbudgeten</b>               | <b>-10,3</b>     | <b>-95,3</b> | <b>35,9</b>  | <b>49,0</b>  | <b>-4,0</b>  | <b>-2,7</b> | <b>-2,0</b> | <b>-1,5</b> | <b>-0,7</b> | <b>-1,5</b> | <b>-1,0</b> | <b>-0,7</b> | <b>-0,7</b>      |

Transportstyrelsen föreslår, för behoven inom förnyelsebehov av it-miljö, att anslag 1:12 Transportstyrelsen höjs med 95,3 miljoner kronor år 2027, 121,1 miljoner kronor år 2028 och 134,9 miljoner kronor 2029.

### 3.2.2 Underfinansierad verksamhet

Transportstyrelsens ekonomiska situation de senaste åren har påverkats av det ekonomiska läget i samhället. Vissa externa kostnader, som exempelvis de kraftiga prisjusteringarna för porto, har ökat markant och varit utom myndighetens kontroll och inte möjliga att prioritera bort. Åtgärderna som vidtogs under 2024 för att hålla kostnaderna inom anslagsramarna har även påverkat delar av Transportstyrelsens huvuduppgifter. Anställningsstoppet har inneburit att vakanser inte har kunnat ersättas. Flera av dessa befattningar innehar en expertkompetens, vilket gör det svårt att omfördela bemanning och innebär att det tar tid att bygga upp ny kompetens.

Transportstyrelsen får kontinuerligt nya uppgifter på grund av nya eller förändrade regler vilket beror på att myndighetens uppgifter till stor del styrs av nationella och internationella lag- och förordningskrav. Nya uppgifter innebär ofta mer komplexa ärenden och ökade volymer inom verksamheten.

Den samlade effekten av kostnadsökningar och tillkommande uppdrag utan utökad finansiering är att det uppstår undanträngningseffekter, vilket innebär att Transportstyrelsen inte är rätt dimensionerad för att hantera myndighetens huvuduppgifter. Utrymmet för att upprätthålla en god förmåga inom myndighetens uppdrag genom omprioriteringar är starkt begränsad, och genomförda besparingar har redan fått en stor påverkan, se avsnitt 2.2.

Förslagen till utökade medel inom området täcker inte fullt ut myndighetens behov för den underfinansierade verksamheten, utan motsvarar så mycket som bedöms vara rimligt att använda utifrån de förutsättningar som råder under planeringsperioden.

#### **Verksamhetsövergripande**

Grundläggande förvaltning av it-system

Besparingar inom it-verksamheten påverkar Transportstyrelsens förmåga att bedriva it-relaterade utvecklingsverksamheter, vilket beskrivs mer i avsnitt 3.2.1. Eftersom besparingar i princip inte kan göras på den löpande driften och förvaltningen av it-infrastrukturen, påverkas även den grundläggande förvaltningen av it-systemen.

En bristande grundläggande förvaltning medför risker för kvalitet och stabilitet i de it-system som stödjer avdelningarnas verksamhet.

Underfinansiering av den grundläggande förvaltningen påverkar även förmågan att upprätthålla en adekvat livscykelhantering, säkerställa kontinuitet i baskompetens och ta emot ny funktionalitet som utvecklas. Den grundläggande förvaltningen utgör en förutsättning för att myndigheten ska kunna följa lagkrav som styr verksamhetens uppgifter.

En eftersatt livscykelhanteringen ökar risken för fler incidenter och svårigheter att upprätthålla baskompetens. Bristande förvaltning kan i förlängningen leda till kostsamma åtgärder för att livscykelhantera systemen, men framförallt ökar riskerna kopplat till kvalitet, stabilitet och säkerhet.

För att säkerställa den grundläggande förvaltningen och minska riskerna för incidenter behöver myndigheten utökad finansiering motsvarande cirka 14 årsarbetskrafter för systemutvecklare samt medel för licenser.

### **Regelgivning**

Inom regelgivning når inte Transportstyrelsens arbete upp till myndighetens målbild om tidsenliga regler som möjliggör samhällets utveckling. Det finns fortsatt en regelskuld där föråldrade och svårbegripliga regler kan försvåra teknik- och samhällsutveckling. Den mest kritiska regelutvecklingen följer i huvudsak fastställd plan men utrymmet att analysera effekter av införda regler är fortsatt begränsat.

Transportstyrelsens medverkan i internationella forum har påverkats av myndighetens ekonomiska situation under de senaste åren. Särskilt under 2024 och början av 2025 begränsades deltagandet till följd av de reserestriktioner som infördes som en del av åtgärderna för att hantera myndighetens ekonomi. Transportstyrelsens deltagande i internationellt arbetet inom EU och andra internationella organ är av stor betydelse för Sverige eftersom det påverkar förutsättningarna för att myndighetens föreskrifter ska kunna utformas ändamålsenligt när internationella regelverk införlivas nationellt.

En fortsatt underfinansiering innebär risk för att myndighetens förmåga inom flera delar av regelgivningen påverkas negativt. Det kan exempelvis medföra att deltagandet i internationell regelutveckling även fortsättningsvis blir begränsad och att brist på tillgänglig kompetens leder till förseningar i föreskriftsarbeten.

I det här avsnittet redovisas Transportstyrelsens förslag till utökad finansiering för de behov som bedömts vara mest angelägna inom regelgivning.

### **Regelgivning för fartyg**

Uppdraget om regelgivning för fartyg innebär att ta fram, förvalta och utveckla nationella föreskrifter som reglerar säkerhet, miljö, arbetsmiljö och tekniska krav för fartyg och rederier. Arbetet bygger på internationella regelverk från IMO (International Maritime Organization, den internationella sjöfartsorganisationen), ILO (International Labour Organization, den internationella arbetsorganisationen) och EU. Dessa regler ska anpassas och omsättas till tydliga och tillämpbara svenska regler.

Uppdraget omfattar även att tolka regler, ge vägledning till branschen och samverka med andra myndigheter, organisationer och aktörer inom sjöfartssektorn.

Internationell regelutveckling är ett eftersatt område vilket inkluderar utveckling och förhandling av rättsakter (IMO och EU) inom hela fartygsområdet. Utan utökad finansiering blir konsekvensen att Sverige inte implementerar internationella sjöfartsregler i den takt som förväntas. Det leder även till minskat internationellt inflytande, risk för EU-sanktioner, fler problem för svenska fartyg i andra länder vid hamnstatskontroll, sämre konkurrenskraft och en mindre attraktiv svensk flagg. Det innebär också att nationella föreskrifter riskerar att bli omoderna och inte fullt ut ändamålsenliga, vilket skapar osäkerhet i tillämpningen för både myndigheten och branschen.

Fartygsinspektörer får bristande stöd vid tillsyn och myndigheten får en otillräcklig förmåga att besvara frågor från branschen, vilket får konsekvensen att likvärdigheten i tillsynen försvagas och att branschens förtroende för myndigheten minskar.

För att omhänderta behovet behöver Transportstyrelsen utökad finansiering motsvarande sex årsarbetskrafter för handläggare plus omkostnader för resor.

### **Tillsyn**

Till skillnad från tillståndsprövnings- och registerhållningsverksamheten, där omfattningen styrs av inflödet av ärenden, ska Transportstyrelsen utöva tillsyn där riskerna bedöms vara störst och där störst effekt kan uppnås. Tillsyn har generellt prioriterats lägre eftersom effekterna ofta är successiva och uppstår över tid. Negativa konsekvenser, såsom försämrad trafiksäkerhet eller osund konkurrens, blir därför inte omedelbart synlig, utan utvecklas gradvis. Effektsambanden är inte alltid tydliga och regelefterlevnad kan uppnås med fler olika styrmedel utöver tillsyn.

Utebliven tillsyn kan på sikt leda till att konkurrensförutsättningarna för olika aktörer påverkas på ett icke likvärdigt sätt. Det innebär även att brister hos tillståndshavare inte identifieras eller åtgärdas, vilket kan medföra en försämrad säkerhetsnivå. Exempelvis kan bristande tillsyn i hamnar leda till att hot mot hamnar inte hanteras samt att brottslig verksamhet inte motverkas i tillräcklig omfattning.

Transportstyrelsen har under de senaste åren inom flera områden inte nått upp till den tillsynsomfattning som krävs enligt EU-krav eller internationella överenskommelser. Kraven har inte fullt ut uppfyllts inom hamnskydd, hamnstats- och värdstatskontroll samt tillsyn av drönaroperatörer och inspektioner av luftfartyg. Vidare har vägtrafikens emissionstester av fordon

och maskiner i verklig drift och hållbarhetsprovning inte genomförts i tillräcklig omfattning. Det finns även andra områden där tillsynen varit begränsad, exempelvis inom vägsäkerhet, tunnelsäkerhet, intelligenta transportsystem och alternativa drivmedel.

Sammantaget medför den begränsade tillsynen flera negativa konsekvenser för samhällsaktörer, och en fortsatt underfinansiering ökar risken för att dessa konsekvenser fördjupas och att ytterligare negativa effekter uppstår.

I det här avsnittet redovisas Transportstyrelsens förslag till utökad finansiering för de behov som bedömts vara mest angelägna inom tillsyn.

#### Certifiering av fartyg

Transportstyrelsens uppdrag vid nybyggnad, ombyggnad och inflaggning av fartyg är att säkerställa att fartyg som tas i bruk under svensk flagg uppfyller gällande säkerhets-, arbetsmiljö-, miljö- och tekniska krav. Myndigheten granskar och godkänner ritningar och konstruktionslösningar, följer upp byggprocessen genom kontroller och inspektioner och ser till att relevanta internationella och nationella regelverk efterlevs. Vid inflaggning gör Transportstyrelsen en bedömning om fartygets befintliga standard motsvarar svenska krav och att eventuella avvikelser åtgärdas innan certifikat kan utfärdas. I samband med regeringens reformer som exempelvis slopad stämpelskatt för nya fartyg och en förändrad tonnageskatt har en ökad inflaggning skett, vilket innebär ett ökat behov av effektiv och rättssäker handläggning och tillsyn. Målet är att fartyg under svensk flagg ska hålla en hög och likvärdig säkerhetsnivå och kunna verka tryggt på både nationella och internationella farvatten.

Om fartyg inte får sina certifikat i tid kan de inte tas i drift, vilket i värsta fall kan leda till att rederier förlorar intäkter och riskerar konkurs. När inflaggning uteblir påverkas också Sveriges försörjningsförmåga och ambitionsnivån om ett större svenskt register blir svår att uppnå. Bristande resurser ökar dessutom risken för oenhetliga bedömningar och minskad kvalitet i tillsynen, vilket i sin tur kan minska branschens vilja att flagga svenskt trots regeringens uttalade mål att fler fartyg ska segla under svensk flagg.

Bemanning inom området har under en längre tid inte varit tillräcklig och för att möta efterfrågan är myndigheten i behov av en utökad finansiering motsvarande fyra årsarbetskrafter för inspektörer plus omkostnader för resor.

#### Tillsyn av fartyg

Transportstyrelsen ansvarar för tillsyn av fartyg under svensk flagg i internationell trafik och för tillsyn av fartyg som trafikerar svenska vatten. För båda dessa ansvarsområden är syftet att säkerställa att fartyg uppfyller

krav på säkerhet, arbetsmiljö och miljöskydd enligt nationella och internationella regelverk.

Den löpande tillsynen av fartyg under svensk flagg i internationell trafik är i huvudsak delegerad till erkända organisationer, men Transportstyrelsens uppdrag är att följa upp och kvalitetssäkra organisationernas arbete. Transportstyrelsen uppfyller idag inte de tillsynskvoter som myndigheten enligt EU-direktiv är ålagda att genomföra.

Tillsynen av fartyg i svenska vatten är riskbaserad. Det innebär att insatser ska styras av fartygens och verksamheternas riskprofil, men den riskbaserade tillsynen är kraftigt eftersatt. Myndigheten genomför inspektioner och kontroller av fartygens konstruktion, utrustning, bemanning och drift samt följer upp att eventuella brister åtgärdas innan certifikat utfärdas eller förnyas. Tillsynen omfattar även granskning av rederiernas säkerhetsledningssystem för att se till att det finns fungerande rutiner för säker och ansvarsfull fartygsdrift.

Utan utökade medel kommer myndigheten inte nå de tillsynskvoter som EU-direktiven kräver eller kunna genomföra riskbaserad tillsyn i rätt omfattning.

Detta riskerar att leda till kritik, formella anmärkningar eller ett överträdelseärende från EU-kommissionen. Bristande tillsyn kan också innebära att fartyg under svensk flagg inte håller en likvärdig säkerhetsnivå, vilket i sin tur kan leda till fler brister vid hamnstatskontroller utomlands. Dessutom försämras Sveriges anseende som flaggstat, vilket kan minska rederiers vilja att flagga svenskt och motverka regeringens mål om ett växande svenskt register.

För fartyg i svenska vatten kan det innebära att potentiella brister och säkerhetsrisker ombord inte upptäcks eller åtgärdas i tid, vilket ökar risken för olyckor, tillbud och miljöincidenter i den nationella sjöfarten. Avsaknad av aktiv tillsyn leder också till ojämlika krav mellan olika fartyg och rederier, vilket påverkar rättssäkerheten och konkurrensneutraliteten i branschen. På sikt riskerar förtroendet för Transportstyrelsens förmåga att upprätthålla en säker och robust sjöfart att minska, både från branschen och från allmänheten.

För att omhänderta behovet behöver myndigheten en utökad finansiering med sju årsarbetskrafter för inspektörer för tillsyn av fartyg under svensk flagg i internationell trafik. Det behövs också fem årsarbetskrafter för inspektörer för tillsyn av fartyg som trafikerar svenska vatten. Behovet inkluderar även resekostnader.

#### Hållbarhetsprovning

Sverige har genom Transportstyrelsen en skyldighet att genomföra marknadskontroll av fordon enligt EU-förordning 2018/858. I ansvaret ingår att kontrollera att fordon registrerade i Sverige följer de avgaskrav som fordonet godkänts mot, och att utsläppen i verklig användning inte är för höga. Den nivå på kontroller, hållbarhetsprovning, som genomförs i dag uppfyller inte helt och fullt kraven för marknadskontroll enligt EU-förordningen.

Utan utökad finansiering avseende hållbarhetsprovningen kommer Transportstyrelsen fortsatt inte kunna genomföra den nivå på kontroller som Sverige är ålagda att göra och Transportstyrelsen fortsätter att endast uppfylla delar av förordningen. Det finns därmed en risk för att EU-kommissionen inleder ett formellt överträdelseförfarande mot Sverige.

För att Sverige ska uppfylla EU-förordningen fullt ut är myndigheten i behov av utökad finansiering motsvarande 25 miljoner kronor per år. Kostnaderna för att kontrollera fordonen genomförs av extern part via ramavtal och kostnaden baseras på att fordonen kontrolleras enligt kraven i gällande EU-förordning.

#### Tillsyn kör- och vilotider

Omfattningen av tillsyn över kör- och vilotider som Transportstyrelsen ska uppnå, anges i det så kallade kontrolldirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG). Vid krav på och införande av fler digitala färdskrivare, ökar även omfattningen av tillsyn över kör- och vilotider för Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen saknar resurser för att genomföra fler kontroller än vad som görs i dag vilket riskerar att Sverige som medlemsstat misslyckas med det mål om antal kontrollarbetsdagar som EU har bestämt. Detta kan leda till att ett överträdelseförfarande inleds mot Sverige.

Utan utökad finansiering behöver resurser omfördelas internt om myndigheten ska kunna genomföra tillsynen, vilket påverkar annan tillsyn och tillståndsgivning negativt i form av undanträngning.

För att hantera de tillkommande kraven på tillsyn uppgår myndighetens behov av utökad finansiering till sex årsarbetskrafter för utredare inom kör- och vilotillsynsverksamhet.

### Sammanfattande tabell över behov inom underfinansierad verksamhet

Tabell – sammanfattande tabell över behov inom underfinansierad verksamhet

| Underfinansierad verksamhet (mnkr)     | Finansiering                   | 2027        | 2028        | 2029        | 2030        | Permanent effekt |
|----------------------------------------|--------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------------|
| <b>Trafikslagsövergripande</b>         |                                | <b>17,0</b> | <b>19,4</b> | <b>15,3</b> | <b>15,3</b> | <b>15,3</b>      |
| Grundläggande förvaltning av it-system | fin. med avgifter              | 14,5        | 16,1        | 13,1        | 13,1        | 13,1             |
| Grundläggande förvaltning av it-system | fin. inte med avgifter         | 2,6         | 3,3         | 2,2         | 2,2         | 2,2              |
| <b>Sjöfart</b>                         |                                | <b>14,9</b> | <b>29,5</b> | <b>29,5</b> | <b>29,5</b> | <b>29,5</b>      |
| Regelgivning för fartyg                | fin. inte med avgifter         | 3,8         | 8,1         | 8,1         | 8,1         | 8,1              |
| Certifiering av fartyg                 | fin. med avgifter              | 2,6         | 5,2         | 5,2         | 5,2         | 5,2              |
| Tillsyn av fartyg                      | fin. med avgifter              | 5,1         | 9,8         | 9,8         | 9,8         | 9,8              |
| Tillsyn av fartyg                      | fin. inte med avgifter         | 3,4         | 6,4         | 6,4         | 6,4         | 6,4              |
| <b>Vägtrafik</b>                       |                                | <b>23,5</b> | <b>30,0</b> | <b>30,0</b> | <b>31,0</b> | <b>31,0</b>      |
| Hållbarhetsprovning                    | fin. med avgifter              | 18,5        | 25,0        | 25,0        | 25,0        | 25,0             |
| Tillsyn kör- och vilotider             | fin. med avgifter              | 5,0         | 5,0         | 5,0         | 6,0         | 6,0              |
| <b>Totalt anslagsbehov</b>             |                                | <b>55,4</b> | <b>78,9</b> | <b>74,8</b> | <b>75,8</b> | <b>75,8</b>      |
|                                        | - varav fin. inte med avgifter | 9,8         | 17,8        | 16,7        | 16,7        | 16,7             |
|                                        | - varav fin. med avgifter      | 45,7        | 61,1        | 58,1        | 59,1        | 59,1             |

### Anslagsförändringar/effekt på statsbudgeten

Tabell – föreslagna anslagsförändringar och dess effekt på statsbudgeten

| Underfinansierad verksamhet (mnkr)                  | Totalt 2027-2029 | 2027         | 2028        | 2029        | 2030         | Permanent effekt |
|-----------------------------------------------------|------------------|--------------|-------------|-------------|--------------|------------------|
| <b>Anslagsförändring</b>                            |                  |              |             |             |              |                  |
| 1:12 Transportstyrelsen ap.3 fin. med avgifter      | 164,8            | 45,7         | 61,1        | 58,1        | 59,1         | 59,1             |
| 1:12 Transportstyrelsen ap.4 fin. inte med avgifter | 44,2             | 9,8          | 17,8        | 16,7        | 16,7         | 16,7             |
| <i>Total anslagsförändring</i>                      | <b>209,1</b>     | <b>55,4</b>  | <b>78,9</b> | <b>74,8</b> | <b>75,8</b>  | <b>75,8</b>      |
| <b>Förändring statsbudgeten</b>                     |                  |              |             |             |              |                  |
| Förändring statsbudgeten utgiftssida                | -209,1           | -55,4        | -78,9       | -74,8       | -75,8        | -75,8            |
| Förändring statsbudgeten inkomstsida                | 164,8            | 0,0          | 81,0        | 83,8        | 59,1         | 59,1             |
| <i>Total förändring statsbudgeten</i>               | <b>-44,2</b>     | <b>-55,4</b> | <b>2,1</b>  | <b>9,0</b>  | <b>-16,7</b> | <b>-16,7</b>     |

Transportstyrelsen föreslår, för behoven inom underfinansierad verksamhet, att anslag 1:12 Transportstyrelsen höjs med 55,4 miljoner kronor år 2027, 78,9 miljoner kronor år 2028 och 74,8 miljoner kronor 2029.

### 3.3 Förslag till anslagsförändring utgiftsområde 22 – anslag 1:1 Civilt försvar ap.4

Transportstyrelsen föreslår inga förändringar för anslag 1:1 Civilt försvar jämfört med budgetpropositionen för 2026.

### 3.4 Förslag till anslagsförändring utgiftsområde 22 – anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm ap.5 och 1:14 Trängselskatt i Göteborg ap.6

Administrationn av det nationella systemet för trängselskatt och infrastrukturavgifter finansieras huvudsakligen via anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm ap.5 och 1:14 Trängselskatt i Göteborg ap.6. Fördelningen av kostnaderna baseras på beräknade passager och belastar trängselskatt Göteborg, trängselskatt Stockholm, Motalabron, Sundsvallsbron och Skurubron. Kostnaderna för broarna finansieras via avgifter som myndigheten disponerar.

I det föregående budgetunderlaget beskrev Transportstyrelsen ett behov av utökad finansiering inom trängselanslagen. De kostnader som prognostiserades att öka var främst relaterade till arbetet med en ny systemlösning för uppbörd och sidoordnad bokföring (USB). Prognosen visade även ökande kostnader för it-drift och att utvecklingen av ett nytt vägtrafikregister skulle påverka kostnaden inom trängselanslagen.

Sedan förra budgetunderlaget har planeringen för utvecklingen av USB reviderats, vilket har lett till kraftigt sänkta prognostiserade utvecklingskostnader. Den reviderade prognosen visar sammantaget att det planerade utvecklingsarbetet nu kan genomföras till en lägre kostnad. Transportstyrelsen har också genomfört en stor kostnadseffektivisering genom en driftsättning av en ny version av programvaran för bildgranskning, Automatic License Plate Recognition (ALPR). Den nya programvaran har minskat antalet manuella bildgranskningar med cirka 10 000 timmar, vilket påverkar kostnaden inom trängselanslagen i stor omfattning.

Behoven för it-drift och utvecklingen av ett nytt vägtrafikregister som beskrevs i förra budgetunderlaget avser inte specifika insatser mot trängselanslagen, utan generella åtgärder som sedan fördelas på alla anslagen. Eftersom Transportstyrelsen inte tilldelades någon anslagsutökning på förvaltningsanslagen, kan dessa åtgärder inte genomföras. Därför har myndigheten inte heller någon kostnadsökning för dessa områden inom trängselskatt.

De beslut som vidtogs för att hantera det ansträngda ekonomiska läget inom förvaltningsanslagen under 2024 har även påverkat utfallet inom trängselanslagen under 2025, dock i mindre omfattning.

Under planeringsperioden 2027–2029 prognostiseras kostnaderna inom trängselanslagen ändå att öka jämfört med utfallet 2025 och prognosen för 2026. Men ökningen prognostiseras nu inte i samma omfattning som redovisats i det föregående budgetunderlaget.

Transportstyrelsen föreslår för anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm ap.5 att anslaget sänks med 7,9 miljoner kronor 2027, sänks med 6,3 miljoner kronor 2028 och sänks med 0,1 miljoner kronor 2029 och för anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg ap.6 att anslaget sänks med 15,3 miljoner kronor 2027, sänks med 13,4 miljoner kronor 2028 och höjs med 7,3 miljoner kronor 2029.

### **3.5 Summering förslag till finansiering 2027–2029**

Transportstyrelsen föreslår att verksamheten finansieras enligt tabell 1 nedan. Utgångspunkten för 2027–2029 är de belopp som anges i

budgetpropositionen för 2026, med specificerade föreslagna anslagsförändringar. För 2026 anges de utgiftsprognoser som lämnats till regeringen den 2 februari 2026. Tabellen visar anslag och avgifter som disponeras enligt den indelning som ges i regleringsbrevet för 2026.

Transportstyrelsen har tidigare i dokumentet redogjort för behov av anslagsökning och konkreta förslag till ökade anslagsmedel. De sistnämnda finns som rader under respektive anslag i tabellen nedan. Vidare anges hur de föreslagna anslagsökningarna påverkar avgiftsintäkterna. Beloppen i tabellen anges i fasta priser i 2026 års prisnivå.

Tabell 1 – Finansieringsöversikt med ändringsförslag

| (tkr)                                                                                  | 2025<br>Utfall   | 2026<br>Prognos  | 2027<br>Beräkning | 2028<br>Beräkning | 2029<br>Beräkning |
|----------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| <b>Anslag</b>                                                                          |                  |                  |                   |                   |                   |
| <b>Utgiftsområde 22, anslag 1:1 Utveckling av statens infrastruktur</b>                |                  |                  |                   |                   |                   |
| ap.4 Civilt försvar - del till Transportstyrelsen                                      | 47 805           | 52 344           | 53 070            | 54 038            | 55 118            |
| <b>ap.4 Civilt försvar - del till Transportstyrelsen med ändringsförslag</b>           | <b>47 805</b>    | <b>52 344</b>    | <b>53 070</b>     | <b>54 038</b>     | <b>55 118</b>     |
| <b>Utgiftsområde 22, anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm</b>                         |                  |                  |                   |                   |                   |
| ap.5 Trängselskatt - del till Transportstyrelsen                                       | 58 694           | 77 900           | 89 300            | 90 400            | 85 000            |
| <i>Nationellt system för trängselskatt</i>                                             |                  |                  | -7 900            | -6 300            | -100              |
| <b>ap.5 Trängselskatt i Stockholm- del till Transportstyrelsen med ändringsförslag</b> | <b>58 694</b>    | <b>77 900</b>    | <b>81 400</b>     | <b>84 100</b>     | <b>84 900</b>     |
| <b>Utgiftsområde 22, anslag 1:12 Transportstyrelsen</b>                                |                  |                  |                   |                   |                   |
| ap.3 Verksamhet som finansieras med avgifter                                           | 1 706 325        | 1 821 000        | 1 789 047         | 1 787 682         | 1 787 682         |
| <i>Förnyelsebehov av it-miljö</i>                                                      |                  |                  | 92 360            | 117 584           | 130 998           |
| <i>Underfinansierad verksamhet</i>                                                     |                  |                  | 45 650            | 61 130            | 58 060            |
| <b>ap.3 Verksamhet som finansieras med avgifter med ändringsförslag</b>                | <b>1 706 325</b> | <b>1 821 000</b> | <b>1 927 057</b>  | <b>1 966 396</b>  | <b>1 976 740</b>  |
| ap.4 Verksamhet som inte finansieras med avgifter                                      | 855 467          | 915 000          | 909 964           | 911 321           | 911 321           |
| <i>Förnyelsebehov av it-miljö</i>                                                      |                  |                  | 2 900             | 3 541             | 3 900             |
| <i>Underfinansierad verksamhet</i>                                                     |                  |                  | 9 750             | 17 750            | 16 740            |
| <b>ap.4 Verksamhet som inte finansieras med avgifter med ändringsförslag</b>           | <b>855 467</b>   | <b>915 000</b>   | <b>922 614</b>    | <b>932 612</b>    | <b>931 961</b>    |
| <b>Utgiftsområde 22, anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg</b>                          |                  |                  |                   |                   |                   |
| ap.6 Trängselskatt - del till Transportstyrelsen                                       | 91 577           | 107 800          | 127 800           | 129 500           | 110 000           |
| <i>Nationellt system för trängselskatt</i>                                             |                  |                  | -15 300           | -13 400           | 7 300             |
| <b>ap.6 Trängselskatt i Göteborg - del till Transportstyrelsen med ändringsförslag</b> | <b>91 577</b>    | <b>107 800</b>   | <b>112 500</b>    | <b>116 100</b>    | <b>117 300</b>    |
| <b>Avgiftsintäkter som disponeras</b>                                                  |                  |                  |                   |                   |                   |
| Uppdragsverksamhet                                                                     | 135 442          | 133 000          | 120 000           | 119 000           | 125 000           |
| Offentligrättslig verksamhet                                                           | 53 030           | 148 000          | 151 000           | 152 000           | 152 000           |
| <b>Avgiftsintäkter som disponeras</b>                                                  | <b>188 472</b>   | <b>281 000</b>   | <b>271 000</b>    | <b>271 000</b>    | <b>277 000</b>    |
| <b>Summa anslag och avgiftsintäkter som disponeras</b>                                 |                  |                  |                   |                   |                   |
|                                                                                        | <b>2 948 340</b> | <b>3 255 044</b> | <b>3 367 641</b>  | <b>3 424 246</b>  | <b>3 443 019</b>  |
| <b>Avgiftsintäkter som redovisas mot inkomsttitel</b>                                  |                  |                  |                   |                   |                   |
| Avgifter med krav på full kostnadstäckning                                             | 1 782 622        | 1 802 000        | 1 759 000         | 1 759 000         | 1 759 000         |
| Vägtrafik                                                                              | 1 510 270        | 1 492 000        | 1 444 000         | 1 444 000         | 1 444 000         |
| <i>Förnyelsebehov av it-miljö</i>                                                      |                  |                  | 0                 | 155 028           | 181 632           |
| <i>Underfinansierad verksamhet</i>                                                     |                  |                  | 0                 | 64 197            | 66 448            |
| <i>Vägtrafik med ändringsförslag</i>                                                   | <i>1 510 270</i> | <i>1 492 000</i> | <i>1 444 000</i>  | <i>1 663 225</i>  | <i>1 692 079</i>  |
| Spårtrafik                                                                             | 71 705           | 79 000           | 77 000            | 77 000            | 77 000            |
| <i>Förnyelsebehov av it-miljö</i>                                                      |                  |                  | 0                 | 561               | 657               |
| <i>Underfinansierad verksamhet</i>                                                     |                  |                  | 0                 | 887               | 918               |
| <i>Spårtrafik med ändringsförslag</i>                                                  | <i>71 705</i>    | <i>79 000</i>    | <i>77 000</i>     | <i>78 448</i>     | <i>78 576</i>     |
| Sjöfart                                                                                | 39 040           | 46 000           | 51 000            | 51 000            | 51 000            |
| <i>Förnyelsebehov av it-miljö</i>                                                      |                  |                  | 0                 | 544               | 637               |
| <i>Underfinansierad verksamhet</i>                                                     |                  |                  | 0                 | 14 532            | 15 042            |
| <i>Sjöfart med ändringsförslag</i>                                                     | <i>39 040</i>    | <i>46 000</i>    | <i>51 000</i>     | <i>66 076</i>     | <i>66 679</i>     |
| Luftfart                                                                               | 161 606          | 185 000          | 187 000           | 187 000           | 187 000           |
| <i>Förnyelsebehov av it-miljö</i>                                                      |                  |                  | 0                 | 867               | 1 016             |
| <i>Underfinansierad verksamhet</i>                                                     |                  |                  | 0                 | 1 384             | 1 433             |
| <i>Luftfart med ändringsförslag</i>                                                    | <i>161 606</i>   | <i>185 000</i>   | <i>187 000</i>    | <i>189 251</i>    | <i>189 448</i>    |
| <b>Avgifter med krav på full kostnadstäckning med ändringsförslag</b>                  | <b>1 782 622</b> | <b>1 802 000</b> | <b>1 759 000</b>  | <b>1 997 000</b>  | <b>2 026 782</b>  |
| Avgifter utan krav på full kostnadstäckning                                            | 66 053           | 67 000           | 63 000            | 63 000            | 63 000            |
| Vägtrafik                                                                              | 0                | 0                | 0                 | 0                 | 0                 |
| Järnväg                                                                                | 367              | 0                | 0                 | 0                 | 0                 |
| Sjöfart                                                                                | 49 912           | 51 000           | 47 000            | 47 000            | 47 000            |
| Luftfart                                                                               | 15 775           | 16 000           | 16 000            | 16 000            | 16 000            |
| <b>Avgifter utan krav på full kostnadstäckning med ändringsförslag</b>                 | <b>66 053</b>    | <b>67 000</b>    | <b>63 000</b>     | <b>63 000</b>     | <b>63 000</b>     |

### 3.6 Information om förändringar som kan få stora ekonomiska konsekvenser för myndigheten

I detta avsnitt beskrivs förändringar som kan komma att få en stor ekonomisk påverkan för Transportstyrelsen men i nuläget är de osäkra i omfattning och tidpunkt för genomförande. Avsnittet är alltså avsett att delge information och inte som ett förslag till anslagsförändringar.

#### Järnvägs- och kollektivtrafikskydd

Efter tidigare utredning, som visade på att det finns ett behov av en ny lag om järnvägs- och kollektivtrafikskydd, väntas beslut under 2026 gällande förslag på en helt ny nationell lagstiftning. Den föreslagna lagen är inriktad på ett systematiskt och proaktivt skyddsarbete inom kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg eller med tunnelbana. Lagen ska säkerställa ett enhetligt och systematiskt arbete för att skydda kollektivtrafiken mot allvarliga olagliga handlingar. Transportstyrelsen föreslås få föreskriftsrätt och tillsynsansvar och det är troligt att detta område kommer att ge Transportstyrelsen nya uppdrag inom regelutveckling och tillsyn under planeringsperioden 2027–2029.

I dagsläget finns en kostnadsuppskattning som visar på cirka 5 miljoner kronor per år.

#### Postfinansieringsutredningen

Utredningen Posttjänst för hela slanten – Finansieringsmodeller för framtidens samhällsomfattande posttjänst (SOU 2023:4) publicerades i januari 2023. Utredningen hade i uppdrag att utreda möjliga finansieringsmodeller för den samhällsomfattande posttjänsten, som omfattar bland annat adresserade brev, paket, dagstidningar och tidskrifter. Syftet är att klargöra hur den samhällsomfattande posttjänsten ska finansieras när den inte längre kan vara helt självfinansierad.

I utredningen föreslås att ändra definitionen av brev och det är något som kommer att påverka Transportstyrelsen om förslaget genomförs. I dag skickas registreringsskyltar som brev men om förslaget genomförs ska dessa i stället skickas som paket. Detta skulle utifrån dagens kostnader för paket innebära en genomsnittlig merkostnad på cirka 16 miljoner kronor per år för utskick av registreringsskyltar.

#### Säkerhetsprövningar – nya regler

Den 10 december 2024 mottog regeringen ett betänkande med förslag på nya regler för säkerhetsprövningar (SOU 2024:88). Utredningen föreslår vissa ändringar i säkerhetsskyddslagens regler om säkerhetsprövning och vissa av dessa ändringar kommer att påverka Transportstyrelsen i mycket stor grad, om utredningens förslag införlivas i lagstiftningen. För Transportstyrelsens del rör det särskilt handläggning och beslut kopplat till säkerhetsprövningsärenden inom området luftfartsskydd. Transportstyrelsen

hanterar cirka 12 000 registerkontroller per år vilket motsvarar nästan 10 procent av alla kontroller som genomförs i Sverige. De föreslagna ändringarna skulle påverka Transportstyrelsen i mycket stor omfattning genom ökad handläggning och resultera i ett stort behov av tillskott av personal samt behov av utveckling av systemstöd för denna verksamhet.

Förslagen till förändring i säkerhetsprövningsprocessen bedöms enligt utredare bland annat öka rättssäkerheten inom området. Om Transportstyrelsen inte har förutsättningar att omhänderta nya krav påverkas möjligheten till regelefterlevnad, men i slutänden även efterfrågad ökad rättssäkerhet i säkerhetsprövningsprocessen.

Transportstyrelsen bedömer att sannolikheten är stor att de föreslagna ändringarna som ökar rättssäkerheten införs. Utredningen föreslår att ändringarna införs under sommaren 2026 men det finns osäkerheter om alla föreslagna ändringar kommer att införas och från när de kommer gälla.

Storleken på de utökade kostnaderna som kan komma att belasta Transportstyrelsen är fortsatt oklara och behöver utredas vidare under den fortsatta beredningen av utredningen (SOU 2024:88). Baserat på formuleringar i utredningen (SOU 2024:88) kan Transportstyrelsen påverkas i olika grad beroende på vilka uppgifter som kan hamna på myndigheten. Tidiga beräkningar visar på att kostnaderna kan hamna i ett brett intervall på 35–120 miljoner kronor beroende på hur förslagen slutligen beslutas.

Nya tillsynsuppgifter med anledning av CER-direktivet  
CER-direktivet (Critical Entities Resilience) är ett EU-direktiv från 2022 som syftar till att stärka den fysiska och operativa motståndskraften hos samhällsviktiga verksamheter. I och med CER-direktivet som förväntas träda i kraft kommer Transportstyrelsen med stor sannolikhet att få nya tillsynsuppgifter kopplat till flera aktörer inom alla trafikslag. Antalet verksamhetsutövare inom CER motsvarar de för NIS 2 (Network and Information Systems Directive 2 är ett uppdaterat EU-direktiv för cybersäkerhet som trädde i kraft i svensk lagstiftning den 15 januari 2026 genom en ny cybersäkerhetslag).

I dagsläget finns en kostnadsuppskattning som visar på cirka 5 miljoner kronor per år.

Avståndsbaserad skatt för tunga fordon

Direktivet (EU) 2022/362 om ändring av direktivet 1999/62/EG har medfört en tydligare styrning för tunga fordonens klimatpåverkan. Ett led i arbetet är att utveckla de tidsbaserade vägavgifter för tunga fordon och i stället övergå till avståndsbaserade avgifter. För Sverige innebär skiftet ett behov av

uppdatering av såväl lagstiftning och tekniska system som informationshantering i vägtrafikregistret.

Det är troligt att detta område kommer att ge Transportstyrelsen nya uppdrag inom registerhållning.

I dagsläget visar en kostnadsuppskattning på ökade kostnader på ett intervall mellan 7–15 miljoner kronor per år.

Nytt besiktningsdirektiv

Arbete pågår inom EU för att förändra besiktningsdirektivet och komplettera det med nya områden. Sverige kommer utifrån det behöva implementera ny lag, förordning och nya föreskrifter. Föreskrifter som berörs i första hand är TSFS 2017:54 (besiktning), TSFS 2017:55 (flygande inspektion) samt delar som handlar om registrering av fordonsuppgifter.

Eftersom förslaget till förändring ännu inte är färdigställt, är det svårt att veta vad det kommer innehålla och vilka konsekvenser det kommer innebära för myndigheten. Arbetet berör alla Transportstyrelsens huvuduppgifter, det vill säga regelgivning, registerhållning och tillsyn. Exempel på tillkommande uppgifter är troligen att registreringsbeviset ska digitaliseras och nytt kravområde för utsläppskontroll av elfordon.

Beroende på om förändringarna genomförs genom en uppdatering av direktivet eller om EU beslutar att göra det genom en förordning, kommer det att påverka implementeringstiden.

I dagsläget beräknas kostnaden till ett intervall på mellan 6–12 miljoner kronor per år.

EU-parkeringstillstånd för funktionshindrade

Ett beslut har fattats att införa ett gemensamt EU-parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning, som ska ersätta de nationella tillstånden och underlätta rörelsefrihet inom hela unionen.

Direktivet innebär att det nya EU-parkeringstillståndet enligt en gemensam modell gäller och erkänns i hela EU.

Det finns ännu oklarheter kring ansvaret för direktivet, men Transportstyrelsen kan komma att få ansvara för hantering av direktivet och i så fall behöva utveckla it-stöd för detta.

I dagsläget finns en kostnadsuppskattning som visar på mellan 3–5 miljoner kronor per år.

Digital identitetsplånbok

EU:s reviderade eIDAS-förordning innebär att en europeisk digital identitetsplånbok ska införas. Den ska möjliggöra säker e-legitimering över

gränserna och ge användare kontroll över vilka personuppgifter som delas, exempelvis utbildningsmeriter och körkort.

Transportstyrelsen har under våren och hösten 2025 analyserat vad förordningen innebär för myndigheten. Bedömningen är att stora delar av verksamheten påverkas, både som utfärdare och mottagare av attributsintyg. Med attribut avses egenskaper, kvaliteter, rättigheter eller tillstånd hos en fysisk eller juridisk person eller hos ett föremål. I vilken omfattning Transportstyrelsen påverkas är för närvarande osäkert i både omfattning och tidpunkt för genomförande.

I dagsläget finns en kostnadsuppskattning som visar på cirka 20 miljoner kronor per år.

Ersättningsskyldighet för rättegångskostnader i en förvaltningsrättslig process  
Utredningen om rättsliga biträden och rättegångskostnader har överlämnat sitt betänkande till regeringen, Rättssäkerhetens pris SOU 2025:111. Förslagen syftar till att förbättra kontrollen av statens kostnader för rättsliga biträden, upprätthålla förtroendet för offentliga försvarare och stärka enskildas möjligheter att ta tillvara sina rättigheter.

Det finns huvudsakligen ett förslag som kan komma att påverka Transportstyrelsen. Det förslaget innebär att Transportstyrelsen kan behöva ersätta motpartens rättegångskostnader i en förvaltningsrättslig process. Med hänsyn till, och med beaktande av att kostnadsansvaret förväntas aktualiseras i ett förhållandevis begränsat antal fall, föreslås det i utredningen att kostnaderna bör hanteras inom ramen för befintliga anslag. I nuläget är det inte utrett hur detta kan komma att påverka Transportstyrelsen ekonomiskt.

#### IT-säkerhet

När förmågor inom it-drift och it-säkerhet ska stärkas är myndighetssamverkan en av förutsättningarna. Det är därför Transportstyrelsen varit aktiv i programmet NITIS (nationella it-tjänster i samverkan), med fokus som potentiellt anslutande myndighet. NITIS-programmets syfte är att stärka myndigheters säkerhetsförmåga generellt och därför är det angeläget att programmet tilldelas finansiering för utveckling av gemensamma lösningar. NITIS-myndigheterna anser också att Sverige snarast behöver etablera lämpliga lösningar för lagring av samhällsviktig information utanför landets gränser för att informationen ska vara skyddad även för de flesta allvarliga händelser. För att dra nytta av den samlade förmåga som leverantörsmyndigheterna kommer att erbjuda, kommer det att krävas framtida anpassningar av Transportstyrelsens it-infrastruktur. Ju snabbare gemensamma tjänster finns på plats, desto bättre kan myndigheten planera för hur framtida investeringar av it-säkerheten ska

genomföras. Dock kan myndigheten idag inte invänta NITIS tjänster utan löpande investeringar måste ske för att stärka it-säkerheten.

## 4 Avgiftsbelagd verksamhet

I detta avsnitt redogörs för Transportstyrelsens avgiftsbelagda verksamhet. Tabellernas indelning följer den struktur som finns i budgetpropositionen 2026 och Transportstyrelsens regleringsbrev för 2026. Vidare redogörs för ackumulerade över- och underskott samt förslag till hantering av dessa.

### 4.1 Ackumulerade över- och underuttag

Nedan beskrivs, i enlighet med 25 a och 25 b §§ avgiftsförordningen (1992:191), över- och underuttag inom den avgiftsbelagda verksamheten samt förslag till hantering av dessa.

#### 4.1.1 Avgifter som disponeras

Avgifter som disponeras består av uppdragsverksamhet och offentligrättsliga avgifter. Baserat på den indelningen som ges i myndighetens regleringsbrev, delas verksamheten upp i offentligrättslig verksamhet och uppdragsverksamhet.

Inom uppdragsverksamheten finns ett ackumulerat överskott som till och med 2025 uppgår till cirka 3 miljoner kronor (se tabell 8), vilket är cirka 2 procent av omsättningen. Med omsättning avses de totala avgiftsintäkterna i dessa avgiftsbelagda verksamheter. Definitionen är i enlighet med ESV:s allmänna råd till 25 a § avgiftsförordningen (1992:191).

Uppdragsverksamheten består i sin tur av informationsuttag och övriga uppdrag.

Inom informationsuttag blev resultatet 2025 högre, och därmed bättre, än budgeterat. Att resultatet blev bättre än planerat beror på de högre intäkter som kom av bland annat ökade volymer, och intäkter kopplade till överenskommelse om förlikning med informationsförmedlare. Kostnaderna var även lägre än budgeten, vilket främst hänförs till lägre it-kostnader. Att utfallet var bättre än budgeten bidrog till att det ackumulerade underskottet vid ingången av 2025 till stor del återhämtades. Det förbättrade resultatet är främst en följd av avgiftshöjningar inför 2025 i kombination med lägre kostnader än budgeterat.

Inom övriga uppdrag har myndigheten ackumulerat ett betydande överskott under flera år, vilket i huvudsak härrör från sms-tjänsten. För att återställa överskottet har Transportstyrelsen avropat en gratistjänst som 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.

Transportstyrelsen disponerar också intäkter av transfereringskaraktär som inte ingår i regleringsbrevets avgiftsbudget. De stora delarna är GAS (gemensamma avgiftsutjämnningssystemet för passagerare och deras bagage) och systemet med undervägsavgifter. Detta område har ett ackumulerat underskott som är hänförligt till GAS. En utförligare beskrivning finns i avsnitt 4.2.2.

Från och med 2026 disponerar Transportstyrelsen även intäkter för verksamheten för typgodkännande. Verksamheten har ingen ackumulerad balans vid ingången av 2026.

#### 4.1.2 Över- och underuttag inom avgifter som inte disponeras

För avgifter som inte disponeras har huvuddelen ett ekonomiskt mål om full kostnadstäckning. Men för vissa områden har myndigheten möjlighet att sätta avgifter på en lägre nivå.

För den verksamhet som har krav på full kostnadstäckning finns totalt sett ett ackumulerat underuttag som till och med 2025 uppgår till -97 miljoner kronor (se tabell 9a), vilket motsvarar 5 procent av avgiftsintäkterna för året. Resultatet för 2025 uppgick till 142 miljoner kronor och det ackumulerade underskottet har därmed minskat med motsvarande. Vägtrafik, spårtrafik och luftfart visade alla ett positivt resultat för 2025, medan sjöfart visade ett negativt resultat.

Inom järnvägsområdet uppgår det ackumulerade underuttaget av avgifter till och med 2025 till 5,8 miljoner kronor (8 procent), inom vägtrafik till 54,7 miljoner kronor (4 procent), inom luftfart till 32,9 miljoner kronor (20 procent) och inom sjöfart till 3,6 miljoner kronor (9 procent).

Myndigheten fick under 2021, efter framställan, beslut av regeringen om förlängd tid för att balansera avgiftsuttaget senast till 2028 inom trafikslagen luftfart, sjöfart och vägtrafik. För att nå balans till 2028 utarbetade Transportstyrelsen en inriktning som innebär att avgifterna skulle höjas i tre steg under perioden 2023–2025, i syfte att inte belasta branschen med en allt för stor direkt avgiftshöjning. För 2025 innebär inriktningen att Transportstyrelsen ska uppnå en avgiftsnivå som innebär att avgifterna balanseras till 2028.

Enligt nuvarande avgiftsberäkningar är myndighetens bedömning att målet om balans till 2028 kommer uppnås, även för spårtrafik. Detta visar på att inriktningen för åren 2023–2025 uppnått önskat resultat, det vill säga att avgifterna i väsentlighet bedöms vara på en sådan nivå att balans uppnås till och med 2028. Beslutet i Transportstyrelsens regleringsbrev för 2024, om

att myndigheten fick stryka 88,6 miljoner kronor av ackumulerat underskott, har utöver avgiftshöjningar bidragit till att balans beräknas uppnås till 2028 inom alla trafikslag. Från och med avgiftsberäkningen för 2026, sammanfaller målet om balans till och med 2028 med ordinarie styrning som säger att avgifterna ska balanseras på tre års sikt.

För 2025 visade alla trafikslag förutom sjötrafik ett bättre resultat än planerat. Utfallet för 2025 beaktades till viss del inför beslut om nya avgifter som trädde i kraft från 2026. Nuvarande avgiftsnivåer ska i största mån motsvara en nivå där avgifterna är i balans till 2028. Men vissa ytterligare justeringar av avgifterna kan bli nödvändiga fram till 2028 och kan avse både höjningar och sänkningar.

### **Järnväg**

Järnvägsområdet har under de senaste åren haft ackumulerade överskott som 2024 vändes till ackumulerat underskott, främst till följd av ökade kostnader. För att uppnå full kostnadstäckning och balansera det ackumulerade underskottet, genomfördes betydande avgiftshöjningar till 2025. Avgifterna höjdes även till 2026, men i en lägre omfattning. Till följd av främst lägre kostnader under 2025, återhämtades en större del av den negativa balansen än vad som hade beräknats. Myndigheten räknar med att uppnå balans till 2028 för järnvägsområdet, men ytterligare avgiftsjusteringar kommer troligtvis bli aktuella.

### **Luftfart**

Inom luftfartsområdet blev resultatet för 2025 cirka 16 miljoner kronor bättre än planerat och nästan hälften av det ackumulerade underskottet återhämtades. Avgiftsjusteringar är genomförda till 2026 och enligt nuvarande beräkningar uppnås balans under 2026. Vissa avgiftsjusteringar är beräknade för kommande år för att avgifterna ska vara balanserade till 2028.

Inom luftfartsområdet hänförs en stor del av det ackumulerade underskottet till drömarområdet. Inför 2025 höjdes fler avgifter för att uppnå balans till 2028. Transportstyrelsen förväntar sig högre volymer under 2026. Ökad volym förväntas främst på grund av förnyelse av kompetensbevis, vilket gör att en större del av underskottet vad gäller drönare förväntas återhämtas under åren 2026–2028.

### **Sjöfart**

Inom sjöfarten blev resultatet för 2025 något sämre än planerat, och den ackumulerade negativa balansen återhämtades inte som planerat. Detta berodde på högre kostnader på grund av att utökning skett under året för sjöfarts- och hamnskydd. Intäkterna blev dock större än planerat på grund av högre efterfrågan inom personliga behörigheter. Utgående balans för 2025 visar därmed fortsatt ett ackumulerat underskott på 3,6 miljoner

kronor. Vissa avgiftsjusteringar är beslutade för 2026 och området bedöms i väsentlighet vara i balans till 2028.

#### **Vägtrafik**

Inom vägtrafik har ett större underuttag skett de senaste åren. Resultatet för 2025 uppgick till 115 miljoner kronor och innebär att cirka två tredjedelar av underuttaget återhämtats. Transportstyrelsen arbetar för att vara i balans senast till 2028 och flera avgifter har höjts till 2026. Noterbart är att inom vägtrafikområdet utgör två enskilda avgifter – vägtrafikregisteravgiften (VTR-avgiften) och avgiften för utfärdande av körkort – närmare 80 procent av det totala avgiftsuttaget. Det är därför nödvändigt att analysera utfall för dessa två avgifter separat.

Inom VTR-avgiften återhämtades nästan hela det ackumulerade underskottet i och med 2025 års positiva resultat på 48 miljoner kronor, som också var 14 miljoner kronor bättre än planerat. Det positiva resultatet beror främst på lägre it-kostnader för bemanning och att avgiften höjdes till 2025. Avgiften höjdes även till 2026 för att återhämta resterande del av underskottet.

För utfärdande av körkort blev resultatet för 2025 positivt, men något sämre än planerat. Utfallet för både kostnader och intäkter är lägre än budgeterat och det sämre resultatet beror främst på att volymerna blev lägre än budgeterat (cirka 6 procent). De lägre kostnaderna hänförs till lägre kostnader för it-lösningar och OH-kostnader. Balans var beräknad att uppnås till 2026. Men med tanke på förutsättningarna för det kommande året med ökade kostnader för bland annat porto och utvecklingen för fjärde körkortsdirektivet, kommer resultatet att påverkas. I vilken omfattning detta kommer påverka avgiften är svårt att bedöma.

Från och med 2026 har verksamheten för typgodkännande flyttats till avgifter som disponeras. Den ackumulerade positiva balansen som visades inom verksamheten vid utgången av 2025 ligger dock kvar inom den totala balansen för vägtrafikområdet inom avgifter som inte disponeras. Den balansen påverkar därmed den totala ackumulerade utgående balansen för 2027. Enligt myndighetens regleringsbrev för 2025 får det ackumulerade resultatet inom verksamheten för typgodkännande till och med 2025 inte beaktas vid fastställande av avgifter för 2026 och framåt.

Totalt inom vägtrafikområdet finns ett ackumulerat resultat som vid utgången av 2026 beräknas uppgå till -8 miljoner kronor, vilket enbart motsvarar cirka 1 procent av avgiftsintäkterna för området. Det ackumulerade underskottet beräknas då som balanserat.

## 4.2 Tabeller till budgetpropositionen för avgiftsfinansierad verksamhet

Nedan redovisas tabeller enligt den indelning som anges i budgetpropositionen för 2026. I anslutning till de ordinarie tabellerna anges också tabeller för hur uppgifterna påverkas av de förslag till anslagsökning som lämnats i avsnitt 3.

### 4.2.1 Offentligrättslig verksamhet

I enlighet med de finansieringsprinciper som gäller för Transportstyrelsens verksamhet tar myndigheten ut avgifter för att täcka kostnader för tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning. Intäkterna från dessa verksamheter redovisas mot inkomstitel (inkomstitel är en post på inkomstsidan i statens budget där myndigheten redovisar sådana statliga inkomster som den inte själv får disponera).

I tabell 2a redovisas den offentligrättsliga verksamheten där intäkterna inte får disponeras. Intäkterna redovisas i stället mot inkomstitel på statens budget men med krav på full kostnadstäckning. I tabellen ingår därmed inte avgiftsbelagd verksamhet med obestämt ekonomiskt mål, det vill säga verksamhet utan krav på full kostnadstäckning.

Tabell 2a – Offentligrättslig verksamhet – Intäkter som inte får disponeras (krav på full kostnadstäckning)

| (tkr)                                            | Ack resultat<br>t.o.m år<br>2025 | Resultat år<br>2026 | Verksam-<br>hetens<br>intäkter år<br>2027 | Kostnader<br>som ska<br>täckas år<br>2027 | Resultat år<br>2027 | Ack. resultat<br>utgående år<br>2027 |
|--------------------------------------------------|----------------------------------|---------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|---------------------|--------------------------------------|
| <b>Verksamhet där intäkterna inte disponeras</b> |                                  |                     |                                           |                                           |                     |                                      |
| Offentligrättslig verksamhet                     | -96 947                          | 80 000              | 1 758 000                                 | 1 727 000                                 | 31 000              | 14 053                               |

Ackumulerade underskott finns vid utgången av 2025 inom alla trafikslag.

Inom vägtrafikområdet visades vid utgången av 2025 ett ackumulerat underskott på 54,6 miljoner kronor. Det negativa resultatet inom trafikslaget är främst hänförligt till utfärdande och förnyelse av körkort, registreringsskyltar samt tillstånd för yrkesmässig trafik. VTR-avgiften höjdes 2025, vilket bidrog till återhämtning av det stora ackumulerade underskott som förekom vid ingång till 2025. Ytterligare avgiftshöjning är beslutad för 2026. Avgiftshöjningar kommer vara nödvändiga inom flera områden inom vägtrafik för att uppnå balans till 2028. I och med de planerade avgiftshöjningarna bedömer Transportstyrelsen att balans kan uppnås till 2028. Från och med 2026 har beslut fattats om att verksamheten för typgodkännande ska flyttas från att ligga inom avgifter som inte disponeras av myndigheten till att ingå i avgifter som disponeras av myndigheten.

Inom sjöfartsområdet visades ett underskott på 3,6 miljoner kronor vid utgången av 2025. Resultatet blev sämre än planerat på grund av högre kostnader till följd av utökning inom sjöfarts- och hamnskydd. Vissa avgiftsjusteringar är beslutade för 2026 och Transportstyrelsen arbetar mot målet att uppnå ekonomisk balans senast 2028. Avvikelse 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.

Inom luftfartsområdet blev resultatet 2025 något bättre än planerat och en större del av det ackumulerade underskottet återhämtades. Det högre resultatet gentemot budget beror på markant lägre kostnader än vad som budgeterats för. De lägre kostnaderna beror på eftersläpning i rekryteringar samt att it-kostnader, konsultkostnader och kostnader för resor blev lägre än budgeterat. Intäkterna var i stort sett i nivå med budgeten. Myndigheten arbetar med att vara i balans senast till 2028, och årets högre positiva resultat bidrar till att en större återhämtning av underskottet skett under 2025. Ackumulerat underskott beräknas för trafikslaget balanseras senast till 2028.

Inom järnvägsområdet visades vid utgången av 2025 ett ackumulerat underskott. Resultatet för 2025 var positivt och något högre än budgeterat resultat. Transportstyrelsen 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.

I tabell 2b framgår hur förslagen till ökade anslagsramar påverkar den offentligrättsliga verksamheten. Vid beslut om anslagsökning behöver därför uppgifterna i tabell 2a kompletteras med uppgifter ur tabell 2b.

Tabell 2b – Offentligrättslig verksamhet – Intäkter som inte får disponeras (krav på full kostnadstäckning) – förslag till ökade anslagsmedel

| (tkr)                       | Verksamhetens intäkter år 2027 | Kostnader som ska täckas år 2027 | Resultat år 2027 | Ack. resultat utgående år 2027 |
|-----------------------------|--------------------------------|----------------------------------|------------------|--------------------------------|
| Budget 2027                 | 0                              | 138 010                          | -138 010         | -138 010                       |
| Förnyelsebehov av it-miljö  | 0                              | 92 360                           | -92 360          | -92 360                        |
| Underfinansierad verksamhet | 0                              | 45 650                           | -45 650          | -45 650                        |

De förslag som avser ökning av kostnader inom anslagsposten för verksamhet som finansieras med avgifter, motsvaras över tid av lika stora avgiftsintäkter som redovisas mot inkomstitel. Detta eftersom verksamheten har krav på full kostnadstäckning. De ökade avgiftsintäkterna infaller inte alltid samma år som de ökade kostnaderna, eftersom avgiftsnivåerna för nästa år beslutas under hösten 2026. Transportstyrelsen har utgått från att förslagen inte innebär ökade intäkter under 2027, utan under kommande år.

I tabell 3 anges den del av intäkterna från avgifter som disponeras för särskilda ändamål som finansierar verksamhet inom Transportstyrelsen. Därutöver disponerar myndigheten intäkter som är av transfereringskaraktär, vilka redovisas i tabell 5.

Tabell 3 – Offentligrättslig verksamhet – Intäkter som disponeras

| (tkr)                                       | Ack resultat<br>t.o.m år<br>2025 | Resultat år<br>2026 | Verksam-<br>hetens<br>intäkter år<br>2027 | Kostnader<br>som ska<br>täckas år<br>2027 | Resultat år<br>2027 | Ack. resultat<br>utgående år<br>2027 |
|---------------------------------------------|----------------------------------|---------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|---------------------|--------------------------------------|
| <b>Verksamhet där intäkterna disponeras</b> |                                  |                     |                                           |                                           |                     |                                      |
| Offentligrättslig verksamhet                | 0                                | -2 000              | 222 000                                   | 220 000                                   | 2 000               | 0                                    |
| varav Tillsyn flygtrafikjäms                | 0                                | 0                   | 31 000                                    | 31 000                                    | 0                   | 0                                    |
| varav Adm. felparkering                     | 0                                | 0                   | 38 000                                    | 38 000                                    | 0                   | 0                                    |
| varav Adm. infrastrukturavgifter Motala     | 0                                | 0                   | 5 000                                     | 5 000                                     | 0                   | 0                                    |
| varav Adm infrastrukturavgifter Sundsvall   | 0                                | 0                   | 7 000                                     | 7 000                                     | 0                   | 0                                    |
| varav Adm infrastrukturavgifter Skuru       | 0                                | 0                   | 15 000                                    | 15 000                                    | 0                   | 0                                    |
| varav Adm. GAS                              | 0                                | 0                   | 38 000                                    | 38 000                                    | 0                   | 0                                    |
| varav typgodkännande fordon inom vägtrafik  | 0                                | -2 000              | 88 000                                    | 86 000                                    | 2 000               | 0                                    |

Transportstyrelsen disponerar bland annat intäkter från felparkeringsavgifter som tas ut för kommunernas räkning. Av de inbetalda felparkeringsavgifterna behåller staten en fastställd del för att täcka myndigheternas kostnader. Transportstyrelsen disponerar den del av statens intäkter som behövs för att täcka myndighetens utgifter för administrationen, medan resterande del redovisas mot inkomsttitel.

Från och med 2026 disponerar Transportstyrelsen även intäkter för verksamheten för typgodkännande.

Av tabell 4a framgår hur de budgeterade kostnaderna 2027 i den offentligrättsliga verksamheten fördelas mellan de fyra trafikslagen och myndighetens verksamhetsområden. Regelgivning finansieras i sin helhet med skattemedel och är inte offentligrättslig verksamhet.

Tabell 4a – Offentligrättslig verksamhet 2027 – fördelning av budgeterade kostnader på verksamhetsområden och trafikslag

| (tkr)              | Vägtrafik        | Järnväg       | Sjöfart       | Luftfart       | Summa            |
|--------------------|------------------|---------------|---------------|----------------|------------------|
| Tillståndsprovning | 483 000          | 25 000        | 20 000        | 83 000         | 611 000          |
| Tillsyn            | 183 000          | 49 000        | 62 000        | 189 000        | 483 000          |
| Regelgivning       | 0                | 0             | 0             | 0              | 0                |
| Registerhållning   | 914 000          | 1 000         | 13 000        | 10 000         | 938 000          |
| <b>Summa</b>       | <b>1 580 000</b> | <b>75 000</b> | <b>95 000</b> | <b>282 000</b> | <b>2 032 000</b> |

I tabell 4b framgår hur förslagen till utökade anslagsramar fördelar sig på verksamhetsområden och trafikslag. Vid beslut om utökning behöver därför uppgifterna i tabell 4a kompletteras med uppgifter ur tabell 4b.

Tabell 4b – Offentlighetsrättslig verksamhet 2027 – fördelning av budgeterade kostnader på verksamhetsområden och trafikslag – förslag till ökade anslagsmedel

| (tkr)                       | Vägtrafik      | Spårtrafik | Sjöfart      | Luftfart     | Summa          |
|-----------------------------|----------------|------------|--------------|--------------|----------------|
| Tillståndsprövning          | 36 850         | 220        | 350          | 710          | 38 130         |
| Förnyelsebehov av it-miljö  | 35 170         | 90         | 140          | 280          | 35 680         |
| Underfinansierad verksamhet | 1 680          | 130        | 210          | 430          | 2 450          |
| Tillsyn                     | 24 640         | 600        | 8 080        | 380          | 33 700         |
| Förnyelsebehov av it-miljö  | 450            | 240        | 150          | 150          | 990            |
| Underfinansierad verksamhet | 24 190         | 360        | 7 930        | 230          | 32 710         |
| Registerhållning            | 65 890         | 10         | 80           | 200          | 66 180         |
| Förnyelsebehov av it-miljö  | 55 580         | 0          | 30           | 80           | 55 690         |
| Underfinansierad verksamhet | 10 310         | 10         | 50           | 120          | 10 490         |
| <b>Summa</b>                | <b>127 380</b> | <b>830</b> | <b>8 510</b> | <b>1 290</b> | <b>138 010</b> |

#### 4.2.2 Avgiftsfinansierade transfereringar

I tabell 5 redovisas Transportstyrelsens kostnader, intäkter och resultat för verksamhet av transfereringskaraktär.

Tabell 5 – Avgiftsfinansierade transfereringar

| (tkr)                                      | Ack resultat<br>t.o.m år<br>2025 | Resultat år<br>2026 | Verksam-<br>hetens<br>intäkter år<br>2027 | Kostnader<br>som ska<br>täckas år<br>2027 | Resultat år<br>2027 | Ack. resultat<br>utgående år<br>2027 |
|--------------------------------------------|----------------------------------|---------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|---------------------|--------------------------------------|
| <b>Avgiftsfinansierade transfereringar</b> | <b>-1 316 637</b>                | <b>-438 000</b>     | <b>1 672 000</b>                          | <b>1 630 000</b>                          | <b>42 000</b>       | <b>-1 712 637</b>                    |
| varav Infrastrukturavgifter Motala         | 0                                | 0                   | 20 000                                    | 20 000                                    | 0                   | 0                                    |
| varav Infrastrukturavgifter Sundsvall      | 0                                | 0                   | 52 000                                    | 52 000                                    | 0                   | 0                                    |
| varav Infrastrukturavgifter Skurubron      | 0                                | 0                   | 63 000                                    | 63 000                                    | 0                   | 0                                    |
| varav Försäljning personliga skyltar       | 0                                | 0                   | 17 000                                    | 17 000                                    | 0                   | 0                                    |
| varav GAS                                  | -1 316 637                       | -438 000            | 1 216 000                                 | 1 174 000                                 | 42 000              | -1 712 637                           |
| varav CNS                                  | 0                                | 0                   | 122 000                                   | 122 000                                   | 0                   | 0                                    |
| varav Medlemsavgift Eurocontrol            | 0                                | 0                   | 182 000                                   | 182 000                                   | 0                   | 0                                    |

Inom vägtrafik disponerar Transportstyrelsen intäkter av transfereringskaraktär i form av infrastrukturavgifter som tas ut på vägbroarna över Motalaviken, Sundsvallsfjärden och Skurusundet. I tabell 5 ingår den del av intäkterna som förs till Trafikverket. Uppgifterna om intäkter bygger på underlag från Trafikverket.

Transportstyrelsen tar också ut avgifter för personliga skyltar för Trafikverkets räkning. Intäkterna förs kvartalsvis över till Trafikverket, efter avdrag av den del som tas ut för att täcka Transportstyrelsens kostnader för handläggningen. I tabell 5 ingår den del som förs över till Trafikverket.

Inom luftfartsområdet disponerar Transportstyrelsen intäkter av transfereringskaraktär från två avgifter, GAS-avgiften och undervägsavgiften. Det gemensamma avgiftsutjämnningssystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS) gör att avgiften som flygoperatörerna betalar för säkerhetskontrollen är samma för alla passagerare, oavsett från vilken flygplats en avresa sker. Undervägsavgiften tas ut av den mellanstatliga organisationen Eurocontrol för flygplan som flyger i luftrum där Sverige bedriver flygtrafiktjänst. I tabell 5 ingår den del som avser medlemsavgift till Eurocontrol och den del som avser ersättning till flygplatser för deras kostnader för kommunikation, navigation och övervakning (CNS).

Hela det ackumulerade underskottet till och med 2025 i tabell 5 avser GAS. Underskotten uppkom främst till följd av minskade intäkter inom GAS-systemet under pandemin, när flygresandet minskade kraftigt. I och med att avgiften varit oförändrad under de senaste åren har det ackumulerade underskottet fortsatt att öka eftersom kostnaderna inte minskat i motsvarande omfattning. Även prognosen för 2026 visar ett negativt resultat, eftersom kostnaderna beräknas ligga kvar på ungefär samma nivå som 2025, samtidigt som avgiftsnivån är oförändrad.

Underskottet ska från och med 2024 fördelas över tidsperioden som återstår till utgången av 2033. Syftet är att hålla avgiften på en så låg nivå som möjligt under de tre första åren och därefter på en jämn nivå. Detta i enlighet med 9 § förordning (2004:1101) om luftfartsskydd. Därmed har ingen avgiftshöjning skett för GAS-systemet under senaste åren.

Under 2024 tilldelades myndigheten kapitaltillskott på 1 035 miljoner kronor i syfte att minska det ackumulerade underskottet inom GAS. 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 från och med mars 2027 höja avgiften från 46 kronor till 77 kronor och bibehålla avgiftsnivån till och med våren 2031. Därefter finns en plan att ytterligare höja avgiften för att hela underskottet ska vara återhämtat till 2033, men omfattningen på höjningen beror på framtida trafikprognoser.

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

Tabell 6 innehåller uppgifter om intäkter som Transportstyrelsen redovisar mot inkomstitel för områden som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen.

Tabell 6 – Intäkter som redovisas mot inkomsttitel för områden som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen

| (tkr)                                                         | Verksamhetens intäkter år 2025 | Verksamhetens intäkter år 2026 | Verksamhetens intäkter år 2027 |
|---------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| Redovisning mot inkomsttitel utan motsvarande verksamhet      | 214 744                        | 191 000                        | 191 000                        |
| varav Överskott undervägsavgifter                             | 23 957                         | 0                              | 0                              |
| varav Felparkeringsavgifter                                   | 49 572                         | 50 000                         | 50 000                         |
| varav Rest- och dröjsmålsavgifter                             | 62 830                         | 63 000                         | 63 000                         |
| varav Överlastavgifter                                        | 50 367                         | 50 000                         | 50 000                         |
| varav Sanktionsavgift vid överträdelser av kör- och vilotider | 20 427                         | 20 000                         | 20 000                         |
| varav Sanktionsavgift vid överträdelser av regler om cabotage | -76                            | 0                              | 0                              |
| varav Sanktionsavgift informationssäkerhet                    | 4 720                          | 5 000                          | 5 000                          |
| varav Övriga Sanktionsavgifter                                | 241                            | 0                              | 0                              |
| varav Redovisning placerade medel                             | 2 706                          | 3 000                          | 3 000                          |

I tabellen ingår intäkter inom luftfartsområde och avser överskott från avgiftssystemet för undervägsavgifter. I övrigt innehåller tabellen uppgifter om intäkter inom framförallt vägtrafikområdet, bland annat den del av debiterade felparkeringsavgifter som tillfaller staten. Vidare ingår restavgifter och dröjsmålsavgifter för vägtrafikskatt och vägavgift, överlastavgifter samt sanktionsavgifter som tas ut vid överträdelser. Bedömningen av intäkterna 2026 och 2027 baseras på utfallet 2025. För vissa av områdena utfärdar Transportstyrelsen sanktionsavgifter utifrån polisens tillsynsverksamhet, och de är därför svåra för myndigheten att prognostisera.

#### 4.2.4 Uppdragsverksamhet

I tabell 7 redovisas Transportstyrelsens kostnader, intäkter och resultat för myndighetens uppdragsverksamhet.

Tabell 7 – Uppdragsverksamhet

| (tkr)                   | Ack resultat t.o.m år 2025 | Resultat år 2026 | Verksamhetens intäkter år 2027 | Kostnader som ska täckas år 2027 | Resultat år 2027 | Ack. resultat utgående år 2027 |
|-------------------------|----------------------------|------------------|--------------------------------|----------------------------------|------------------|--------------------------------|
| Uppdragsverksamhet      | 3 013                      | 14 000           | 120 000                        | 120 000                          | 0                | 17 013                         |
| varav Informationsuttag | -4 701                     | 17 000           | 110 000                        | 111 000                          | -1 000           | 11 299                         |
| varav Övriga uppdrag    | 7 714                      | -3 000           | 10 000                         | 9 000                            | 1 000            | 5 714                          |

Den uppdragsverksamhet som Transportstyrelsen bedriver hör i huvudsak till vägtrafikområdet och omfattar bland annat informationsuttag ur vägtrafikregistret.

Resultatet 2025 för hela uppdragsverksamheten är högre än budgeterat och beror på lägre it-kostnader än planerat. Lägre kostnader i kombination med höjda avgifter för 2025 gjorde att underskottet som fanns vid ingången av 2025 har kunnat återhämtats.

Inom området informationsuttag visades för 2025 ett högre resultat än planerat och det beror bland annat på högre intäkter till följd av ökade volymer inom direktåtkomst i vägtrafikregistret, samt lägre it-kostnader. Att resultatet är bättre än planera gör att det ackumulerade underskott som fanns vid ingången av 2025 nu nästan är återhämtat. Att det blev ett högre positivt resultat än budgeterat, minskar det negativa ackumulerade resultatet. Resultatet är en följd av att avgifterna höjdes för 2025 och lägre kostnader än vad som budgeterades. Det ackumulerade underskottet är beräknat att återhämtas till 2026.

Inom övrig uppdragsverksamhet fanns vid utgången av 2024 ett överskott uppgående till 7,7 miljoner kronor som i stort sett helt hänförs till sms-tjänsten ”Vem äger fordonet?”. I syfte att balansera överskottet gjordes tjänsten avgiftsfri under 2023. Transportstyrelsen räknar med att balansera det ackumulerade resultatet under 2026 och avgiften är planerad att återinföras från och med augusti 2026.

### 4.3 Tabeller till regleringsbrev för avgiftsbelagd verksamhet

Tabellerna följer indelningen i regleringsbrevet för budgetåret 2026 för Transportstyrelsen och anges i löpande priser. Transportstyrelsen ser årligen över avgiftsnivåer för att balans ska uppnås.

Eftersom avgifterna för 2027 inte är färdigberäknade och inte heller beslutade finns det en stor osäkerhet i tabellerna.

#### 4.3.1 Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna disponeras

I tabell 8 redovisas den del av den avgiftsbelagda verksamheten där avgiftsintäkterna får disponeras av Transportstyrelsen.

Tabell 8 – Beräknad budget för avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna disponeras

| (tkr)                                             | +/- t.o.m<br>2025 | +/-<br>2026   | Intäkter<br>2027 | Kostnader<br>2027 | +/-<br>2027   | Ack. utgå.<br>2027 |
|---------------------------------------------------|-------------------|---------------|------------------|-------------------|---------------|--------------------|
| <b>Offentligrättslig verksamhet</b>               |                   |               |                  |                   |               |                    |
| Adm. Felparkeringsavgifter <sup>1</sup>           | 0                 | 0             | 38 000           | 38 000            | 0             | 0                  |
| Adm. Infrastrukturavgifter Sundsvall <sup>1</sup> | 0                 | 0             | 5 000            | 5 000             | 0             | 0                  |
| Adm. Infrastrukturavgifter Motala <sup>1</sup>    | 0                 | 0             | 7 000            | 7 000             | 0             | 0                  |
| Adm. Infrastrukturavgifter Skurubron <sup>1</sup> | 0                 | 0             | 15 000           | 15 000            | 0             | 0                  |
| Typgodkännande vägtrafikområdet <sup>1</sup>      | 0                 | -2 000        | 88 000           | 86 000            | 2 000         | 0                  |
| <b>Summa</b>                                      | <b>0</b>          | <b>-2 000</b> | <b>153 000</b>   | <b>151 000</b>    | <b>2 000</b>  | <b>0</b>           |
| <b>Uppdragsverksamhet</b>                         |                   |               |                  |                   |               |                    |
| Informationsuttag <sup>1</sup>                    | -4 701            | 17 000        | 110 000          | 113 000           | -3 000        | 9 299              |
| Övriga uppdrag <sup>1</sup>                       | 7 714             | -3 000        | 10 000           | 8 000             | 2 000         | 6 714              |
| ADR-intyg <sup>3</sup>                            | 0                 | 0             | 1 000            | 0                 | 0             | 0                  |
| <b>Summa</b>                                      | <b>3 013</b>      | <b>14 000</b> | <b>121 000</b>   | <b>121 000</b>    | <b>-1 000</b> | <b>16 013</b>      |

<sup>1</sup> Bestämt ekonomiskt mål – full kostnadstäckning

<sup>3</sup> Obestämt ekonomiskt mål

Inkomster från felparkeringsavgifter disponeras för utgifter förknippade med verksamheten.

Inkomster från infrastrukturavgifter disponeras av Transportstyrelsen för system- och administrationsutgifter förknippade med avgiftsuttaget. Resterande inkomster, inklusive inkomster från försenings- och tilläggsavgifter, förs över till Trafikverkets räntekonto i Riksgäldskontoret.

Inkomster från avgifter för typgodkännandeverksamheten disponeras av myndigheten och ska täcka myndighetens samtliga utgifter som kan hänföras till verksamheten för administration, system och så vidare.

Uppdragsverksamheten visar ett positivt resultat för 2025 och även ett positivt ackumulerat resultat vid utgången av 2025. Resultatet 2025 för hela uppdragsverksamheten är högre än budgeterat och beror 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.

#### 4.3.2 Avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna ej disponeras

Huvuddelen av avgifterna från myndighetens avgiftsbelagda verksamhet redovisas mot inkomsttitel på statens budget, det vill säga att myndigheten inte disponerar intäkten. Denna verksamhet har olika ekonomiska mål där merparten har krav på full kostnadstäckning, medan vissa delar inte har det. De olika ekonomiska målen särredovisas i tabellen nedan. Från och med 2026 flyttas verksamheten för typgodkännande från avgifter som ej disponeras till avgifter som disponeras. Det upparbetade överskottet till och med 2025 finns dock kvar i balansen för vägtrafik för avgifter som ej disponeras.

Tabell 9a nedan visar ackumulerade resultat samt de intäkter och kostnader som beräknas under nästkommande år inom de olika trafikslagen.

Tabell 9a – Beräknad budget för avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna ej disponeras

| (tkr)                                                                  | Inkomsttitel | +/- t.o.m<br>2025 | +/-<br>2026   | Intäkter<br>2027 | Kostnader<br>2027 | +/-<br>2027   | Ack. utgå.<br>2027 |
|------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------------|---------------|------------------|-------------------|---------------|--------------------|
| <b>Offentligrättslig verksamhet med krav på full kostnadstäckning</b>  |              |                   |               |                  |                   |               |                    |
| Vägtrafik <sup>1</sup>                                                 | 2534         | -54 649           | 47 000        | 1 444 000        | 1 432 000         | 12 000        | 4 351              |
| Järnväg <sup>1</sup>                                                   | 2534         | -5 812            | 1 000         | 77 000           | 75 000            | 2 000         | -2 812             |
| Sjöfart <sup>1</sup>                                                   | 2534         | -3 636            | -1 000        | 51 000           | 44 000            | 7 000         | 2 364              |
| Luftfart <sup>1</sup>                                                  | 2534         | -32 850           | 33 000        | 187 000          | 176 000           | 11 000        | 11 150             |
| <b>Summa</b>                                                           |              | <b>-96 947</b>    | <b>80 000</b> | <b>1 759 000</b> | <b>1 727 000</b>  | <b>32 000</b> | <b>15 053</b>      |
| <b>Offentligrättslig verksamhet utan krav på full kostnadstäckning</b> |              |                   |               |                  |                   |               |                    |
| Vägtrafik <sup>3</sup>                                                 | 2534         | 0                 | 0             | 0                | 0                 | 0             | 0                  |
| Järnväg <sup>3</sup>                                                   | 2534         | 0                 | 0             | 0                | 0                 | 0             | 0                  |
| Sjöfart <sup>3</sup>                                                   | 2534         | 0                 | 0             | 47 000           | 0                 | 0             | 0                  |
| Luftfart <sup>3</sup>                                                  | 2534         | 0                 | 0             | 16 000           | 0                 | 0             | 0                  |
| <b>Summa</b>                                                           |              | <b>0</b>          | <b>0</b>      | <b>63 000</b>    | <b>0</b>          | <b>63 000</b> | <b>63 000</b>      |

<sup>1</sup> Bestämt ekonomiskt mål – full kostnadstäckning

<sup>3</sup> Obestämt ekonomiskt mål

Coronapandemin påverkade transportnäringen kraftigt vilket medförde att Transportstyrelsen inte höjde avgifterna tillräckligt under några år. Detta påverkade möjligheten att balansera avgifterna inom tidsramen på tre år. De senaste årens avgiftshöjningar och beslut i Transportstyrelsens

Regleringsbrev om att stryka vissa delar av underskotten, gör att Transportstyrelsen nu förväntas uppnå balans inom alla trafikslag till 2028.

### **Offentligrättslig verksamhet med krav på full kostnadstäckning**

Vid starten av 2025 uppgick den ackumulerade balansen till -239 miljoner kronor, varav den största delen utgjordes av vägtrafiks negativa balans på -170 miljoner kronor. Totalt sett har den ackumulerade balansen minskat under året och som tabell 9a visar är den utgående balansen för 2025 -97 miljoner kronor, en minskning med cirka 60 procent. Områdena järnväg, luftfart och vägtrafik har alla minskat sina underskott under året medan sjöfart har ökat sitt.

### **Vägtrafik**

Vägtrafik minskade sitt underskott markant under 2025. Detta tack vare positiva resultat inom körkort, vägtrafikregistret och tillsyn av företag med trafiktillstånd (taxi), vilkas avgifter höjdes till 2025. Det totala resultatet är väldigt nära det som budgeterades.

Vad gäller registreringsskyltar hade kostnaderna kalkylerats lägre än vad resultatet blev. Detta med anledning av ett interimsavtal som gällt under senare halvan av 2025 och som medförde markant högre kostnader än budgeterat. Avtalet kommer även gälla för första halvan av 2026 men efter det kommer kostnaderna sjunka markant.

För körkort planeras inga avgiftshöjningar 2026 till 2028. För vägtrafikregistret införs en liten höjning 2026 men sedan är tanken att avgiftsnivån ska ligga oförändrad. För registreringsskyltar är tanken att en sänkning av avgiften ska ske 2027. Vägtrafikområdet förväntas på totalen vara i balans 2027.

### **Järnväg**

Järnvägsområdet har under 2025 minskat sitt underskott. Detta trots att man budgeterat för ett nollresultat. Anledningen till detta var främst minskade kostnader, särskilt inom it.

Avgifterna för 2026 har höjts något och några sänkningar planeras införas 2027 för att sedan ligga still 2028. Balans förväntas uppnås till 2028.

### **Sjöfart**

Sjöfartsområdet var inför 2025 budgeterat att vara i balans vid årets slut. Det gjordes dock större insatser vad gäller tillsyn av sjöfartsskydd i hamnar, vilket resulterade i högre kostnader än förväntat. Det ledde till ett ökat ackumulerat underskott vid utgången av 2025.

Avgifterna för hamnskydd kommer att höjas måttligt 2026 och sedan rejält 2027 för att hantera underskottet. Totalt sett är bedömningen att sjöfartsområdet ska vara i balans 2027.

## **Luftfart**

Luftfartsområdets underskott minskade mer än beräknat under 2025. Detta med anledning av höjda avgifter och minskade kostnader. De minskade kostnaderna kan hänföras till eftersläpningar i rekrytering, lägre it-kostnader, färre resor och lägre kostnader för konsultarvoden.

Ett stort bidrag till obalanserna inom luftfart är avgifterna för drönare. Som förväntat ökade underskottet för kompetensbevis för drönare under 2025. Volymen förväntas dock öka under 2026 och därmed minska underskottet. Avgiften kommer ligga kvar enligt nuvarande nivå under 2026 men förnyelseavgiften förväntas kunna sänkas till 2027.

Registerhållningen för operatörer av drönare visade på ett positivt resultat under 2025 vilket minskade underskottet rejält. Avgifterna kommer att ligga kvar för 2026 men beräknas sedan kunna sänkas till 2027. Totalt sett förväntas luftfartsområdet vara i balans redan under 2026.

Sammanfattningsvis är bedömningen enligt nuvarande beräkningar att målet om balans till 2028 kommer uppnås för alla fyra trafikslagen.

### ***Offentligrättslig verksamhet utan krav på full kostnadstäckning***

Den del av kostnaderna inom den avgiftsbelagda verksamheten utan krav på full kostnadstäckning som inte täcks av avgiftsintäkter, belastar anslagsposten verksamhet som inte finansieras med avgifter. Den finansieras därmed av skattemedel. I praktiken innebär det att inget underskott ackumuleras. För 2025 blev subventionsbehovet totalt sett lägre än planerat. För sjöfart och luftfart var det lägre än förväntat medan det för järnväg var något högre. För alla trafikslag var det kostnadssidan som avvek.

Subventionsbehovet beräknas gå upp något under 2026 för att sedan gå ner under 2027 och 2028, vilket hänförs till sjöfartsområdet.

I tabell 9b visas hur förslagen till utökade anslagsramar påverkar den beräknade budgeten för avgiftsbelagd verksamhet. Vid beslut om utökning behöver uppgifterna i tabell 9a kompletteras med uppgifter ur tabell 9b.

Tabell 9b – Beräknad budget för avgiftsbelagd verksamhet där intäkterna ej disponeras – förslag till ökade anslagsmedel

| (tkr)                                                                  | Inkomsttitel | +/- t.o.m<br>2025 | +/-<br>2026 | Intäkter<br>2027 | Kostnader<br>2027 | +/-<br>2027     | Ack. utgå.<br>2027 |
|------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------------|-------------|------------------|-------------------|-----------------|--------------------|
| <b>Offentligrättslig verksamhet med krav på full kostnadstäckning</b>  |              |                   |             |                  |                   |                 |                    |
| Vägrafik                                                               | 2534         | 0                 | 0           | 0                | 127 380           | -127 380        | -127 380           |
| Förnyelsebehov av it-miljö                                             |              |                   |             |                  | 91 200            | -91 200         | -91 200            |
| Underfinansierad verksamhet                                            |              |                   |             |                  | 36 180            | -36 180         | -36 180            |
| Spårtrafik                                                             | 2534         | 0                 | 0           | 0                | 830               | -830            | -830               |
| Förnyelsebehov av it-miljö                                             |              |                   |             |                  | 330               | -330            | -330               |
| Underfinansierad verksamhet                                            |              |                   |             |                  | 500               | -500            | -500               |
| Sjöfart                                                                | 2534         | 0                 | 0           | 0                | 8 510             | -8 510          | -8 510             |
| Förnyelsebehov av it-miljö                                             |              |                   |             |                  | 320               | -320            | -320               |
| Underfinansierad verksamhet                                            |              |                   |             |                  | 8 190             | -8 190          | -8 190             |
| Luftfart                                                               | 2534         | 0                 | 0           | 0                | 1 290             | -1 290          | -1 290             |
| Förnyelsebehov av it-miljö                                             |              |                   |             |                  | 510               | -510            | -510               |
| Underfinansierad verksamhet                                            |              |                   |             |                  | 780               | -780            | -780               |
| <b>Summa</b>                                                           |              | <b>0</b>          | <b>0</b>    | <b>0</b>         | <b>138 010</b>    | <b>-138 010</b> | <b>-138 010</b>    |
| <b>Offentligrättslig verksamhet utan krav på full kostnadstäckning</b> |              |                   |             |                  |                   |                 |                    |
| Vägrafik                                                               | 2534         | 0                 | 0           | 0                | 0                 | 0               | 0                  |
| Järnväg                                                                | 2534         | 0                 | 0           | 0                | 0                 | 0               | 0                  |
| Sjöfart                                                                | 2534         | 0                 | 0           | 0                | 0                 | 0               | 0                  |
| Luftfart                                                               | 2534         | 0                 | 0           | 0                | 0                 | 0               | 0                  |
| <b>Summa</b>                                                           |              | <b>0</b>          | <b>0</b>    | <b>0</b>         | <b>0</b>          | <b>0</b>        | <b>0</b>           |

På sikt kommer ökade kostnader inom den verksamhet som finansieras med avgifter att motsvaras av avgiftsintäkter som redovisas mot inkomsttitel. Eftersom avgifterna för 2026 beslutades under hösten 2025 kommer detta inte att ske direkt under 2026, utan över några års tid.

#### 4.3.3 Intag av skatter som förs till inkomsttitel

Genom det nationella systemet för trängselskatt och infrastrukturavgifter tar Transportstyrelsen ut trängselskatt i Stockholm och Göteborg. Inkomsterna omfattar (2025) cirka 1 800 miljoner kronor för Stockholm och 900 miljoner kronor för Göteborg.

Genom automatiserad behandling med stöd av uppgifter i vägtrafikregistret, fattar Transportstyrelsen beslut om och debiterar fordonsskatt och saluvagnsskatt för Skatteverkets räkning. Årligen debiteras cirka 14 200 miljoner kronor (2025) i fordonsskatt och 10 miljoner kronor (2025) i saluvagnsskatt.

Vägavgift är en skatt som tas ut för lastbilar på minst 12 ton, och för ett år i taget. Sverige är anslutet till det avtal om vägavgiftssystem som finns mellan Danmark, Luxemburg och Nederländerna. En vägavgift som är betald i ett av dessa länder gäller även för färd inom övriga anslutna länders vägnät. Transportstyrelsen hanterar vägavgift för de svenska fordonen. Årligen debiteras cirka 900 miljoner kronor (2025).

## 5 Information om verksamhetsinvesteringar

Enligt förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag ska myndigheten lämna uppgifter om investeringar för de fyra närmaste åren.

Tabellerna över investeringarna anges i fasta priser i 2026 års prisnivå enligt den uppställning som ges i informationssystemet Hermes.

## 5.1 Planerade verksamhetsinvesteringar

I tabell 10 visas planerade verksamhetsinvesteringar i anläggningstillgångar för respektive år. Investeringar i pågående nyanläggningar har lagts till den post där de slutligt kommer redovisas när tillgången är färdigställd.

Tabell 10 – Verksamhetsinvesteringar

| (tkr)                                                                | 2025<br>Utfall | 2026<br>Prognos | 2027<br>Beräkn. | 2028<br>Beräkn. | 2029<br>Beräkn. |
|----------------------------------------------------------------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| <b>Immateriella investeringar</b>                                    |                |                 |                 |                 |                 |
| Datasystem, rättigheter m.m.                                         | 146 936        | 178 800         | 239 900         | 243 900         | 216 900         |
| <b>Materiella investeringar</b>                                      |                |                 |                 |                 |                 |
| Maskiner, inventarier och installationer m.m.                        | 75 106         | 87 400          | 79 000          | 76 500          | 77 000          |
| Byggnader, mark och annan fast egendom                               |                |                 |                 |                 |                 |
| Övriga verksamhetsinvesteringar                                      | 16 500         | 11 100          | 7 800           | 1 400           | 400             |
| <b>Summa verksamhetsinvesteringar</b>                                | <b>238 542</b> | <b>277 300</b>  | <b>326 700</b>  | <b>321 800</b>  | <b>294 300</b>  |
| <b>Finansiering</b>                                                  |                |                 |                 |                 |                 |
| Lån i Riksgäldskontoret (2 kap. 1 § kapitalförsörjningsförordningen) | 238 542        | 277 300         | 326 700         | 321 800         | 294 300         |
| Bidrag (2 kap. 3 § kapitalförsörjningsförordningen)                  |                |                 |                 |                 |                 |
| Finansiell leasing (2 kap. 5 § kapitalförsörjningsförordningen)      |                |                 |                 |                 |                 |
| Anslag (efter medgivande av regeringen)                              |                |                 |                 |                 |                 |
| <b>Summa finansiering</b>                                            | <b>238 542</b> | <b>277 300</b>  | <b>326 700</b>  | <b>321 800</b>  | <b>294 300</b>  |

Transportstyrelsen har större verksamhetsinvesteringar planerade för respektive år under perioden 2026–2029 jämfört med utfall 2025. För perioden framåt har myndigheten ökade investeringar i datasystem och rättigheter, vilka är nödvändiga ur både säkerhets- och kontinuitetsperspektiv. Investeringar i materiella tillgångar utgörs främst av investeringar i it-infrastruktur för it-miljön. Prognoserna innehåller stora osäkerheter, framförallt kopplat till bemanning och komplexitet i verksamhetsinvesteringarna.

## 5.2 Särskild information om verksamhetsinvesteringar

Tabell 11 visar pågående och planerade verksamhetsinvesteringar överstigande 20 miljoner kronor per objekt. I tabellen ingår endast den del av verksamhetsinvesteringarna som avser investeringar i anläggningstillgångar.

Tabell 11 – Särskild information om verksamhetsinvesteringar

| (tkr)                                                                | Totalt           | Ack.<br>utfall | 2026<br>Prognos | 2027<br>Beräkn. | 2028<br>Beräkn. | 2029-XX<br>Beräkn. |
|----------------------------------------------------------------------|------------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------|
| <b>Verksamhetsinvesteringar per objekt</b>                           |                  |                |                 |                 |                 |                    |
| Nytt vägtrafikregister                                               | 749 958          | 187 258        | 92 000          | 105 200         | 110 600         | 254 900            |
| Uppbörd och sidoordnad bokföring (USB)                               | 379 791          | 215 291        | 24 500          | 29 000          | 29 000          | 82 000             |
| Effektivt kundflöde                                                  | 81 040           | 50 040         | 9 000           | 7 000           | 7 000           | 8 000              |
| Nytt tillsynssystem Sjö (TREFH)                                      | 46 683           | 32 683         | 5 500           | 5 500           | 3 000           | 0                  |
| Mina Sidor                                                           | 36 920           | 32 820         | 1 000           | 1 500           | 1 600           | 0                  |
| It-infrastruktur för it-miljö <sup>1</sup>                           | 310 000          |                | 83 500          | 77 000          | 74 500          | 75 000             |
| <b>Summa utgifter för investeringar</b>                              | <b>1 604 392</b> | <b>518 092</b> | <b>215 500</b>  | <b>225 200</b>  | <b>225 700</b>  | <b>419 900</b>     |
| <b>Finansiering</b>                                                  |                  |                |                 |                 |                 |                    |
| Lån i Riksgäldskontoret (2 kap. 1 § kapitalförsörjningsförordningen) | 1 604 392        | 518 092        | 215 500         | 225 200         | 225 700         | 419 900            |
| Bidrag (2 kap. 3 § kapitalförsörjningsförordningen)                  | 0                |                |                 |                 |                 |                    |
| Finansiell leasing (2 kap. 5 § kapitalförsörjningsförordningen)      | 0                |                |                 |                 |                 |                    |
| <b>Summa finansiering</b>                                            | <b>1 604 392</b> | <b>518 092</b> | <b>215 500</b>  | <b>225 200</b>  | <b>225 700</b>  | <b>419 900</b>     |
| <b>Varav investeringar i anläggningstillgångar</b>                   |                  |                |                 |                 |                 |                    |
| Datasystem, rättigheter m.m.                                         | 1 294 392        | 518 092        | 132 000         | 148 200         | 151 200         | 344 900            |
| Maskiner och inventarier                                             | 310 000          | 0              | 83 500          | 77 000          | 74 500          | 75 000             |
| Fastigheter och mark                                                 | 0                | 0              | 0               | 0               | 0               | 0                  |
| Övriga verksamhetsinvesteringar                                      | 0                | 0              | 0               | 0               | 0               | 0                  |
| <b>Summa investeringar i anläggningstillgångar</b>                   | <b>1 604 392</b> | <b>518 092</b> | <b>215 500</b>  | <b>225 200</b>  | <b>225 700</b>  | <b>419 900</b>     |

<sup>1</sup> Investeringar i it-infrastruktur för it-miljö avser löpande investeringar och anges endast för planeringsperioden 2026–2029

Den största delen av Transportstyrelsens verksamhetsinvesteringar under perioden 2026–2029 utgörs av utveckling av datasystem, vilket framförallt utgörs av utveckling av nytt vägtrafikregister. Dessa verksamhetsinvesteringar i datasystem planeras i dagsläget att pågå längre än 2029, men prognosen framåt är osäker utifrån bemanning och komplexitet.

Därutöver finns stora materiella verksamhetsinvesteringar i it-infrastruktur för it-miljön. Investeringar i it-infrastruktur avser löpande investeringar i it-miljön och anges i tabell 11 endast för planeringsperioden 2026–2029.

### 5.3 Låneram och räntor

Tabell 12 visar beräknat behov av nyupplåning till anläggningstillgångar samt avskrivningskostnader och räntekostnader. Pågående investeringar ingår i lånet i Riksgäldskontoret. Myndigheten har beräknat räntekostnader baserat på Riksbankens styrränteprognos från december 2025.

Tabell 12 – Låneram, räntor och avskrivningar för verksamhetsinvesteringar

| (tkr)                                                                           | 2025<br>Utfall | 2026<br>Prognos | 2027<br>Beräkn. | 2028<br>Beräkn. | 2029<br>Beräkn. |
|---------------------------------------------------------------------------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| <b>IB lån i Riksgäldskontoret</b>                                               | <b>706 291</b> | <b>773 139</b>  | <b>856 639</b>  | <b>936 739</b>  | <b>993 139</b>  |
| Nyupplåning (+)                                                                 | 226 196        | 285 800         | 326 700         | 321 800         | 294 300         |
| Amorteringar (-)                                                                | -159 348       | -202 300        | -246 600        | -265 400        | -317 000        |
| <b>UB lån i Riksgäldskontoret</b>                                               | <b>773 139</b> | <b>856 639</b>  | <b>936 739</b>  | <b>993 139</b>  | <b>970 439</b>  |
| Beslutad/föreslagen låneram                                                     | 860 000        | 989 000         | 989 000         | 1 033 000       | 1 010 000       |
| Ränteutgifter <sup>1</sup>                                                      | 18 376         | 14 700          | 17 100          | 19 900          | 22 100          |
| <b>Finansiering av räntor och avskrivningar</b>                                 |                |                 |                 |                 |                 |
| Utgiftsområde 22, anslag 1:12 ap.3 Verksamhet som finansieras med avgifter      | 101 914        | 133 200         | 162 400         | 179 500         | 238 000         |
| Utgiftsområde 22, anslag 1:12 ap.4 Verksamhet som inte finansieras med avgifter | 30 949         | 26 400          | 32 500          | 32 700          | 35 000          |
| Utgiftsområde 22, anslag 1:11 ap.5 Trängsel Stilm                               | 5 301          | 6 800           | 9 200           | 10 100          | 9 300           |
| Utgiftsområde 22, anslag 1:14 ap.6 Trängsel Gbg                                 | 8 037          | 10 300          | 14 100          | 15 600          | 14 300          |
| Utgiftsområde 22, anslag 1:1 ap.4 Civilt försvar                                | 14 491         | 17 000          | 16 500          | 16 000          | 10 700          |
| Övrig finansiering                                                              | 17 032         | 23 300          | 29 000          | 31 400          | 31 800          |
| <b>Summa finansiering</b>                                                       | <b>177 724</b> | <b>217 000</b>  | <b>263 700</b>  | <b>285 300</b>  | <b>339 100</b>  |

<sup>1</sup> Räntekostnader beräknas baserat på Riksbankens styrränteprognos från dec 2025

Transportstyrelsen föreslår en oförändrad låneram på 989 miljoner kronor 2027.

För 2027 föreslås en oförändrad låneram jämfört med beslutad låneram för 2026. Skillnaden mot den tidigare prognostiserade låneramen för 2027 beror framförallt på lägre nyupplåning 2025 och lägre beräknad nyupplåning 2026. Det innebär att den beräknade ingående balansen för lån hos Riksgäldskontoret 2027 beräknas lägre nu än tidigare och påverkar beräknad låneram.

De beslut som vidtogs för att hantera det ansträngda ekonomiska läget under 2024 påverkande även Transportstyrelsens nyupplåning under 2025. Myndighetens investeringar i anläggningstillgångar för datasystem påverkas i stor omfattning av åtgärder som vidtas för att hålla anslagsramarna. Åtgärderna påverkade även utfallet under inledningen av 2025 och det lägre utfallet är en direkt konsekvens av de vidtagna åtgärderna under 2024. Beräknad nyupplåning för 2026 påverkas i stor omfattning av en reviderad planering för utveckling av ett nytt vägtrafikregister. Sedan föregående budgetunderlag har nya bedömningar gjorts av den befintliga tekniska plattformen, vilket lett till att projektets tidplan förlängts, men den totala kostnaden är i stort sett oförändrad. Även planeringen för utvecklingen av USB har reviderats sedan föregående budgetunderlag och har lett till ett minskat behov av nyupplåning under 2025–2027. Den reviderade prognosen visar att planerat utvecklingsarbete nu kan genomföras till en totalt lägre kostnad.

För att hantera den osäkerhet som finns i prognoserna har myndigheten en marginal mellan den beräknade nivån på lånen och taket i låneramen. Amorteringarna för perioden 2027–2029 beräknas öka varje år men att utfallet blir som planerat bedöms som osäkert. Exempelvis innebär förseningar i ett projekt (vilket kan vara både till följd av ett senarelagt ikraftträdande av regelverket eller ökad komplexitet i utvecklingen) att anläggningen tas i drift senare än planerat, vilket påverkar amorteringstakten och därmed lånens storlek. Marginal bör vara anpassad till det totala låneupptaget och syftet med marginalen är främst att kunna hantera förändringar avseende amorteringarna. Marginalen som föreslås för 2027 motsvarar cirka 6 procent av totalt föreslagen låneram. För att bibehålla kontinuitet i låneramen mellan åren bedömer Transportstyrelsen att låneramen för 2027 bör vara oförändrad. Detta får till följd att marginalen för 2027 är högre än för kommande år som föreslås vara 4 procent.

Transportstyrelsen reglerar lån mot Riksgäldskontoret utifrån en beräknad prognos inför årsskiftet. Det medför att utfall 2025 för nyupplåning

innehåller anskaffningsvärdet av verksamhetsinvesteringarna samt differensen mellan prognos och faktiskt utfall av anskaffningsvärdet.

## 6 Finansiella villkor

### 6.1 Anslagskrediter och anslagsbehållning som disponeras

I tabell 13 visas anslagskredit och anslagsbehållning som disponeras och som Transportstyrelsen föreslår.

Tabell 13 – Anslagskrediter och anslagsbehållning som disponeras – beslutad eller föreslagen

|                                                                                  | Anslagskredit |            | Anslagsbehållning |            |
|----------------------------------------------------------------------------------|---------------|------------|-------------------|------------|
|                                                                                  | beslutad      | föreslagen | beslutad          | föreslagen |
| Utgiftsområde 22, anslag 1:1 ap.4, Civilt försvar                                | 0%            | 0%         | 0%                | 0%         |
| Utgiftsområde 22, anslag 1:12 ap.3, Verksamhet som finansieras med avgifter      | 3%            | 3%         | 3%                | 3%         |
| Utgiftsområde 22, anslag 1:12 ap.4, Verksamhet som inte finansieras med avgifter | 3%            | 3%         | 3%                | 3%         |
| Utgiftsområde 22, anslag 1:11 ap.5, Trängsel Sthm                                | 3%            | 3%         | Allt              | Allt       |
| Utgiftsområde 22, anslag 1:14 ap.6, Trängsel Gbg                                 | 3%            | 3%         | Allt              | Allt       |

Transportstyrelsen föreslår att anslagskredit och anslagsbehållning som disponeras behålls oförändrade.

### 6.2 Kontokrediter

#### 6.2.1 Räntekontokredit

Räntekontot ska användas för in- och utbetalningar av de medel som myndigheten disponerar i den egna verksamheten, till exempel anslag för att finansiera förvaltningsutgifter. Räntekontokrediten syftar till flexibilitet eftersom in- och utbetalningar varierar över tid. På räntekontot hanteras även in- och utbetalningar för den övriga kontokrediten och utbetalningar som avser lånefinansierad nyutveckling av verksamhetsinvesteringar. Dessa in- och utbetalningar påverkar räntekontot innan de regleras mot myndighetens övriga kontokredit eller låneram.

Det är inte möjligt att prognostisera saldon för räntekontot på en detaljerad nivå för en längre period på grund av för stora osäkerheter i tidpunkterna för in- och utbetalningar. Myndigheten har historiskt haft stora utbetalningar under början av året på grund av många utbetalningar för förutbetalda kostnader som avser hela året.

Den utgående behållningen på räntekontot 2025 är mycket högre än vad som prognostiserades i det föregående budgetunderlaget. Detta beror på att kostnadsutfallet inom anslagsfinansieringen var lägre än prognostiserat, vilket även medförde lägre utbetalningar än prognostiserat. Genom att utgå från behållningen på räntekontot vid årsskiftet, har prognosen för minsta behållning 2026 sedan tagits fram baserat på antagandet att ut- och inbetalningarna följer det historiska mönstret. Hänsyn har också tagits till att

överskottet mot anslagsbehållningen från 2025 ska återbetalas under början på 2026. Det innebär att den lägsta behållningen på räntekontot har beräknats till cirka 50 miljoner kronor under 2026.

Utgående saldo 2026 bedöms vara lägre än utgående saldo 2025 på grund av att Transportstyrelsen räknar med att nyttja anslagssparande under 2026, vilket innebär högre utbetalningar än inbetalningar. Prognosen för den lägsta behållningen på räntekontot 2027 beräknas till cirka 90 miljoner kronor, och beräknas efter samma princip som prognosen 2026. Beräknad lägsta behållning 2027 är högre än 2026 på grund av att återbetalning av överskott mot anslagsbehållning beräknas vara mindre 2027.

Transportstyrelsen bedömer att krediten bör vara 50 miljoner kronor 2027, för att ha en marginal att hantera den dagliga variationen av in- och utbetalningar.

Tabell 14 – Räntekontokredit

| (tkr)                                          | 2025<br>Utfall | 2026<br>Prognos | 2027<br>Beräknat |
|------------------------------------------------|----------------|-----------------|------------------|
| Maximalt utnyttjad räntekontokredit under året |                |                 |                  |
| Minsta behållning på räntekontot under året    | 45 857         | 50 000          | 90 000           |
| Behållning på räntekonto i Riksgäldskontoret   | 328 588        | 290 000         | 250 000          |
| Räntekontokredit i Riksgäldskontoret           |                |                 |                  |
| Beslutad/föreslagen räntekontokredit           | 110 000        | 110 000         | 50 000           |

Transportstyrelsen föreslår att myndighetens räntekontokredit 2027, enl. kapitalförsörjningsförordningen (2011:210), förändras till 50 miljoner kronor.

### 6.2.2 Övriga kontokrediter enligt 7 kap. 6 § budgetlagen

Från och med 2021 använder Transportstyrelsen en övrig kontokredit för att hantera rörelsekapitalet inom det gemensamma avgiftssystemet för passagerare och deras bagage (GAS) och undervägsavgifter. GAS-systemet innebär att kostnaden för en säkerhetskontroll är densamma, oavsett flygplats. Transportstyrelsen förvaltar GAS-systemet och betalar ut ersättning till flygplatserna för deras kostnader för säkerhetskontroll. Flygbolagen betalar en avgift till Transportstyrelsen baserat på antalet avresande passagerare. Undervägsavgiften, för flygplan som flyger i luftrum där Sverige bedriver flygtrafiktjänst, tas ut av den mellanstatliga organisationen Eurocontrol.

Prognosen för kreditramen innehåller en rad osäkerheter eftersom avgiftssystemen påverkas av flera faktorer som myndigheten inte kan påverka. Dessa faktorer är trafikvolym, flygplatsernas kostnadsutveckling för säkerhetskontrollerna och ränteutvecklingen. Övriga faktorer som också påverkar kreditbehovet är bland annat valutakursförändringar, förändrade flygvägar som påverkar undervägsavgifterna, eventuella kreditförluster och så vidare.

Inom systemet med undervägsavgifter räknar Transportstyrelsen med ett minskat kreditbehov under 2027. Flera osäkerhetsfaktorer gör det svårt att beräkna den exakta effekten på kreditutnyttjandet. Utöver att avgiften för 2027 ännu inte är beslutad, kan till exempel förändringar av luftrum påverka utvecklingen av myndighetens kreditbehov. Transportstyrelsen bedömer att kreditbehovet inom systemet med undervägsavgifter minskar med närmare 30 miljoner kronor under 2027.

För GAS-systemet är det ännu oklart hur flygplatsernas kostnader kommer att påverka likviditetsbehovet under 2027. Under det första kvartalet 2026, lämnar flygplatserna sitt slutliga underlag för kostnader från 2025, som sedan ska granskas av Transportstyrelsen. Utifrån granskningen fattar myndigheten beslut om slutgiltig ersättning och därefter kan efterföljande utbetalningar justeras. Den nuvarande prognosen indikerar att utbetalningarna till flygplatserna under 2027 kommer vara högre än under 2026.

En ny prognos för trafikvolymerna kommer att fastställas under våren 2026, vilket kan komma att påverka de totala intäkterna inom GAS-systemet.

Under 2027 planeras en höjning av avgiften per passagerare och den höjda avgiften kommer sedan kontinuerligt att sänka kreditbehovet under året. För närvarande är planen att höja avgiften från 46 kronor till 77 kronor från och med mars 2027. Om avgiftshöjningen inte sker enligt planen, uppgår prognosen för kreditutnyttjandet till totalt cirka 2 350 miljoner kronor vid utgången av 2027.

Transportstyrelsens nuvarande prognos, inkluderat avgiftshöjning från mars 2027, är att kreditutnyttjandet uppgår till 2 102 miljoner kronor i april 2027. Beräkningarna är behäftade med mycket stora osäkerhetsfaktorer som ger behov av en säkerhetsmarginal. Transportstyrelsen föreslår därför att den tidigare föreslagna säkerhetsmarginalen på minst 200 miljoner kronor kvarstår, och därmed att kreditramen utökas till 2 350 miljoner kronor för att hantera behovet av rörelsekapital.

Vid utgången av 2027 är Transportstyrelsens prognos att det totala kreditutnyttjandet beräknas uppgå till cirka 1 910 miljoner kronor. Av det utgörs mer än 85 procent av GAS och resterande utgörs av undervägsavgifter och räntekostnader.

Slutligen konstateras att de stora osäkerheter som finns inom systemen medför en fortsatt osäkerhet kring det prognostiserade kreditbehovet. Transportstyrelsen anser därför att uppgifterna kan behöva revideras inför budgetpropositionen 2027.

Tabell 15 – Transportstyrelsens behov av rörelsekapital för transfereringar

| (tkr)                                | 2025<br>Utfall | 2026<br>Prognos | 2027<br>Beräknat |
|--------------------------------------|----------------|-----------------|------------------|
| Maximalt utnyttjad kredit under året | 1 604 597      | 1 958 993       | 2 101 527        |
| Utnyttjad kredit vid årets slut      | 1 581 275      | 1 958 993       | 1 909 039        |
| Beslutad/föreslagen kredit           | 1 800 000      | 2 300 000       | 2 350 000        |

Transportstyrelsen föreslår att myndighetens kreditram för övrig kontokredit höjs till 2 350 miljoner kronor under 2027 för att hantera behovet av rörelsekapital.

## 7 Förslag till författningsändringar

Eventuella förslag till författningsändringar kommer att lämnas i särskild ordning.

## 8 Större förändringar i behov av lokaler

Enligt 9 kap. 6 § i förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag ska myndigheten i budgetunderlaget lämna uppgifter om förväntade större förändringar i sitt behov av lokaler.

Transportstyrelsen genomför regelbundet översyn av lokalbehovet för att möta verksamhetens behov. Distansarbetet som nu är bestående påverkar också lokalbehovet.

Myndigheten bedömer i nuläget att det inte föreligger ett förändrat lokalbehov utan arbetar med omställning till mer flexibel lokalutformning för att möta behoven.